



DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KOMODO

RENCANA STRATEGIS 2025 - 2029



@bandarakomodo



@bandarakomodo



komodo.apo@gmail.com

KATA PENGANTAR

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

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

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

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

Labuan Bajo, Juli 2026

✓ **KEPALA KANTOR UPBU
KELAS II KOMODO**


CEPI TRIONO, S.Sos., S.Si.T.
Pembina (IV/a)
NIP. 19790331 200003 1 001

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	ii
DAFTAR TABEL	v
DAFTAR GRAFIK	vi
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR LAMPIRAN	viii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 <i>KONDISI UMUM</i>	1
1.1.1 Capaian Keuangan Tahun 2020 – 2024	4
1.1.2 Capaian Pengembangan SDM	10
1.1.3. Capaian Sarana dan Prasarana UPBU Kelas II Komodo Tahun 2020 - 2024	12
1.1.3.3 Capaian Lalu Lintas Angkutan Udara Tahun 2020 - 2024	19
1.1.4. Capaian Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan UPBU Kelas II Komodo Tahun 2020-2024	20
1.2 <i>POTENSI DAN PERMASALAHAN</i>	26
1.2.1 Lingkungan Internal	27
1.2.2 Lingkungan Eksternal	31
1.2.3 Potensi	38
1.2.4 Permasalahan	44
BAB II VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN KANTOR UPBU KELAS II KOMODO TAHUN 2025-2029	47
2.1 <i>VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL RPJPN 2025-2029</i>	47
2.2 <i>VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL RPJMN 2025-2029</i>	50
2.3 <i>VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2025-2029</i>	56
2.3.1 Visi dan Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029	56
2.3.2 Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029	57
2.3.3	59
2.4 <i>VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN DITJEN PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2025-2029</i>	62
2.4.1 Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara 2025-2029	62
2.4.2 Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara 2025-2029	63
2.4.3 Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara 2025-2029	63

2.4.4 Sasaran Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029	65
2.5 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN KANTOR UPBU KELAS II KOMODO TAHUN 2025-2029	68
2.5.1 Visi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo Tahun 2025-2029	68
2.5.2 Misi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo Tahun 2025-2029	69
2.5.3 Tujuan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo Tahun 2025-2029	69
2.5.4 Indikator Kinerja Sasaran Kegiatan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo Tahun 2025-2029	70
2.5.5 Indikasi Risiko Pencapaian Sasaran Kegiatan (SK) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo	71
BAB III ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI, DAN KERANGKA KELEMBAGAAN KANTOR UPBU KELAS II KOMODO TAHUN 2025-2029	75
3.1 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI PEMBANGUNAN NASIONAL	75
3.1.1 Arah Kebijakan Tahap Pertama RPJPN 2025-2045	75
3.1.2 Prioritas Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029	76
3.1.3 Proyek Nasional RPJMN 2025-2029	85
3.1.4 Arah Pembangunan Wilayah RPJMN 2025-2029	87
3.2 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN	95
3.2.1 Arah Kebijakan Umum Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029	95
3.2.2 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029	98
3.3 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA	105
3.4 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS II KOMODO	109
3.5 KERANGKA REGULASI KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS II KOMODO	115
3.6 KERANGKA KELEMBAGAAN KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS II KOMODO	115
3.7 MANAJEMEN RISIKO KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS II KOMODO	116
BAB IV TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN KANTOR UPBU KELAS II KOMODO	120
4.1 SASARAN DAN TARGET PEMBANGUNAN NASIONAL	120
4.1.1 Sasaran dan Target RPJPN 2025-2045	120
4.1.2 Sasaran Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029	121

4.1.3	Indikator Kinerja Biaya Transportasi Logistik Pada Sektor Transportasi Udara	127
4.2	<i>INDIKASI KEGIATAN STRATEGIS</i>	127
4.2.1	Indikasi Kegiatan Strategis RPJMN 2025-2029.....	127
4.2.2	Indikasi Kegiatan Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029	129
4.3	<i>TARGET KINERJA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2025-2029</i>	130
4.4	<i>TARGET KINERJA DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2025-2029</i>	132
4.5	<i>TARGET KINERJA KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS II KOMODO TAHUN 2025 – 2029</i>	134
4.6	<i>KERANGKA PENDANAAN KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS II KOMODO TAHUN 2025-2029</i>	135
BAB V	PENUTUP	137
5.2	<i>ARAHAN PELAKSANAAN</i>	137
5.2	<i>MEKANISME PERUBAHAN DAN PELAKSANAAN EVALUASI</i>	137
LAMPIRAN		139

DAFTAR TABEL

Tabel 1. 1	Indikasi Kebutuhan Anggaran Renstra 2020-2024	4
Tabel 1. 2	Alokasi dan Realisasi Anggaran Tahun 2020-2024	5
Tabel 1. 3	Perkembangan Capaian Nilai Aset UPBU Kelas II Komodo	8
Tabel 1. 4	Penerimaan Negara Bukan Pajak Tahun 2020 - 2024	9
Tabel 1. 5	Komposisi SDM UPBU Kelas II Komodo Berdasarkan Pendidikan	10
Tabel 1. 6	Komposisi SDM UPBU Kelas II Komodo Berdasarkan Jabatan	10
Tabel 1. 7	Capaian Rute Angkutan Udara UPBU Kelas II Komodo Tahun 2020-2024	18
Tabel 1. 8	Data Arus Lalu Lintas UPBU Kelas II Komodo Tahun 2020-2024	19
Tabel 1. 9	Capaian Sasaran Kegiatan dan Indikator Kegiatan Utama Tahun 2020-2024	23
Tabel 1. 10	Capaian Sasaran Kegiatan dan Indikator Kegiatan Penunjang Tahun 2020-2024	26

DAFTAR GRAFIK

Grafik 1. 1 Grafik Alokasi dan Realisasi Anggaran Kantor UPBU Kelas II Komodo Labuan Bajo Tahun 2020 sd 2024	5
Grafik 1. 2 Grafik Capaian Nilai Aset Kantor UPBU Kelas II Komodo	9
Grafik 1. 3 Grafik Pencapaian Target PNBPN di UPBU Kelas II Komodo Tahun 2020 - 2024.	9
Grafik 1. 4 Grafik Pergerakan Pesawat, Penumpang, Kargo, dan Bagasi di UPBU Kelas II Komodo Tahun 2020-2024	20

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4. 1 Sasaran dan Target RPJPN 2025-2045	121
Gambar 4. 2 Sasaran RPJMN 2025-2029 terkait Langsung	122
Gambar 4. 3 Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029	131

DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN I	MATRIKS KINERJA DAN PENDANAAN KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS II KOMODO TAHUN 2025 - 2029
LAMPIRAN II	MATRIKS PENDANAAN KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS II KOMODO TAHUN 2025 -2029 TERHADAP KEGIATAN PRIORITAS
LAMPIRAN III	MATRIKS KERANGKA REGULASI KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS II KOMODO TAHUN 2025 -2029
LAMPIRAN IV	MATRIKS RINCIAN KERANGKA KINERJA DAN PENDANAAN KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS II KOMODO TAHUN 2025 -2029

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 KONDISI UMUM

Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo memiliki peran strategis dalam mendukung konektivitas wilayah, pemerataan pembangunan, serta pengembangan kawasan pariwisata dan perekonomian daerah. Keberadaan bandar udara ini menjadi prasarana dalam menunjang mobilitas dan aksesibilitas wilayah di Provinsi Nusa Tenggara Timur, khususnya di wilayah Manggarai Barat.

Sebagai prasarana transportasi udara, Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo diselenggarakan dengan mengedepankan pemenuhan standar keselamatan, keamanan, dan pelayanan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang penerbangan sipil. Penyelenggaraan kebandarudaraan dilaksanakan secara terpadu melalui penyediaan, pengelolaan, dan pemeliharaan sarana dan prasarana transportasi udara yang berkelanjutan guna menjamin kelancaran operasional dan pelayanan publik.

Transportasi udara memiliki karakteristik khusus yang menuntut tingkat keandalan, ketepatan, dan keselamatan yang tinggi, serta kepatuhan terhadap standar dan ketentuan internasional. Oleh karena itu, pengelolaan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo memerlukan tata kelola yang profesional, koordinatif, dan terintegrasi dengan berbagai pemangku kepentingan, baik di tingkat pusat maupun daerah, guna menjamin penyelenggaraan transportasi udara yang aman, tertib, dan efisien.

Penyusunan Renstra Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo juga merupakan bagian dari implementasi Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Instansi Pemerintah, yang menekankan pada keterkaitan antara perencanaan, penganggaran, pelaksanaan, dan pelaporan kinerja. Melalui Renstra ini, Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo diharapkan mampu merumuskan tujuan, sasaran, serta strategi yang terukur, realistis, dan selaras dengan kebutuhan pemangku kepentingan.

Berdasarkan Visi Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) Tahun 2025-2045 sebagaimana telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 59 Tahun 2024 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2025-2045, secara garis besar memberikan pedoman dan arah pembangunan untuk periode 20 (dua puluh) tahun ke depan dan menjadi acuan setiap tahap Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) yang berkesinambungan dan berkelanjutan. RPJP Nasional Tahun 2025-2045 yang

ditetapkan melalui Undang-Undang ini memiliki tujuan utama untuk mewujudkan Visi Indonesia Emas 2045 yaitu *“Negara Kesatuan Republik Indonesia Bersatu, Berdaulat, Maju dan Berkelanjutan”*. Penetapan pembangunan dalam jangka panjang nasional dilakukan secara terukur dan konsisten untuk mencapai Visi Indonesia Emas 2045, meliputi empat tahapan yaitu tahapan pertama 2025-2029, tahapan kedua 2030-2034, tahapan ketiga 2035-2039, dan tahapan keempat 2040-2045. RPJMN Tahun 2025-2029 merupakan implementasi tahap pertama RPJPN Tahun 2025-2045 dengan fokus arah kebijakan pada “Penguatan Transformasi”. Untuk itu di dalam RPJMN Tahun 2025-2029 dirumuskan upaya-upaya transformatif sesuai dengan fokus arah kebijakan dalam Tahap I RPJPN Tahun 2025-2045. Sebagaimana RPJMN Tahun 2025-2029 maka periode Renstra Kantor UPBU Kelas II Komodo saat ini juga memasuki Tahapan Pertama (2025-2029) RPJPN Tahun 2025-2045.

Mendasari Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional dan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025-2029, Kementerian Perhubungan telah menyusun Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 sebagaimana telah ditetapkan melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 yang merupakan dokumen perencanaan yang berisi program-program pembangunan untuk periode lima tahun, baik yang dilaksanakan oleh Kementerian sendiri maupun melalui partisipasi masyarakat dan pemerintah daerah. 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 Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 302 TAHUN 2025 tentang Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Tahun 2025 – 2029, yang merupakan dokumen perencanaan yang berisi program-program pembangunan dalam jangka waktu 5 (lima) tahun, baik program pembangunan yang ditangani langsung oleh Kementerian Perhubungan maupun program pembangunan yang dilakukan melalui keterlibatan Masyarakat, maupun Pemerintah Daerah Provinsi/Kabupaten/Kota.

Oleh karena itu, Renstra Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo disusun sebagai pedoman arah kebijakan dan strategi dalam meningkatkan kinerja organisasi, optimalisasi pemanfaatan sumber daya, serta penguatan tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*) selama periode perencanaan. Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara, sebagaimana telah dirubah pada Peraturan Menteri

Perhubungan 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. Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo mempunyai tugas melaksanakan pelayanan jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara, kegiatan keamanan, keselamatan dan ketertiban penerbangan pada bandar udara yang belum diusahakan secara komersial. Dalam melaksanakan tugas, Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo menyelenggarakan fungsi:

- 1) Pelaksanaan penyusunan rencana dan program;
- 2) Pelaksanaan pengoperasian fasilitas keselamatan, sisi udara, sisi darat, dan alat-alat besar bandar udara serta fasilitas penunjang;
- 3) Pelaksanaan perawatan dan perbaikan fasilitas keselamatan, sisi udara, sisi darat, dan alat-alat besar bandar udara serta fasilitas penunjang;
- 4) Penyiapan pelaksanaan pelayanan pengaturan pergerakan pesawat udara (*Apron Movement Control / AMC*) serta penyusunan jadwal penerbangan (*slot time*);
- 5) Pelaksanaan pengamanan pelayanan pengangkutan penumpang, awak pesawat udara, barang, jinjingan, pos dan kargo serta barang berbahaya dan senjata;
- 6) Pelaksanaan pengawasan, pengendalian keamanan dan ketertiban di lingkungan kerja serta pengoperasian, perawatan dan perbaikan fasilitas keamanan penerbangan dan pelayanan darurat bandar udara;
- 7) Pelaksanaan kerja sama dan pengembangan usaha jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara;
- 8) Pelaksanaan pengoperasian dan pelayanan fasilitas terminal penumpang, kargo dan penunjang serta pengelolaan dan pengendalian hygiene dan sanitasi;
- 9) Pelaksanaan koordinasi dengan instansi/ lembaga terkait penyelenggaraan bandar udara;
- 10) Pelaksanaan urusan keuangan, kepegawaian, ketatausahaan, kerumahtanggaan, hukum, dan hubungan masyarakat; dan
- 11) Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan.

Dalam rangka penyelenggaraan tugas pokok dan fungsi, Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo telah menyusun Rencana Strategis (Renstra) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo Tahun 2025-2029, yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029.

1.1.1 Capaian Keuangan Tahun 2020 – 2024

a. Alokasi dan Realisasi Anggaran Tahun 2020 – 2024 (APBN Murni)

Dalam rangka melaksanakan kebijakan dan strategi untuk Program Infrastruktur Konektivitas Tahun 2020-2024, Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo melaksanakan kegiatan-kegiatan dengan indikasi kebutuhan pembiayaan yang bersumber dari APBN sebesar Rp. 258.217.844.000,- .

Adapun rekapitulasi indikasi kebutuhan pendanaan pembangunan dalam Renstra Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo Tahun 2020-2024 berdasarkan program dan kegiatan pada sub sektor transportasi udara dapat dilihat pada tabel di bawah.

Tabel 1. 1 Indikasi Kebutuhan Anggaran Renstra 2020-2024

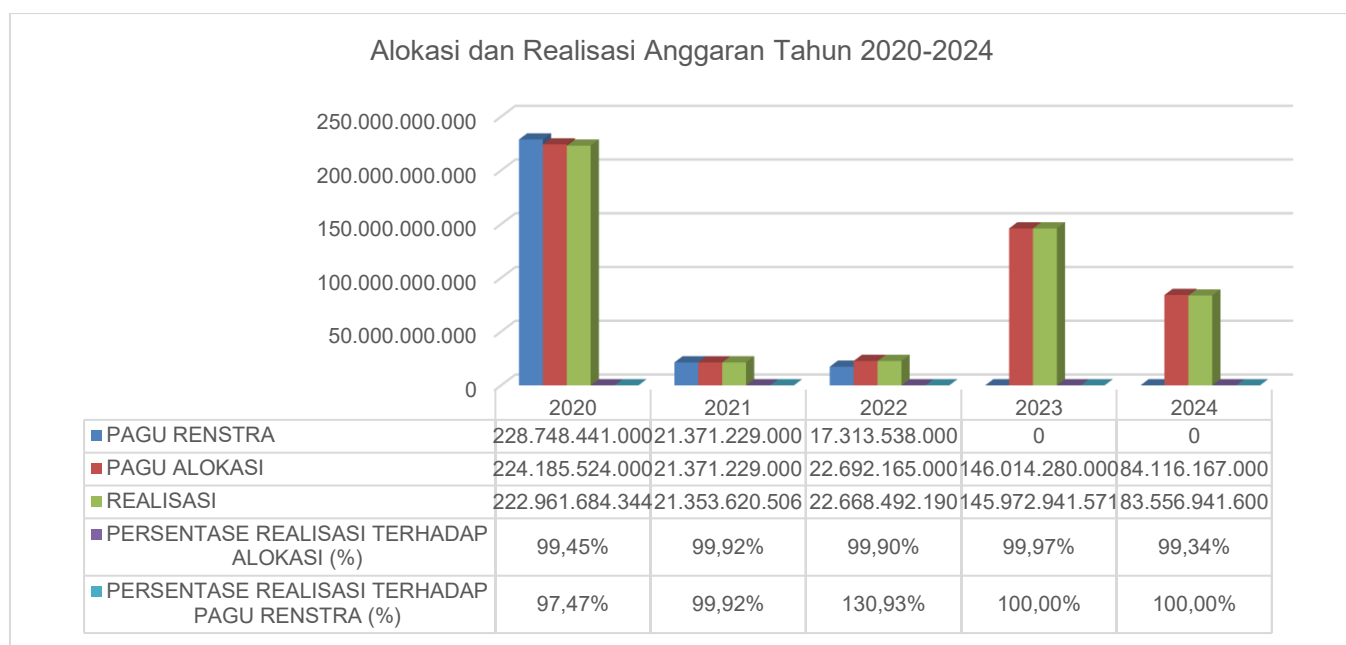
No	Program/Kegiatan	Indikasi Anggaran 2020-2024 (Rp.)					
		2020	2021	2022	2023	2024	Total
Kantor UPBU Kelas II Komodo		228.748.441.000	21.371.229.000	17.313.538.000	-	-	258.217.844.000
Program Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Udara							
1	Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara	209.230.873.000					209.230.873.000
2	Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perhubungan Udara	19.517.568.000					19.517.568.000
Program Infrastruktur Konektivitas							
1	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara		5.135.190.000				5.135.190.000
2	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara						
3	Penunjang Teknis Transportasi Udara		6.079.680.000	7.258.073.000			13.337.753.000
Program Dukungan Manajemen							
1	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Udara		10.156.369.000	10.055.465.000			20.211.834.000

Sumber : Renstra Kantor UPBU Kelas II Komodo Tahun 2020-2024

Berdasarkan pada indikasi kebutuhan pendanaan Renstra Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo Tahun 2020-2024 yang telah ditetapkan, telah terjadi beberapa penyesuaian anggaran per tahun yang terdapat dalam pagu anggaran Tahun 2020-2024 yang telah ditetapkan pemerintah. Dengan memperhatikan kondisi perekonomian (ruang fiskal pemerintah) dan kebijakan pemerintah terhadap prioritas penggunaan anggaran maka kebutuhan pendanaan Renstra dalam implementasinya tidak seluruhnya dapat terpenuhi. Perbandingan alokasi anggaran pada Renstra, pagu anggaran dan realisasi anggaran (daya serap anggaran) ditampilkan pada tabel dan grafik berikut.

Tabel 1. 2 Alokasi dan Realisasi Anggaran Tahun 2020-2024

Tahun	PAGU RENSTRA	PAGU ALOKASI	REALISASI	PERSENTASE REALISASI TERHADAP ALOKASI (%)	PERSENTASE REALISASI TERHADAP PAGU RENSTRA (%)
2020	228.748.441.000	224.185.524.000	222.961.684.344	99,45%	97,47%
2021	21.371.229.000	21.371.229.000	21.353.620.506	99,92%	99,92%
2022	17.313.538.000	22.692.165.000	22.668.492.190	99,90%	130,93%
2023	-	146.014.280.000	145.972.941.571	99,97%	100,00%
2024	-	84.116.167.000	83.556.941.600	99,34%	100,00%



Grafik 1. 1 Grafik Alokasi dan Realisasi Anggaran Kantor UPBU Kelas II Komodo Labuan Bajo Tahun 2020 sd 2024

Berdasarkan tabel di atas, capaian kinerja keuangan pada realisasi belanja dari tahun 2020–2024 menunjukkan tingkat konsistensi yang sangat baik dengan rata-rata realisasi mencapai di atas 99%.

Rata-rata realisasi belanja Rupiah Murni (RM) per tahun sebesar Rp102.365.518.143 atau 99,72%, realisasi belanja PNPB rata-rata per tahun sebesar Rp11.463.709.283 atau 99,56%, dan realisasi belanja SBSN sebesar Rp36.500.000.000 atau 100%. Hal ini menggambarkan bahwa pengelolaan keuangan Kantor UPBU Komodo telah dilaksanakan dengan efektif, efisien, dan sesuai dengan alokasi anggaran yang telah ditetapkan setiap tahunnya.

- Tahun 2020

Pagu Anggaran (DIPA) 2020 sebesar Rp. 224.185.524.000,- dan realisasi sebesar Rp. 222.961.684.344,- atau 99,45% dari pagu anggaran. Dengan rincian sebagai berikut:

- Pagu Belanja Pegawai sebesar Rp. 3.264.569.000,- realisasi sebesar Rp. 3.216.370.565,- (98,52%) dan sisa anggaran sebesar Rp. 48.198.435,- (1,48%);
- Pagu Belanja Barang sumber dana Rupiah Murni sebesar Rp. 38.369.494.000,- realisasi sebesar Rp. 38.012.991.650,- (99,07%) dan sisa anggaran sebesar Rp. 356.502.350,- (0,03%);
- Pagu Belanja Barang sumber dana Pendapatan Negara Bukan Pajak sebesar Rp. 6.083.545.000,- realisasi sebesar Rp. 5.962.683.109,- (98,01%) dan sisa anggaran sebesar Rp. 120.861.891,- (1,99%);
- Pagu Belanja Modal sumber dana Rupiah Murni sebesar Rp. 176.467.916.000,- realisasi sebesar Rp. 175.769.639.020,- (99,60%) dan sisa anggaran sebesar Rp. 698.276.980,- (1,99%).

Pada tahun anggaran 2020 terdapat kegiatan pemotongan bukit untuk mengurangi obstacle yang berasal dari belanja barang dengan sumber dana Rupiah Murni, serta belanja modal yang terdiri dari kegiatan pembebasan lahan untuk kepentingan pengembangan bandar udara, dan pekerjaan perpanjangan runway guna meningkatkan keselamatan penerbangan serta kapasitas pelayanan operasional di Bandara Komodo.

- Tahun 2021

Pagu Anggaran (DIPA) 2021 sebesar Rp. 21.371.229.000,- dan realisasi sebesar Rp. 21.353.620.506,- atau 99,92% dari pagu anggaran. Dengan rincian sebagai berikut :

- Pagu Belanja Pegawai sebesar Rp. 3.557.297.000,- realisasi sebesar Rp. 3.544.926.803,- (99,65%) dan sisa anggaran sebesar Rp. 12.370.197,- (0,35%);
- Pagu Belanja Barang sumber dana Rupiah Murni sebesar Rp. 7.699.062.000,- realisasi sebesar Rp. 7.695.825.630,- (99,96%) dan sisa anggaran sebesar Rp. 3.236.370,- (0,04%);
- Pagu Belanja Barang sumber dana Pendapatan Negara Bukan Pajak sebesar Rp. 5.829.680.000,- realisasi sebesar Rp. 5.827.678.832,- (99,97%) dan sisa anggaran sebesar Rp. 2.001.168,- (0,03%);
- Pagu Belanja Modal sumber dana Rupiah Murni sebesar Rp. 4.285.190.000,- realisasi sebesar Rp. 4.285.189.241,- (99,99%) dan sisa anggaran sebesar Rp. 759,- (0,01%).

Pada tahun anggaran 2021 tidak terdapat kegiatan belanja modal yang bersifat pembangunan, melainkan hanya terdapat kegiatan lanjutan dari proses pembebasan lahan tahun 2020, yaitu pembayaran konsinyasi lahan atas 2 NUB yang disetorkan ke rekening Pengadilan Negeri Labuan Bajo sebagai bagian dari penyelesaian administrasi dan hukum terhadap lahan dimaksud.

- Tahun 2022

Pagu Anggaran (DIPA) 2022 sebesar Rp. 22.692.165.000,- dan realisasi sebesar Rp. 22.668.492.190,- atau 99,90% dari pagu anggaran. Dengan rincian sebagai berikut :

- Pagu Belanja Pegawai sebesar Rp. 4.072.457.000,- realisasi sebesar Rp. 4.070.370.620,- (99,95%) dan sisa anggaran sebesar Rp. 2.086.380,- (0,05%);

- Pagu Belanja Barang sumber dana Rupiah Murni sebesar Rp. 8.156.835.000,- realisasi sebesar Rp. 8.146.344.879,- (99,87%) dan sisa anggaran sebesar Rp. 10.490.121,- (0,13%);
- Pagu Belanja Barang sumber dana Pendapatan Negara Bukan Pajak sebesar Rp. 10.462.873.000,- realisasi sebesar Rp. 10.451.776.691,- (99,89%) dan sisa anggaran sebesar Rp. 11.096.309,- (0,11%).

Pada tahun anggaran 2022 tidak terdapat kegiatan belanja modal dikarenakan masih dalam tahap pemulihan dari dampak pandemi Covid-19. Fokus pengelolaan anggaran diarahkan untuk mendukung keberlangsungan operasional, pelayanan, serta penyesuaian terhadap kebijakan efisiensi belanja pemerintah.

- Tahun 2023

Pagu Anggaran (DIPA) 2023 sebesar Rp.146.014.280.000,- dan realisasi sebesar Rp.145.972.941.571 atau 99,97% dari pagu anggaran. Dengan rincian sebagai berikut :

- Pagu Belanja Pegawai sebesar Rp. 4.640.563.000,- realisasi sebesar 4.640.021.237,- (99,99%) dan sisa anggaran sebesar Rp. 541.763,- (0,01%);
- Pagu Belanja Barang sumber dana Rupiah Murni sebesar Rp. 16.515.314.000,- realisasi sebesar Rp. 16.479.900.145,- (99,79%) dan sisa anggaran sebesar Rp. 35.413.855,- (0,21%);
- Pagu Belanja Barang sumber dana Pendapatan Negara Bukan Pajak sebesar Rp. 11.758.089.000,- realisasi sebesar Rp. 11.757.181.589,- (99,99%) dan sisa anggaran sebesar Rp. 907.411,- (0,01%);
- Pagu Belanja Modal sumber dana Rupiah Murni sebesar Rp. 98.956.930.000,- realisasi sebesar Rp. 98.954.204.600,- (99,99%) dan sisa anggaran sebesar Rp. 2.725.400,- (0,01%);
- Pagu Belanja Modal sumber dana Pendapatan Negara Bukan Pajak sebesar Rp. 14.143.384.000,- realisasi sebesar Rp. 14.141.634.000,- (99,99%) dan sisa anggaran sebesar Rp. 1.750.000,- (0,01%).

Pada tahun anggaran 2023 terdapat belanja modal yang bersumber dari dana Penerimaan Negara Bukan Pajak terdiri dari pekerjaan pelapisan runway sepanjang 600 meter dengan lebar 30 meter serta perbaikan service road termasuk marking; penataan ruang VIP dan ruang tunggu terminal penumpang; penataan alur terminal domestik dan internasional; penataan taman indoor terminal bandara; pembuatan tiang bendera; pemasangan peralatan x-ray cabin dual view dengan aplikasi Threat Image Projection (TIP) dan Automatic Threat Detection (ATD); pengiriman peralatan Explosives Trace Detectors (ETD); serta pemasangan conveyor dan bersumber dari dana Rupiah Murni yaitu pengembangan bandar udara komodo termasuk pengawasan guna mendukung pelaksanaan kegiatan KTT ASEAN ke-42 di Labuan Bajo. Kegiatan tersebut dilaksanakan sebagai upaya peningkatan pelayanan, keselamatan, dan keamanan penerbangan di Bandar Udara Komodo, sekaligus mendukung kesiapan fasilitas bandara dalam menyambut kegiatan berskala internasional.

- Tahun 2024

Pagu Anggaran (DIPA) 2024 sebesar Rp. 84.116.167.000,- dan realisasi sebesar Rp. 83.556.941.600,- atau 99,34% dari pagu anggaran. Dengan rincian sebagai berikut :

- Pagu Belanja Pegawai sebesar Rp. 5.440.546.000,- realisasi sebesar Rp. 5.440.282.399,- (99,99%) dan sisa anggaran sebesar Rp. 263.601,- (0,01%);
- Pagu Belanja Barang sumber dana Rupiah Murni sebesar Rp. 13.952.625.000,- realisasi sebesar Rp. 13.405.474.831,- (96,08%) dan sisa anggaran sebesar Rp. 547.150.169,- (3,92%);
- Pagu Belanja Barang sumber dana Pendapatan Negara Bukan Pajak sebesar Rp. 12.289.996.000,- realisasi sebesar Rp. 12.287.698.370,- (99,98%) dan sisa anggaran sebesar Rp. 2.297.630,- (0,02%);
- Pagu Belanja Modal sumber dana Rupiah Murni sebesar Rp. 13.533.000.000,- realisasi sebesar Rp. 13.532.566.000,- (99,99%) dan sisa anggaran sebesar Rp. 434.000,- (0,01%);
- Pagu Belanja Modal sumber dana Pendapatan Negara Bukan Pajak sebesar Rp. 2.400.000.000,- realisasi sebesar Rp. 2.390.920.000,- (99,62%) dan sisa anggaran sebesar Rp. 9.080.000,- (0,38%).
- Pagu Belanja Modal sumber dana Surat Berharga Syariah Negara sebesar Rp. 36.500.000.000,- realisasi sebesar Rp. 36.500.000.000,- (100,00%) dan sisa anggaran sebesar Rp. 0,- (0,00%).

Pada tahun anggaran 2024 terdapat belanja modal yang bersumber dari dana Penerimaan Negara Bukan Pajak yaitu Pengadaan dan Pemasangan X-ray Bagasi Dual View dengan Aplikasi TIP, bersumber dari dana Rupiah Murni yaitu Pengadaan dan Pengiriman Kendaraan PKP-PK ARFF Foam Tender Tipe II sebanyak 1 paket serta Pengadaan Peralatan Penunjang Kebutuhan PKP-PK, dan bersumber dari dana Surat Berharga Syariah Negara yaitu Pekerjaan Pengembangan Bandar Udara sebanyak 1 paket termasuk pekerjaan pengawasan, yang keseluruhannya bertujuan untuk mendukung peningkatan keselamatan, keamanan, dan pelayanan operasional di Bandar Udara Komodo.

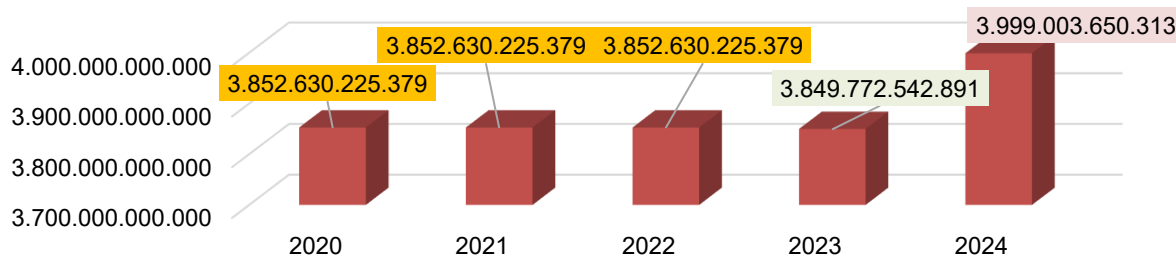
b. Capaian Nilai Aset Tahun 2020 - 2024

Nilai asset Kantor UPBU Kelas II Komodo Tahun 2020 s/d 2024 dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1. 3 Perkembangan Capaian Nilai Aset UPBU Kelas II Komodo Tahun 2020 – 2024

TAHUN	NILAI ASET
2020	3.852.630.225.379
2021	3.852.630.225.379
2022	3.852.630.225.379
2023	3.849.772.542.891
2024	3.999.003.650.313

Nilai Aset UPBU Kelas II Komodo Tahun 2020-2024



Grafik 1. 2 Grafik Capaian Nilai Aset Kantor UPBU Kelas II Komodo

Berdasarkan tabel diatas, perkembangan capaian nilai aset UPBU mengalami peningkatan/perkembangan dengan capaian nilai aset rata-rata 4% pertahun. Aset yang dimaksud terdiri dari Barang konsumsi, Tanah, Peralatan dan Mesin, Gedung dan Bangunan, Jalan dan jembatan, Irigasi, Jaringan, Konstruksi Dalam Pengerjaan (KDP), Software dan Aset tetap lainnya.

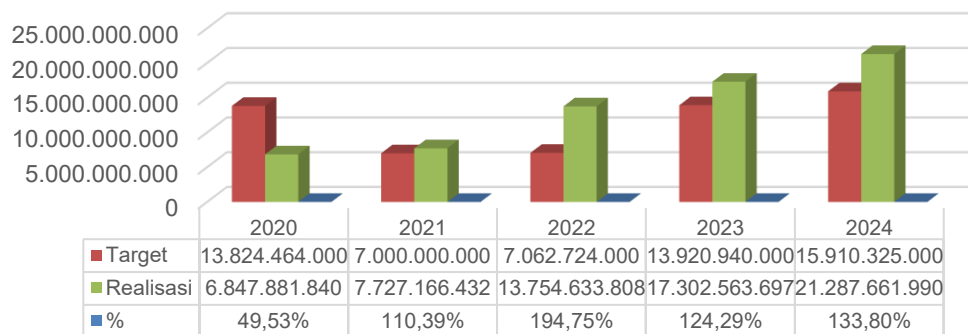
c. Realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)

Realisasi PNBP di Kantor UPBU Kelas II Komodo tahun 2020 sampai dengan tahun 2024 adalah sebagai berikut:

Tabel 1. 4 Penerimaan Negara Bukan Pajak Tahun 2020 - 2024

TAHUN	TARGET	REALISASI	%
2020	13.824.464.000	6.847.881.840	49,53%
2021	7.000.000.000	7.727.166.432	110,39%
2022	7.062.724.000	13.754.633.808	194,75%
2023	13.920.940.000	17.302.563.697	124,29%
2024	15.910.325.000	21.287.661.990	133,80%

PENCAPAIAN TARGET PENERIMAAN NEGARA BUKAN PAJAK (PNBP) TAHUN 2020 - 2024



Grafik 1. 3 Grafik Pencapaian Target PNBP di UPBU Kelas II Komodo Tahun 2020 - 2024

Grafik Target dan realisasi PNBPN tahun 2020 – 2024 tersebut diatas menunjukan besarnya realisasi PNBPN yang dicapai oleh Kantor UPBU Kelas II Komodo selama 5 (lima) tahun terakhir dimana capaian realisasi PNBPN rata-rata sebesar 122,55% pertahun, dalam pelaksanaannya tidak ditemukan permasalahan.

1.1.2 Capaian Pengembangan SDM

Jumlah pegawai pada Kantor UPBU Kelas II Komodo dari tahun 2020 s/d 2024 sebagai berikut:

Tabel 1. 5 Komposisi SDM UPBU Kelas II Komodo Berdasarkan Pendidikan Tahun 2020 - 2024

No	Pendidikan	Jumlah SDM (orang)				
		2020	2021	2022	2023	2024
Data PNS						
1	SMA/SMK	20	19	19	18	16
2	Diploma III	2	5	12	19	26
3	Diploma IV	3	3	2	3	4
4	Sarjana	4	3	5	4	5
Data PPPK						
1	SMA/SMK	0	0	0	0	0
2	Diploma III	0	0	0	0	1
3	Diploma IV	0	0	0	0	0
4	Sarjana	0	0	0	0	0
Data Pegawai Honorer						
1	SMA/SMK	90	87	68	67	62
2	Diploma III	2	2	2	2	1
3	Diploma IV	1	1	1	1	1
4	Sarjana	37	37	35	35	33
Jumlah		159	157	144	149	149

Tabel 1. 6 Komposisi SDM UPBU Kelas II Komodo Berdasarkan Jabatan Tahun 2020 s/d 2024

JABATAN		TAHUN				
		2020	2021	2022	2023	2024
PEGAWAI PNS						
STRUKTURAL						
1	Kepala Kantor	1	1	1	1	1
2	Kepala Subbagian Tata Usaha	1	1	1	1	1
3	Kepala Seksi Teknik, Operasi, Keamanan, dan Pelayanan Darurat	1	1	1	1	0
4	Kepala Seksi Pelayanan dan Kerjasama	1	1	1	1	1
JABATAN FUNGSIONAL TERTENTU						
1	Teknisi Penerbangan Penyelia	0	0	0	0	0
2	Teknisi Penerbangan Mahir	2	2	1	1	1
3	Teknisi Penerbangan Terampil	3	4	7	12	13

JABATAN		TAHUN				
		2020	2021	2022	2023	2024
KLEREK						
1	Penelaah Teknis Kebijakan	4	4	4	4	3
2	Pengolah Data dan Informasi	1	1	1	0	0
3	Pengadministrasi Perkantoran	0	0	0	0	0
TEKNIS						
1	Pengevaluasi Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara	8	8	8	8	9
2	Pengawas Personel Penerbangan	4	5	10	11	11
3	Personel Penerbangan	1	1	2	2	3
4	Personel Operasional Bandar Udara	0	0	0	0	1
OPERATOR						
1	Pengevaluasi Penerbangan	0	0	0	0	2
2	Personel Teknik dan Operasional Penerbangan	0	1	1	1	1
3	Pengawas Operasional Bandar Udara	1	1	1	1	5
4	Penata Layanan Operasional	0	0	0	0	0
5	Pengelola Layanan Operasional	0	0	0	0	0
6	Operator Layanan Operasional	0	0	0	0	0
Total		28	31	39	44	52
PEGAWAI PPPK						
JABATAN FUNGSIONAL TERTENTU						
1	Teknisi Penerbangan Terampil	0	0	0	0	1
Total		0	0	0	0	1
Pegawai PPNP						
1	Petugas Pelayanan Jasa Kebandarudaraan	3	3	2	-	-
2	Pemelihara Bangunan Dan Landasan	4	4	4	4	3
3	Pengelola Rumah tangga Dan Tata Usaha	2	2	2	3	3
4	Petugas Listrik Bandara	4	4	4	4	4
5	Petugas Avsec	55	55	46	44	46
6	Petugas PKP-PK	16	15	11	10	10
7	Petugas Alat-Alat Besar	3	3	3	3	3
8	Pengelola Keuangan	2	2	1	2	1
9	Penyusun Bahan Hukum, Kehumasan dan Publikasi	2	2	2	1	1
10	Pengelola Informasi	5	5	2	3	3
11	Petugas Hygiene dan Sanitasi	6	6	3	3	2
12	Pemroses Bahan Kerjasama dan Pengembangan Usaha Jasa Kebandarudaraan	3	3	2	4	3
13	Petugas Perijinan PAS Bandara	3	3	3	2	2
14	Petugas AMC	8	8	8	8	8
15	Petugas Elektro Bandara	4	4	4	2	2
16	Petugas Mekanik Bandara	2	2	3	2	1
17	Pengelola BMN	2	2	2	2	3

JABATAN		TAHUN				
		2020	2021	2022	2023	2024
18	Pengevaluasi dan Penyusun Laporan	2	2	1	-	1
19	Pengelola Kepegawaian	2	2	2	1	1
Total		128	127	105	98	97
Total ASN dan PPNP		156	158	144	142	149

Dari tabel tersebut di atas menunjukkan bahwa jumlah SDM Kantor UPBU Kelas II Komodo saat ini berjumlah 149 orang yang terdiri dari 52 orang ASN dan 97 orang PPNP (pada tahun 2025 sudah diterima menjadi PPPK). Jumlah pegawai saat ini masih belum memenuhi Analisis Beban Kerja yang dibutuhkan Kantor UPBU Kelas II Komodo.

1.1.3. Capaian Sarana dan Prasarana UPBU Kelas II Komodo Tahun 2020 - 2024

1.1.3.1 Data Umum Bandar Udara

a. Data Umum

Identitas Bandar Udara						
1.	Kode IATA	:	LBJ	Kode ICAO	:	WATO
2.	Nama Bandar Udara	:	KOMODO			
3.	Kantor Otoritas	:	Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Denpasar			
4.	Alamat	:	Jl. Yohanes Sehadun	Kode Pos	:	86554
				Kelurahan	:	Batu Cermin
				Kecamatan	:	Komodo
				Kabupaten	:	Manggarai Barat
				Provinsi	:	Nusa Tenggara Timur
5.	Telepon	:	0385 – 41132	Fax	:	0385 – 41141
		:		Telex	:	NIL
				Email	:	komodo.apo@gmail.com
6.	Longitude	:	119° 53' 14,72" E	Latitude	:	08° 29' 10.62" S
7.	Kode Referensi Bandara	:	4C			
8.	Elevasi/ Referensi Temperatur	:	238 Feet/ 35°C			
9.	Arah dan Jarak Ke Kota	:	Arah Barat Laut dan 2 Km			
10.	LLU Services	:	AIRNAV			
11.	Pengelola	:	Unit Penyelenggara Bandar Udara – Direktorat Jenderal Perhubungan Udara			
12.	Kelas Bandar Udara	:	Kelas II (dua)			
13.	Status- Penggunaan	:	Umum – Internasional			
14.	Jam Operasi	:	23.00 UTC s/d 12.00 UTC			
15.	Magnetik Var/Tahun Perubahan	:	1° E (2020)			
16.	Tipe Runway	:	Runway 17 Instrument Non Precision Runway 35 Non Instrument			
17.	Elevasi Masing-masing Threshold	:	Runway 17: 238 Ft Runway 35: 190 Ft			

18.	Elevasi tertinggi pada zona <i>touchdown</i> Untuk presisi pendekatan <i>runway</i>	:	NIL
19.	Tipe Lalu Lintas Penerbangan yang diizinkan	:	VFR /IFR
20.	Pesawat Udara yang beroperasi	:	ATR 72, A320, B738
21.	Pesawat udara terkritis	:	B737-800
22.	Kategori PKP-PK	:	Kategori 6
23.	Transportasi Umum	:	Bus, Taksi, Travel, Ojek Online
24.	Fasilitas Umum	:	Area Parkir, ATM Center, Co-Working Space, Free Wifi, Halte Bus, Kantin, Money Changer, Mushola, Play Ground, Pojok Baca, Restoran, Ruang Menyusui, Toilet, <i>Holding Room</i> , <i>Smoking Area</i>

b. Data Fasilitas Bandar Udara

No	Sarana Prasarana	Jumlah	Ukuran	Keterangan
1	Fasilitas Sisi Udara			
	• <i>Runway</i>	1	2750 x 45 m	Kekuatan : PCR 480 F/C/X/T
	• <i>Runway Strip</i>	1	2870 x 150 m	Baik
	• RESA RWY 35	1	90 x 90 m	Baik
	• <i>Taxiway</i>			
	a. <i>Alpha</i>	1	97 x 23 m	Kekuatan : PCR 480 F/C/X/T
	b. <i>Bravo</i>	1	314 x 23 m	Kekuatan : PCR 480 F/C/X/T
	• <i>Clearway</i>			
	a. <i>Clearway 17</i>	-	-	-
	b. <i>Clearway 35</i>	-	-	-
	• TORA			
	a. TORA 17	NU	NU	
	b. TORA 35	1	2.750	Baik
	• TODA			
	a. TODA 17	NU	NU	
	b. TODA 35	1	2.750	Baik
	• ASDA			
	a. ASDA 17	NU	NU	
	a. ASDA 35	1	2.750	Baik
	• LDA			
	a. LDA 17	1	2750 m	Baik
	b. LDA 35	NU	NU	
	• <i>Apron</i>			
	a. <i>Apron A</i>	1	220 X 100 m	Kekuatan : PCR 480 F/C/X/T
	b. <i>Apron B</i>	1	125 x 136 m	Kekuatan : PCR 600 R/C/X/T

No	Sarana Prasarana	Jumlah	Ukuran	Keterangan
	c. Apron Flood Light	5	Unit	Kondisi Baik
	• Pagar			
	a. Pagar BRC		3000 m	Kondisi Baik
	b. Pagar Wiremesh		151.177 m	Kondisi Baik
	c. Pagar Talud		180 m	Kondisi Baik
	• Rotating Beacon	1	Unit	Kondisi Baik
	• Wind Cone	1	Unit	Kondisi Baik
	• Sirine	1	Unit	Kondisi Baik
	• PAPI			
	a. PAPI 17	4	Unit	Kondisi Baik
	b. PAPI 35	4	Unit	Kondisi Baik
	• Runway Edge Light	86	Unit	Kondisi Baik
	• Turning Area Light	5	Unit	Kondisi Baik
	• Taxiway Edge Light	68	Unit	Kondisi Baik
	• Threshold/ Runway Light Runway 17	22	Unit	Kondisi Baik
	• Threshold/ Runway Light Runway 35	22	Unit	Kondisi Baik
	• Desk Control Touch	1	Unit	Kondisi Baik
	• Taxi Guidance Sign	1	Unit	Kondisi Baik
	• CCR			
	a. CCR Taxi/Apron Light	1	Unit	Kondisi Baik
	b. CCR PAPI R/W 17	1	Unit	Kondisi Baik
	c. CCR PAPI R/W 35	1	Unit	Kondisi Baik
	d. CCR RUNWAY C1	1	Unit	Kondisi Baik
	e. CCR RUNWAY C2	1	Unit	Kondisi Baik
2	Fasilitas Sisi Darat			
	• Terminal Penumpang	1	13.366 m2	Kondisi Baik
	• Toilet			
	a. Toilet VIP	2	16 m2	Kondisi Baik
	b. Toilet VVIP	1	6 m2	Kondisi Baik
	c. Toilet Area Check-in	8	28.5 m2	Kondisi Baik
	d. Toilet Kedatangan Internasional Lt.1	9	48 m2	Kondisi Baik
	e. Toilet Kedatangan Internasional Lt.2	8	32 m2	Kondisi Baik
	f. Toilet Kedatangan Domestik	8	32 m2	Kondisi Baik
	g. Toilet Ruang Tunggu Keberangkatan	10	48 m2	Kondisi Baik
	h. Toilet Basement	5	32 m2	Kondisi Baik
	• Check-In Counter	16	136,7 m2	12 Domestik 4 Internasional
	• Check-In Area			
	a. Domestik		564,5 m2	Kondisi Baik
	b. Internasiona;		174 m2	
	• Customer Service Airlines	6	Unit	Kondisi Baik
	• Escalator	3	Unit	Beroperasi Normal
	• Lift	2	Unit	Beroperasi Normal
	• Tangga	3	Unit	Beroperasi Normal

No	Sarana Prasarana	Jumlah	Ukuran	Keterangan
	• <i>Travelator</i>	1	Unit	Kondisi Baik
	• Timbangan	14	Unit	Kondisi Baik
	• <i>Conveyor</i> Keberangkatan	4	Unit	Beroperasi Normal
	• <i>Conveyor</i> Kedatangan			
	a. Domestik	2	Unit	Beroperasi Normal
	b. Internasional	1	Unit	Beroperasi Normal
	• <i>X-Ray</i> Bagasi			
	a. Domestik (HBSCP)	2	Unit	Beroperasi Normal
	b. Internasional (Kedatangan)	1	Unit	Beroperasi Normal
	• <i>X-ray Cabin</i>			
	a. PSCP	2	Unit	Beroperasi Normal
	b. PSCP Internasional	1	Unit	Beroperasi Normal
	c. VIP	1	Unit	Beroperasi Normal
	• <i>Walk Throught Metal Detector</i>	4	Unit	Beroperasi Normal
	• <i>Handheld Metal Detector</i>	10	Unit	Beroperasi Normal
	• CCTV	65	Unit	Beroperasi Normal
	• <i>Information Center</i>	1	Unit	Kondisi Baik
	• <i>Sign Board</i>	81	Unit	Kondisi Baik
	• <i>Standing Sign Board</i>	14	Unit	Kondisi Baik
	• Selasar Terminal	1	657.5 m2	Kondisi Baik
	• Koridor Penghubung Keberangkatan	1	90 m2	Kondisi Baik
	• <i>Trolley</i> a. Teras <i>Drop Zone</i> b. Kedatangan Domestik c. Kedatangan Internasional	70 50 30	Unit	Kondisi Baik
	• Kursi Ruang Tunggu a. Domestik b. Internasional	610 326	Seat	Baik
	• <i>Baggage Claim Area</i>	3	Unit	Baik
	• Ruang VIP	1	440 m2	Kondisi Baik
	• <i>Floop</i> Lion Grup	1	12,32 m2	Kondisi Baik
	• Ruang Karantina	1	12 m2	Kondisi Baik
	• Ruang BNN dan Kejaksaan	1	4 m2	Kondisi Baik
	• Ruang GMF	1	9 m2	Kondisi Baik
	• Ruang Avsec	1	32 m2	Kondisi Baik
	• Ruang Mekanikal Elektronika	1	28 m2	Kondisi Baik
	• Ruang Kedatangan Lt.1 a. Domestik b. Internasional	1 1	991.6 m2 807.8 m2	Kondisi Baik
	• Ruang Kedatangan Lt.2 a. Domestik b. Internasional	1 1	156.9 m2 661.2 m2	Kondisi Baik
	• Ruang AMC	1	20 m2	Kondisi Baik
	• Ruang Operasional Lion Grup	1	15 m2	Kondisi Baik
	• Ruang panel	3	Unit	Kondisi Baik

No	Sarana Prasarana	Jumlah	Ukuran	Keterangan
	- Musholla Kedatangan Internasional a. Lantai 1 b. Lantai 2	1 1	32 m2 32 m2	Kondisi Baik
	• Musholla Ruang Tunggu	1	64 m2	Kondisi Baik
	• Musholla VIP	1	11 m2	Baik
	• Kursi VIP	46	Unit	Baik
	• Ruang GH	3	Unit	Kondisi Baik
	• Anjungan Tunai Mandiri (ATM)	3	Unit	Kondisi Baik
	• Konsesi Di Terminal	73	Unit	Kondisi Baik
	• <i>Counter Taxi</i>	5	Unit	Kondisi Baik
	• <i>Money Changer</i>	2	Unit	Kondisi Baik
	• <i>Nursery Room</i>	4	12 m2	Kondisi Baik
	• <i>Playground</i>	1	10 m2	Kondisi Baik
	- Ruang Tunggu a. Domestik b. Internasional	1 1	2545.3 m2 363 m2	Kondisi Baik
	• <i>Fixed Bridge</i>	1	30 m2	Kondisi Baik
	• Teras <i>Drop Zone/ Pick Up Zone</i>	1	657,5 m2	Baik
	• <i>Wrapping Baggage</i>	3	Unit	Kondisi Baik
	• <i>Taxi Service</i>	5	Unit	Kondisi Baik
	• <i>Bus Service</i>	1	Unit	Kondisi Baik
	• <i>Lost and Found</i>	1	8 m2	Kondisi Baik
	• Garbarata	2	Unit	Kondisi Baik
	• <i>Charging Station</i>	9	Unit	Kondisi Baik
	<i>Smoking Area</i> - a.VIP b. Ruang Tunggu Keberangkatan Lt.II	1 1	Unit	Kondisi Baik
	• <i>AC Split</i>	43	Unit	Kondisi Baik
	• <i>AC Free Standing</i>	17	Unit	Kondisi Baik
	• FIDS			
	a. Server	1	Unit	Kondisi Baik
	b. Operator	1	Unit	Kondisi Baik
	• TV	40	Unit	Kondisi Baik
	• Ruang Control	1	Unit	Kondisi Baik
	• Tangga Hidrolik	1	Unit	Kondisi Baik
	• Radio HT (<i>Handy Talky</i>)	23	Unit	Beroperasi Normal
	• PLN	2	865 dan 415 KVA	Beroperasi Normal
	• Catu Daya			
	a. Genset I	1	250 KVA	U/S
	b. Genset II	1	500 KVA	Beroperasi Normal
	c. Genset III	1	750 KVA	Beroperasi Normal
	• UPS	1	160 KVA	Beroperasi Normal
	• Penangkal Petir	4	Unit	Beroperasi Normal
	• AHU	11	Unit	Beroperasi Normal
	• <i>Chiller (type air cooled screw)</i>	2	Unit	Beroperasi Normal

No	Sarana Prasarana	Jumlah	Ukuran	Keterangan
3	Fasilitas PKP-PK			
	• <i>Foam Tender Type IV</i>	2	Unit	Kondisi Baik
	• <i>Foam Tender Type II</i>	1	Unit	Kondisi Baik
	• <i>Ambulance</i>	1	Unit	Kondisi Baik
	• <i>Breathing Apparatus Set</i>	13	Set	Kondisi Baik
	• <i>Kompresor Breathing Apparatus Set</i>	2	Set	Kondisi Baik
	• <i>Baju Tahan Api (Entry Suit)</i>	18	Set	Kondisi Baik
	• <i>Baju Tahan Panas (Proximity Suit)</i>	31	Set	Kondisi Baik
	• <i>Selimut Tahan Api (Fire Blanket)</i>	5	Unit	Kondisi Baik
	• <i>DCP Portable (6 kg)</i>	89	Unit	Kondisi Baik
	• <i>Binocular</i>	1	Unit	Kondisi Baik
	• <i>Megaphone</i>	2	Unit	Kondisi Baik
	• <i>Handy Talky</i>	5	Unit	Kondisi Baik
	• <i>Alat Pemadam CO2</i>	5	Unit	Kondisi Baik
	• <i>Commando Car (Toyota Hilux)</i>	1	Unit	Kondisi Baik
	• <i>Fire Blanket</i>	5	Unit	Kondisi Baik
	• <i>Crash Bell</i>	1	Unit	Kondisi Baik
	• <i>Selang Pemadam</i>	32	Unit	Kondisi Baik
	• <i>Helmet</i>	32	Unit	Kondisi Baik
	• <i>Sepatu Bot</i>	8	Unit	Kondisi Baik
	• <i>Exhaust Fan</i>	2	Unit	Kondisi Baik
	• <i>Nozzle Foam</i>	2	Unit	Kondisi Baik
	• <i>Tandu</i>	47	Unit	Kondisi Baik
	• <i>Resuscitator</i>	3	Unit	Kondisi Baik
	• <i>Kantong Jenazah</i>	100	Unit	Kondisi Baik
	Terminal Kargo			
	• <i>Ruangan Kargo/Storage</i>	1	59,36 m2	Kondisi Baik
	• <i>Area Parkir Kargo</i>	1	238.42 m2	Kondisi Baik
	• <i>CCTV</i>	9	Unit	Kondisi Baik
	• <i>X-Ray Kargo</i>	1	Unit	Beroperasi Normal
	Fasilitas Lainnya			
	• <i>Ruang Pelayanan PAS dan TIM</i>	1	Unit	Kondisi Baik
	• <i>Printer Kartu</i>	1	Unit	Kondisi Baik
	• <i>Aplikasi PAS dan TIM Online</i>	1	Unit	Kondisi Baik
4	Bangunan Perumahan			
	• <i>Rumah Tipe 72</i>	3	Unit	Kondisi Baik
	• <i>Rumah Tipe 50</i>	1	Unit	Kondisi Baik
	• <i>Rumah Tipe 36</i>	16	Unit	Kondisi Baik
5	Bangunan Operasional			
	• <i>Gedung Administrasi</i>	1	385 m2	Kondisi Baik
	• <i>Gedung Operasional</i>	1	385 m2	Kondisi Baik
	• <i>Gedung Power House (PH)</i>	1	350 m2	Kondisi Baik
	• <i>Gedung Keamanan</i>	1	220 m2	Kondisi Baik
	• <i>Gedung Fire Station</i>	1	508 m2	Kondisi Baik
	• <i>Gedung Workshop</i>	1	200 m2	Kondisi Baik

No	Sarana Prasarana	Jumlah	Ukuran	Keterangan
	• Menara Pengawas (AIRNAV)	1	150 m2	Kondisi Baik
	• Gedung DVOR (AIRNAV)	1	64 m2	Kondisi Baik
	• BMKG	1	3.100 m2	Kondisi Baik
6	Kendaraan Dinas dan Operasional			
	• Mobil			
	a. Kendaraan AMC	1	Unit	Beroperasi Normal
	b. Mobil Patroli	1	Unit	Beroperasi Normal
	c. Merk Mitshubishi	4	Unit	Tahun 2014 (Baik)
	d. Merk Ford	1	Unit	Tahun 2012 (Baik)
	e. Isuzu Panther (Hibah)	1	Unit	Tahun 2006 (Kondisi 80%)
	f. Toyota Innova (Hibah)	1	Unit	Tahun 2012 (Kondisi 80%)
	g. Bus Hino (Hibah)	1	Unit	Tahun 2016 (Kondisi Baik 60%)
	h. Suzuki APV	1	Unit	Tahun 2004 (Kondisi Kurang Baik 60%)
	• Motor			
	a. Honda Vario 108	5	Unit	Tahun 2015 (Baik)
	b. Honda Vario 125	3	Unit	Tahun 2014 (Baik)
	c. Yamaha Mio GT 125	2	Unit	Tahun 2016 (Baik)
	d. kawasaki KLX	4	Unit	Tahun 2015 (Baik)

1.1.3.2 Capaian Rute Angkutan Udara Tahun 2020-2024

Tabel 1. 7 Capaian Rute Angkutan Udara UPBU Kelas II Komodo Tahun 2020-2024

TAHUN	RUTE PENERBANGAN	PERUSAHAAN PENERBANGAN YANG MELAYANI
2020	CGK-LBJ-CGK (Jakarta)	Garuda, Batik Air, Citilink
	DPS-LBJ-DPS (Denpasar)	Garuda, Batik Air, Air Asia, Nam Air, Wings Air
	ENE-LBJ-ENE (Ende)	TransNusa, Wings air
	BJW-LBJ-BJW (Bajawa)	Wings Air
	KOE-LBJ-KOE (Kupang)	Garuda, Citilink, TransNusa, Wings Air
	LOP-LBJ-LOP (Lombok)	Wings Air
	MOF-LBJ- MOF (Mauwere)	Wings Air
	SUB-LBJ-SUB (Surabaya)	Garuda, Batik Air
2021	CGK-LBJ-CGK (Jakarta)	Garuda, Batik Air, Citilink
	DPS-LBJ-DPS (Denpasar)	Garuda, Batik Air, Air Asia, Nam Air, Wings Air
	ENE-LBJ-ENE (Ende)	TransNusa, Wings air
	BJW-LBJ-BJW (Bajawa)	Wings Air
	KOE-LBJ-KOE (Kupang)	Garuda, Citilink, Wings Air
	LOP-LBJ-LOP (Lombok)	Wings Air
	MOF-LBJ- MOF (Mauwere)	Wings Air

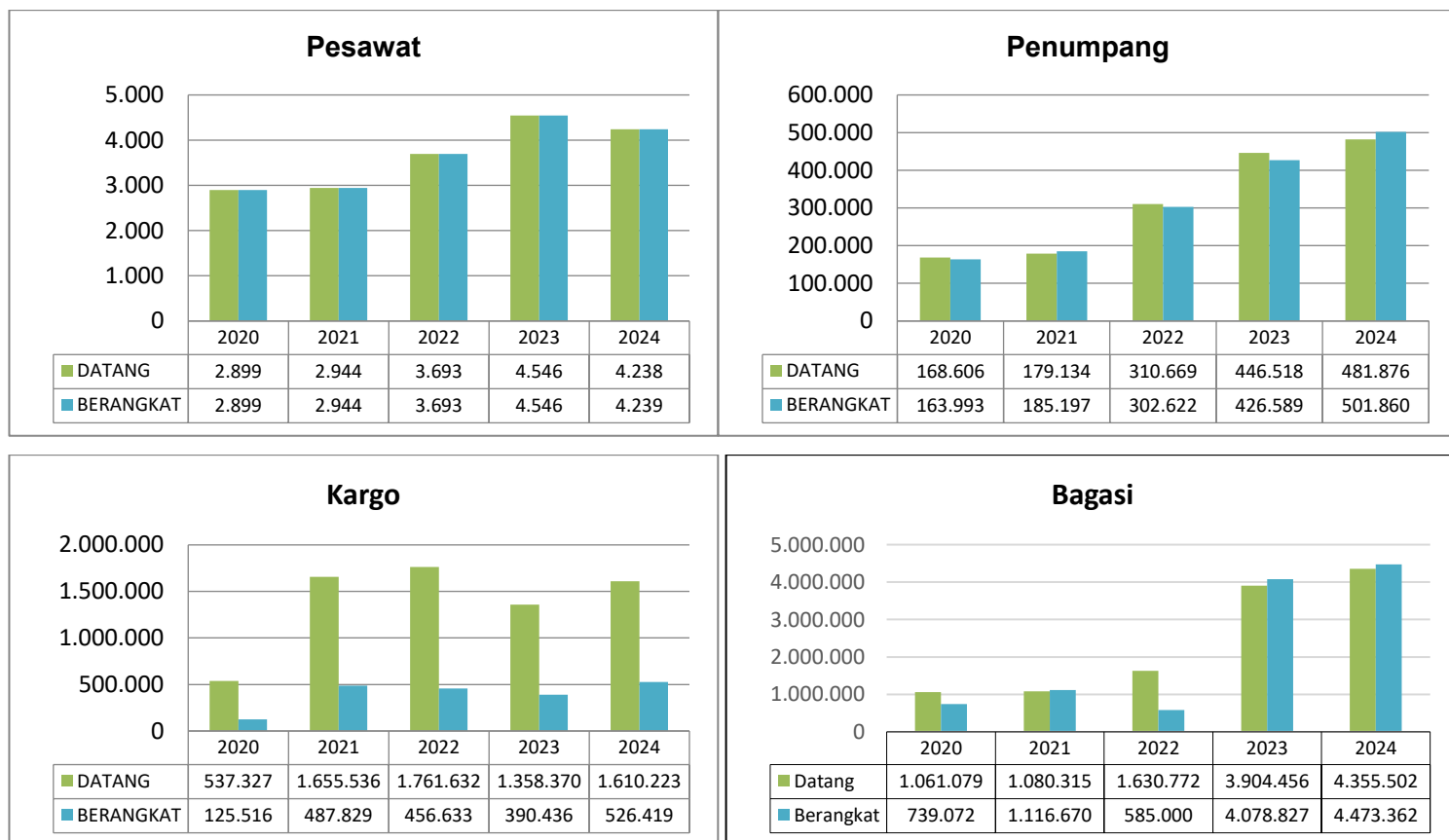
TAHUN	RUTE PENERBANGAN	PERUSAHAAN PENERBANGAN YANG MELAYANI
2022	SUB-LBJ-SUB (Surabaya)	Garuda, Batik Air, Lion Air
	CGK-LBJ-CGK (Jakarta)	Garuda, Batik Air, Citilink, Cardig Air
	DPS-LBJ-DPS (Denpasar)	Garuda, Batik Air, Air Asia, Nam Air, Wings Air
	ENE-LBJ-ENE (Ende)	Wings air
	BJW-LBJ-BJW (Bajawa)	Wings Air
	KOE-LBJ-KOE (Kupang)	Citilink, Wings Air, Cardig Air
	LOP-LBJ-LOP (Lombok)	Wings Air
	MOF-LBJ- MOF (Maukere)	Wings Air
	SUB-LBJ-SUB (Surabaya)	Batik Air, Lion Air, Super Air Jet
	RTI-LBJ-RTI (Rote)	Wings Air
	TMC-LBJ-TMC (Tambolaka)	Wings Air
	UPG-LBJ-UPG (Makassar)	Wings Air
2023	CGK-LBJ-CGK (Jakarta)	Garuda, Batik Air, Citilink, Air Asia
	DPS-LBJ-DPS (Denpasar)	Garuda, Batik Air, Air Asia, Citilink
	ENE-LBJ-ENE (Ende)	Wings air
	BJW-LBJ-BJW (Bajawa)	Wings Air
	KOE-LBJ-KOE (Kupang)	Citilink, Wings Air
	MOF-LBJ- MOF (Maukere)	Wings Air
	SUB-LBJ-SUB (Surabaya)	Batik Air, Super Air Jet, Air Asia, Lion Air
	TMC-LBJ-TMC (Tambolaka)	Wings Air
2024	CGK-LBJ-CGK (Jakarta)	Garuda, Batik Air, Citilink, Air Asia
	DPS-LBJ-DPS (Denpasar)	Garuda, Batik Air, Air Asia
	ENE-LBJ-ENE (Ende)	Wings air
	BJW-LBJ-BJW (Bajawa)	Wings Air
	MOF-LBJ- MOF (Maukere)	Wings Air
	SUB-LBJ-SUB (Surabaya)	Batik Air, Super Air Jet
	WGP-LBJ-WGP (Waingapu)	PT. Asi Pudjiastuti Aviation
	KUL-LBJ-KUL (Kuala Lumpur)	Air Asia Berhard

1.1.3.3 Capaian Lalu Lintas Angkutan Udara Tahun 2020 - 2024

Arus lalu lintas di Kantor UPBU Kelas II Komodo selama kurun waktu 2020 sampai dengan 2024 dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 1. 8 Data Arus Lalu Lintas UPBU Kelas II Komodo Tahun 2020-2024

TAHUN	PESAWAT			PENUMPANG			KARGO (Kg)			BAGASI (Kg)		
	DTG	BRK	TOTAL	DTG	BRK	TOTAL	DTG	BRK	TOTAL	DTG	BRK	TOTAL
2020	2.899	2.899	5.798	168.606	163.993	332.599	537.327	125.516	662.843	1.061.079	739.072	1.800.151
2021	2.944	2.944	5.888	179.134	185.197	364.331	1.655.536	487.829	2.143.365	1.080.315	1.116.670	2.196.985
2022	3.693	3.693	7.386	310.669	302.622	613.291	1.761.632	456.633	2.218.265	1.630.772	585.000	2.215.772
2023	4.546	4.546	9.902	446.518	426.589	873.107	1.358.370	390.436	1.748.806	3.904.456	4.078.827	7.983.283
2024	4.238	4.239	8.477	481.876	501.860	983.736	1.610.223	526.419	2.136.642	4.355.502	4.473.362	8.828.864



Grafik 1. 4 Grafik Pergerakan Pesawat, Penumpang, Kargo, dan Bagasi di UPBU Kelas II Komodo Tahun 2020-2024

Berdasarkan grafik diatas, rata-rata pertumbuhan pergerakan pesawat udara tahun 2020 – 2024 sebesar 10,83%, terjadi penurunan pada tahun 2024 disebabkan oleh perubahan jenis pesawat yang sebelumnya didominasi oleh pesawat berukuran kecil seperti ATR-72 berganti menjadi pesawat besar seperti Airbus dan Boeing.

Rata-rata pertumbuhan penumpang angkutan udara tahun 2020-2024 sebesar 32,83%. Rata-rata pertumbuhan kargo tahun 2020-2024 sebesar 52,54%, dan rata-rata pertumbuhan bagasi tahun 2020-2024 sebesar 73,45%.

1.1.4. Capaian Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan UPBU Kelas II Komodo Tahun 2020-2024

Sebagaimana telah ditetapkan dalam Keputusan Dirjen Perhubungan Udara Nomor KP 13 Tahun 2021 tentang Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2020-2024, Keputusan Dirjen Perhubungan Udara Nomor KP 238 Tahun 2021 tentang Penetapan Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2020-2024, dan Keputusan Dirjen Perhubungan Udara Nomor KP 239 Tahun 2021

tentang Penetapan Indikator Kinerja Kegiatan Unit Penyelenggara Bandar Udara di Lingkungan Dirjen Perhubungan Udara, maka sasaran dan indikator kinerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo meliputi :

1. Sasaran Pertama : Meningkatnya Kinerja Pelayanan Prasarana Bandar Udara, terdiri dari empat indikator kinerja utama yaitu (1) Jumlah Penumpang yang Dilayani, (2) Jumlah Kargo yang Dilayani, (3) Jumlah Pergerakan Pesawat yang Dilayani, dan (4) Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara.
2. Sasaran Kedua : Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara, terdiri dari dua indikator kinerja utama yaitu (1) Persentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara dan (2) Persentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara.
3. Sasaran Ketiga (penunjang) : Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik, terdiri dari lima indikator kinerja penunjang 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, dan (5) Persentase Pencapaian Target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP).

Pencapaian target terhadap 3 (tiga) Sasaran dan 11 (sebelas) Indikator Kinerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo ini terus diupayakan sebaik mungkin sebagai indikator keberhasilan kinerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo selama kurun waktu Tahun 2020-2024.

Berdasarkan hasil evaluasi pencapaian Indikator Kinerja Utama (*core business*) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo, pada sasaran kegiatan pertama “Meningkatnya Kinerja Pelayanan Prasarana Bandar Udara” dengan indikator “Jumlah Penumpang yang Dilayani”, menunjukkan bahwa selama periode Tahun 2020-2024 capaian indikator kinerja mengalami tren peningkatan.

Pada Tahun 2020, capaian indikator tercatat sebesar 46,19% dengan realisasi 332.599 penumpang terhadap target 720.000 penumpang. Pada Tahun 2021, capaian meningkat menjadi 50,60% dengan realisasi 364.331 penumpang dari target 720.000 penumpang. Selanjutnya pada Tahun 2022, capaian kembali meningkat menjadi 85,18% dengan realisasi 613.291 penumpang terhadap target 720.000 penumpang. Pada Tahun 2023, capaian sebesar 121,26%, ditunjukkan oleh realisasi 873.107 penumpang dari target 720.000 penumpang. Tren peningkatan tersebut berlanjut pada Tahun 2024 dengan capaian sebesar 136,63%, melalui realisasi 983.736 penumpang terhadap target 720.000 penumpang. Secara keseluruhan, realisasi jumlah penumpang yang dilayani menunjukkan tren peningkatan yang signifikan dari tahun ke tahun. Peningkatan tersebut didorong oleh terselenggaranya berbagai kegiatan nasional dan internasional, serta penetapan Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo sebagai bandar udara internasional, yang berdampak langsung pada meningkatnya pergerakan penumpang.

Pada indikator kedua “Jumlah Kargo yang Dilayani”, selama periode Tahun 2020 hingga 2024 capaian indikator kinerja menunjukkan tren fluktuasi, ditandai dengan adanya kenaikan dan penurunan capaian dari tahun ke tahun.

Pada Tahun 2020, capaian indikator tercatat sebesar 26,93% dengan realisasi 662.843 kg terhadap target 2.461.500 kg. Pada Tahun 2021, capaian meningkat signifikan

menjadi 87,08% dengan realisasi 2.143.365 kg dari target 2.461.500 kg. Selanjutnya pada Tahun 2022, capaian relatif stabil dengan persentase 90,12% melalui realisasi 2.218.265 kg terhadap target 2.461.500 kg. Pada Tahun 2023, capaian kembali menurun menjadi 71,05%, ditunjukkan oleh realisasi 1.748.806 kg terhadap target 2.461.500 kg. Namun pada Tahun 2024, capaian kembali meningkat menjadi 94,96% dengan realisasi 2.136.642 kg terhadap target 2.461.500 kg. Realisasi jumlah kargo yang dilayani dipengaruhi oleh ketidakseimbangan antara kargo kedatangan dan kargo keberangkatan, di mana volume kargo masih didominasi oleh kargo kedatangan. Kondisi tersebut terutama disebabkan oleh tingginya permintaan barang *e-commerce* yang berasal dari luar daerah, sementara volume kargo yang dikirim ke luar daerah relatif lebih rendah.

Pada indikator ketiga “Jumlah Pergerakan Pesawat yang Dilayani”, selama periode Tahun 2020–2024 capaian indikator kinerja menunjukkan tren yang relatif meningkat, meskipun terjadi fluktuasi pada beberapa tahun tertentu.

Pada Tahun 2020, capaian indikator tercatat sebesar 73,21% dengan realisasi 5.798 pergerakan pesawat terhadap target 7.920 pergerakan. Pada Tahun 2021, capaian meningkat menjadi 74,34% dengan realisasi 5.888 pergerakan pesawat terhadap target 7.920 pergerakan. Selanjutnya pada Tahun 2022, capaian meningkat signifikan menjadi 93,26% dengan realisasi 7.386 pergerakan pesawat terhadap target 7.920 pergerakan. Pada Tahun 2023, capaian kembali meningkat dan melampaui target dengan persentase sebesar 114,80%, ditunjukkan oleh realisasi 9.092 pergerakan pesawat terhadap target 7.920 pergerakan. Pada Tahun 2024, capaian tercatat sebesar 107,03% dengan realisasi 8.477 pergerakan pesawat terhadap target 7.920 pergerakan. Meskipun secara persentase capaian pada Tahun 2024 masih melampaui target, realisasi jumlah pergerakan pesawat mengalami penurunan dibandingkan Tahun 2023. Penurunan tersebut disebabkan oleh perubahan komposisi jenis pesawat yang dilayani, dari yang sebelumnya didominasi oleh pesawat berukuran kecil seperti ATR-72 menjadi pesawat berbadan lebih besar seperti Airbus dan Boeing, sehingga frekuensi pergerakan berkurang meskipun kapasitas angkut meningkat.

Pada indikator keempat “Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara”, selama periode Tahun 2020 hingga 2024 capaian indikator kinerja menunjukkan pola yang berfluktuasi namun cenderung positif.

Pada Tahun 2020, capaian indikator tercatat sebesar 109,76% dengan nilai realisasi 90 terhadap target 82. Pada Tahun 2021, capaian meningkat menjadi 109,64% dengan nilai realisasi 91 terhadap target 83. Selanjutnya pada Tahun 2022, capaian sebesar 108,82% dengan nilai realisasi 91,41 terhadap target 84. Pada Tahun 2023, capaian mencapai 101,18% dengan nilai realisasi 86 sesuai dengan target 85. Pada Tahun 2024, capaian kembali meningkat menjadi 111,63% dengan nilai realisasi 96 terhadap target 86.

Kinerja tersebut menunjukkan bahwa Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo telah mengoptimalkan pemenuhan Standar Pelayanan Minimum (SPM) bandar udara, serta secara berkelanjutan meningkatkan kualitas prasarana dan layanan kepada pengguna jasa. Secara keseluruhan, capaian indeks kepuasan pengguna jasa menunjukkan tren yang meningkat dan secara konsisten mampu memenuhi bahkan melampaui target yang ditetapkan.

Pada **sasaran kegiatan kedua** “Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara” dengan indikator pertama “Persentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara” menunjukkan selama periode Tahun 2020 hingga 2024, capaian indikator persentase pemenuhan standar keselamatan bandar udara menunjukkan hasil yang sangat baik secara umum dari Tahun 2020 hingga 2024 capaian sebesar 100%. Hal ini berkaitan dengan jumlah SDM, pemenuhan fasilitas keselamatan, pemenuhan dokumen keselamatan, serta pemenuhan SOP mitigasi.

Pada indikator kedua “Persentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara” menunjukkan selama periode Tahun 2020 hingga 2024, capaian indikator persentase pemenuhan standar keamanan bandar udara menunjukkan hasil yang sangat baik secara umum dari Tahun 2020 hingga 2024 capaian sebesar 100%. Hal ini berkaitan dengan jumlah SDM, pemenuhan fasilitas keamanan, pemenuhan dokumen keamanan, serta pemenuhan SOP mitigasi. Hasil capaian indikator kinerja utama (*core business*) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 1. 9 Capaian Sasaran Kegiatan dan Indikator Kegiatan Utama Tahun 2020-2024

Sesuai KP 13 Tahun 2021 ttg Renstra DJPU Tahun 2020-2024				Target Renstra					Realisasi					Capaian terhadapTarget Renstra (%)					Notifikasi Ketercapaian Target 2024
Sasaran	Indikator Kinerja		Satuan	2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024	
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Prasarana Bandar Udara	IK .1	Jumlah Penumpang yang Dilayani	Orang	720.000	720.000	720.000	720.000	720.000	332.599	364.331	613.291	873.107	983.736	46,19	50,60	85,18	121,26	136,63	Tercapai
	IK .2	Jumlah Kargo yang Dilayani	Kg	2.461.500	2.461.500	2.461.500	2.461.500	2.461.500	662.843	2.143.365	2.218.265	1.748.806	2.136.642	26,93	87,08	90,12	71,05	86,80	Tidak Tercapai
	IK .3	Jumlah Pergerakan Pesawat yang Dilayani	Angka	7.920	7.920	7.920	7.920	7.920	5.798	5.888	7.386	9.092	8.477	73,21	74,34	93,26	114,80	107,03	Tercapai
	IK .4	Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara	Nilai	82	84	85	86	84	90	91	91,41	86	96	109,76	109,64	108,82	101,18	111,63	Tercapai
Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara	IK .5	Persentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara	%	100	100	100	100	100	-	100	100	100	100	-	100,00	100,00	100,00	100,00	Tercapai
	IK .6	Persentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara	%	100	100	100	100	100	-	100	100	100	100	-	100,00	100,00	100,00	100,00	Tercapai

Sumber : LAKIP 2024

Pada **sasaran kegiatan** “Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik”, dengan indikator kinerja pertama “Jumlah Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)” menunjukkan selama periode Tahun 2020 hingga 2024. Pada Tahun 2020, capaian sebesar 83,33%, dengan realisasi 5 dokumen terhadap target 6 dokumen. Hal ini menunjukkan perubahan Keputusan Menteri terkait IKK Kantor UPBU, sehingga realisasi belum dapat mengakomodir target IKK terbaru. Pada Tahun 2021 hingga 2024, capaian indikator kinerja jumlah dokumen sistem akuntabilitas kinerja instansi pemerintah menunjukkan 100%, dengan realisasi 6 dokumen sesuai dengan target yang ditetapkan. Hal tersebut berdasarkan dokumen perencanaan berupa Rencana Strategis, RKT, Perjanjian Kinerja/Revisi Perjanjian Kinerja, Rencana Aksi PK, Laporan Triwulan dan LAKIP. Dengan capaian yang konsisten sesuai target, tantangan ke depan adalah mempertahankan kualitas dan ketepatan pelaporan terhadap penyusunan dokumen perencanaan yang akuntabel berbasis kinerja.

Pada indikator kinerja kegiatan kedua “Jumlah Dokumen SPIP”, selama periode Tahun 2020 hingga 2024 capaian indikator kinerja menunjukkan kinerja yang cukup baik. Pada Tahun 2020, tidak terdapat realisasi dokumen SPIP. Hal ini disebabkan oleh adanya perubahan Keputusan Menteri terkait Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Kantor UPBU, sehingga realisasi belum dapat mengakomodasi target IKK yang terbaru. Pada Tahun 2021 hingga Tahun 2022, capaian indikator kinerja jumlah dokumen SPIP mencapai 100%, dengan realisasi 3 (tiga) dokumen sesuai dengan target yang ditetapkan. Pada Tahun 2023, capaian indikator kinerja menurun menjadi 66,67%, dengan realisasi 2 (dua) dokumen terhadap target 3 (tiga) dokumen. Selanjutnya pada Tahun 2024, capaian kembali meningkat dan mencapai 100%. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa pelaksanaan Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP) telah berjalan sesuai dengan target penyusunan dokumen SPIP, yang meliputi Surat Keputusan (SK) Satuan Tugas, Control Environment Evaluation (CEE), Daftar Risiko, Peta Risiko/Ranking Risiko, serta Rencana Tindak Pengendalian.

Pada indikator kinerja penunjang ketiga “Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara”, selama periode Tahun 2020 hingga 2024 capaian indikator kinerja menunjukkan pola yang relatif fluktuatif, meskipun secara umum berada pada tingkat yang sangat tinggi dan mendekati target. Pada Tahun 2020, capaian indikator tercatat sebesar 99,45% dengan realisasi 99,45% terhadap target 100%. Pada Tahun 2021, capaian tercatat sebesar 99,92% dengan realisasi 99,92% terhadap target 100%. Selanjutnya pada Tahun 2022, capaian sebesar 99,90% dengan realisasi 99,90% terhadap target 100%. Pada Tahun 2023, capaian mencapai 99,93% dengan realisasi 99,93% terhadap target 100%. Pada Tahun 2024, capaian tercatat sebesar 99,35% dengan realisasi 99,35% terhadap target 100%. Secara keseluruhan, capaian realisasi anggaran

belanja bandar udara selama kurun waktu lima tahun tersebut mencerminkan pengelolaan anggaran yang efektif dan akuntabel, yang diperoleh melalui pelaksanaan belanja pegawai, belanja barang, dan belanja modal sesuai dengan perencanaan yang telah ditetapkan.

Pada indikator kinerja penunjang keempat “Nilai Aset Bandar Udara yang Berhasil Diinventarisasi”, selama periode Tahun 2020 hingga 2024 capaian indikator kinerja menunjukkan tren fluktuasi nilai aset dari tahun ke tahun.

Pada Tahun 2020, capaian indikator tercatat sebesar 100%, dengan realisasi nilai aset sebesar Rp3.852.630.225.379,- sesuai dengan target yang ditetapkan. Kondisi yang sama juga terjadi pada Tahun 2021 dan Tahun 2022, di mana capaian masing-masing tercatat sebesar 100% dengan realisasi nilai aset sebesar Rp3.852.630.225.379,- terhadap target yang ditetapkan. Pada Tahun 2023, capaian indikator mengalami penurunan menjadi 99,93%, dengan realisasi nilai aset sebesar Rp3.849.772.542.891,- terhadap target Rp3.852.630.225.379,-. Hal ini disebabkan oleh adanya akumulasi penyusutan aset. Selanjutnya pada Tahun 2024, capaian kembali meningkat menjadi 103,80%, dengan realisasi nilai aset sebesar Rp3.999.003.650.313,- terhadap target Rp3.852.630.225.379,-. Hal ini dipengaruhi oleh penambahan belanja modal pada tahun berjalan.

Pada indikator kinerja kelima “Persentase Pencapaian Target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)”, selama periode Tahun 2020 hingga 2024 capaian indikator kinerja menunjukkan pola yang berfluktuasi dengan kecenderungan meningkat secara signifikan. Pada Tahun 2020, capaian tercatat sebesar 49,53% dengan realisasi 49,53% terhadap target 100%. Ketidaktercapaian target tersebut disebabkan oleh menurunnya mobilitas lalu lintas penerbangan pada periode tersebut. Pada Tahun 2021, capaian meningkat menjadi 110,39% dengan realisasi 110,39% terhadap target 100%. Selanjutnya pada Tahun 2022, capaian meningkat signifikan menjadi 194,75% dengan realisasi 194,75% terhadap target 100%. Pada Tahun 2023, capaian tetap berada di atas target dengan persentase sebesar 124,29%, ditunjukkan oleh realisasi 124,92% terhadap target 100%. Tren peningkatan berlanjut pada Tahun 2024 dengan capaian sebesar 133,85% dan realisasi 133,85% terhadap target 100%.

Peningkatan nilai PNBP tersebut dipengaruhi oleh meningkatnya pendapatan dari jasa kebandarudaraan, antara lain dari pergerakan penumpang, pesawat, dan kargo, serta optimalisasi pendapatan jasa terkait bandar udara melalui pemanfaatan aset dan jasa terkait bandar udara, seperti sewa lahan, konsesi, dan sumber pendapatan lainnya.

Tabel 1. 10 Capaian Sasaran Kegiatan dan Indikator Kegiatan Penunjang Tahun 2020-2024

Sesuai KP 13 Tahun 2021 ttg Renstra DJPU Tahun 2020-2024				Target Renstra					Realisasi					Capaian terhadapTarget Renstra (%)					Notifikasi Ketercapaian Target 2024
Sasaran	Indikator Kinerja		Satuan	2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024	
Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	IKP.1	Jumlah Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAK-IP)	Dokumen	6	6	6	6	6	5	6	6	6	6	83,33	100,00	100,00	100,00	100,00	Terpenuhi
	IKP.2	Jumlah Dokumen SPIP	Dokumen	-	3	3	3	3	-	3	3	2	3	-	100,00	100,00	66,67	100,00	Terpenuhi
	IKP.3	Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandaran Udara	%	100	100	100	100	100	99,45	99,92	99,9	99,97	99,35	99,45	99,92	99,9	99,97	99,35	Tidak Terpenuhi
	IKP.4	Nilai Aset Bandaran Udara yang Berhasil Diinvestasikan	Rupiah	3.852.630.225.379	3.852.630.225.379	3.852.630.225.379	3.852.630.225.379	3.852.630.225.379	3.852.630.225.379	3.852.630.225.379	3.852.630.225.379	3.849.772.542.891	3.999.003.650.313	100,00	100,00	100,00	99,93	103,80	Terpenuhi
	IKP.5	Persentase Pencapaian Target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)	%	100	100	100	100	100	49,53	110,39	194,75	124,29	133,85	49,53	110,39	194,75	124,29	133,85	Terpenuhi

Sumber: LAKIP 2024

1.2 POTENSI DAN PERMASALAHAN

Berikut disampaikan identifikasi potensi dan permasalahan yang telah serta diperkirakan akan terus memengaruhi penyelenggaraan transportasi udara selama periode Rencana Strategis Tahun 2025–2029. Identifikasi ini bersumber dari dinamika perkembangan

lingkungan strategis, baik faktor dan sektor yang berkembang secara nasional, maupun dari permasalahan internal dalam penyelenggaraan transportasi udara. Berbagai potensi dan permasalahan tersebut merupakan isu-isu strategis yang perlu mendapat perhatian dan penanganan secara komprehensif.

1.2.1 Lingkungan Internal

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

- a. Subbagian Tata Usaha;
 - b. Seksi Teknik, Operasi, Keamanan dan Pelayanan Darurat;
 - c. Seksi Pelayanan dan Kerja Sama; dan
 - d. Kelompok Jabatan Fungsional.
-
- 1) Subbagian 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 (*slot time*), 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*.
 - 3) Seksi Pelayanan dan Kerjasama mempunyai tugas melakukan pengoperasian dan pelayanan fasilitas terminal penumpang, kargo dan penunjang serta pengelolaan dan pengendalian *hygiene* dan sanitasi, pengawasan dan pengendalian pelayanan minimal bandar udara, informasi penerbangan, pelaksanaan kerja sama dan pengembangan usaha jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara.
 - 4) Kelompok Jabatan Fungsional mempunyai tugas melakukan kegiatan sesuai dengan jabatan fungsional masing-masing berdasarkan peraturan perundang-undangan.

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

1. Man (Sumber Daya Manusia)

Kekuatan:

- Ketersediaan sumber daya manusia yang mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi operasional bandar udara.
- SDM memiliki kemampuan dan pengalaman kerja dalam menjalankan tugas sesuai dengan bidang masing-masing.
- Tersedianya SDM yang telah memiliki kompetensi dan sertifikasi pendukung pelaksanaan tugas, khususnya pada fungsi pengelolaan keuangan dan pengadaan.
- Adanya upaya peningkatan kapasitas SDM melalui keikutsertaan dalam pendidikan, pelatihan, bimbingan teknis, dan kegiatan pengembangan kompetensi lainnya.
- Komitmen organisasi dalam menjaga profesionalisme dan peningkatan kualitas SDM secara berkelanjutan.

Kelemahan:

- Kompetensi dan kualifikasi sebagian SDM belum sepenuhnya sesuai dengan kebutuhan pelayanan dan perkembangan standar kebandarudaraan.
- Keterbatasan jumlah SDM pada beberapa fungsi tertentu yang berdampak pada optimalisasi pengawasan dan pelayanan.
- Kapasitas dan kesiapan SDM pada fungsi teknis tertentu masih perlu ditingkatkan.
- Keterbatasan SDM pendukung administrasi dan manajerial.
- Perlunya peningkatan kemampuan SDM dalam mendukung layanan dengan standar yang lebih tinggi.
- Terdapat ketimpangan antara kompetensi SDM dengan kebutuhan unit kerja

2. Money

Kekuatan:

- Tersedianya dukungan anggaran operasional rutin untuk menjamin keberlangsungan pelayanan bandar udara.
- Sumber pendanaan utama berasal dari APBN.
- Terdapat potensi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) yang dapat dikembangkan seiring peningkatan aktivitas bandara.

Kelemahan:

- Adanya dinamika dan perubahan kebijakan anggaran, seperti pemotongan, realokasi, dan refocusing, yang memengaruhi kepastian perencanaan keuangan.
- Keterbatasan anggaran untuk mendukung pengembangan infrastruktur dan peningkatan kapasitas layanan.
- Tingginya ketergantungan terhadap alokasi anggaran dari pemerintah pusat.
- Terbatasnya fleksibilitas pengelolaan anggaran dalam merespons kebutuhan operasional yang bersifat mendesak.
- Pemanfaatan dan pembiayaan yang bersumber dari PNBPN belum optimal.
- Keterbatasan kewenangan dalam pengelolaan keuangan dan aset yang berpotensi mengurangi bahkan menghilangkan peluang PNBPN.

3. Method

Kekuatan:

- Penyelenggaraan operasional penerbangan telah didukung oleh SOP dan regulasi teknis sebagai pedoman pelaksanaan kerja.
- SOP telah dilakukan pemutakhiran dan disosialisasikan kepada unit kerja terkait.
- Sistem pelaporan, administrasi, dan dokumentasi kinerja telah berjalan.
- Penerapan standar keselamatan dan keamanan penerbangan telah menjadi acuan utama dalam pelaksanaan tugas.
- Tersedianya sistem pengamanan dan pelayanan keselamatan penerbangan sebagai dasar penyelenggaraan layanan kebandarudaraan.

Kelemahan:

- Implementasi SOP di lapangan belum sepenuhnya konsisten.
- Sebagian proses kerja masih dilakukan secara manual sehingga berpengaruh terhadap efektivitas dan efisiensi.
- Evaluasi dan peninjauan SOP belum dilaksanakan secara berkala dan terstruktur.
- Pelaksanaan mitigasi risiko operasional belum optimal.
- Pengujian kelayakan sarana dan prasarana dalam kegiatan pengendalian dan pengawasan lapangan belum sepenuhnya optimal.
- Dokumen perencanaan kebandarudaraan, seperti Rencana Induk Bandar Udara (RIBU), Dokumen Pertek dan Andalalin, dan Rencana Teknis Terinci (RTT), belum diperbarui.

4. Machine

Kekuatan:

- Ketersediaan fasilitas utama sisi udara dan sisi darat sebagai pendukung operasional bandar udara.
- Peralatan dasar keselamatan dan keamanan penerbangan telah tersedia untuk mendukung penyelenggaraan layanan.
- Tersedianya fasilitas penunjang terminal bandar udara dalam rangka meningkatkan kenyamanan pengguna jasa.

Kelemahan:

- Kapasitas dan kualitas fasilitas terminal belum sepenuhnya memadai untuk mendukung peningkatan volume dan jenis layanan penerbangan.
- Fasilitas pendukung operasional tertentu, termasuk fasilitas kargo dan pengelolaan lingkungan, masih belum memenuhi kebutuhan pelayanan secara optimal.
- Keterbatasan prasarana sisi darat, termasuk aksesibilitas dan fasilitas pendukung, belum sepenuhnya seimbang dengan perkembangan fasilitas terminal.
- Sarana pendukung keselamatan, keamanan, dan penanganan keadaan darurat masih memerlukan peningkatan untuk memenuhi standar layanan yang lebih tinggi.
- Ketersediaan fasilitas pendukung pemeliharaan dan perawatan sarana prasarana bandar udara masih terbatas.
- Kondisi sebagian infrastruktur bandara masih memerlukan perbaikan dan peningkatan agar sesuai dengan standar teknis dan operasional yang berlaku.

5. Material**Kekuatan:**

- Ketersediaan material operasional dasar yang mendukung pelayanan harian bandar udara serta pelaksanaan tugas dan fungsi organisasi.
- Pengadaan material dilaksanakan sesuai dengan ketentuan pengadaan barang dan jasa yang berlaku.
- Penggunaan dan pengelolaan material telah dilakukan dengan pengawasan dan pencatatan oleh unit pengelola Barang Milik Negara (BMN).

Kelemahan:

- Keterbatasan stok material tertentu akibat keterbatasan anggaran.
- Keterbatasan material tertentu yang dibutuhkan untuk mendukung peningkatan standar keselamatan, keamanan, dan kualitas layanan.

1.2.2 Lingkungan Eksternal

Lingkungan eksternal adalah seluruh faktor di luar organisasi yang memengaruhi penyelenggaraan tugas dan kinerja organisasi, namun tidak berada dalam kendali langsung organisasi. Faktor-faktor ini hanya dapat diantisipasi, dikelola dampaknya, atau dimanfaatkan peluangnya. Berikut merupakan faktor eksternal Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo:

1. Politik

Dukungan Pemerintah Daerah Provinsi Nusa Tenggara Timur maupun Pemerintah Daerah Kabupaten Manggarai Barat 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 Manggarai Barat pada khususnya dan di Provinsi Nusa Tenggara Timur pada umumnya. Adapun beberapa kebijakan pemerintah daerah terkait peningkatan sarana dan prasarana transportasi di wilayah ini antara lain diuraikan sebagai berikut:

- Berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi Nusa Tenggara Timur Nomor 1 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Nusa Tenggara Timur Tahun 2010-2030, pada paragraf 3 Sistem Jaringan Transportasi Udara Pasal 12:
 - 1. Sistem Jaringan Transportasi Udara terdiri atas:
 - a. tatanan kebandarudaraan; dan
 - b. ruang udara untuk penerbangan.
 - 2. Tatanan kebandarudaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a terdiri atas:
 - a. bandar udara pengumpul skala sekunder;
 - b. bandar udara pengumpul skala tersier; dan
 - c. bandar udara pengumpan.
 - 3. Bandar udara pengumpul skala sekunder sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a yaitu Bandar Udara El Tari di Kota Kupang dengan penggunaan sebagai bandar udara internasional regional yang melayani rute penerbangan dalam negeri dan penerbangan luar negeri, serta berfungsi untuk kegiatan pertahanan dan keamanan di Kabupaten Kupang.
 - 4. Bandar udara pengumpul skala tersier sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b terdiri atas:
 - a. Bandar Udara Wai Oti (Frans Seda) di Kabupaten Sikka;
 - b. Bandar Udara Mau Hau (Ir. Umbu Meheng Kunda) di Kabupaten Sumba Timur;
 - c. Bandar Udara Hasan Aroeboesman di Kabupaten Ende; dan
 - b. Bandar Udara Haliwen di Kabupaten Belu.

5. Bandar udara pengumpan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c terdiri atas:
 - a. Bandar Udara Tambolaka di Kabupaten Sumba Barat Daya;
 - b. Bandar Udara Lekunik di Kabupaten Belu;
 - c. Bandar Udara Terdamu di Kabupaten Sabu Raijua;
 - d. Bandar Udara Satartacik di Kabupaten Manggarai;
 - e. Bandar Udara Mali di Kabupaten Alor;
 - f. Bandar Udara Gewayantana di Kabupaten Flores Timur;
 - g. Bandar Udara Wunopito di Kabupaten Lembata;
 - h. Bandar Udara Soa di Kabupaten Ngada; dan
 - i. Bandar Udara Komodo di Kabupaten Manggarai Barat.
 6. Rencana peningkatan kelas Bandar Udara Komodo di Kabupaten Manggarai Barat menjadi bandar udara pengumpul skala tersier sesuai dengan peningkatan jumlah penumpang dan kapasitas pelayanan.
- Berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Manggarai Barat Nomor 9 Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Manggarai Barat tahun 2012-2032 pada paragraf 3 Sistem Jaringan Transportasi Udara pasal 11:
1. Sistem jaringan transportasi udara di manggarai barat terdiri atas:
 - a. tatanan kebandarudaraan; dan
 - b. ruang udara untuk penerbangan.
 2. Tatanan kebandarudaraan di kabupaten Manggarai Barat, terdiri atas :
 - a. bandar udara pengumpan, yaitu Bandar udara Komodo di Kecamatan Komodo; dan
 - b. rencana Pembangunan Bandar udara pengumpul sekunder dengan skala pelayanan internasional, di Kecamatan Lembor Selatan.
 3. Ruang udara untuk penerbangan di manggarai barat merupakan jalur penerbangan yang terdiri atas :
 - a. jalur Penerbangan Regional yaitu Ngurah Rai (Denpasar) – Bandara Komodo, dan Bandara Komodo – Bandara Sultan Hasanuddin/ Makassar;
 - b. jalur Penerbangan Lokal El Tari (Kupang) – Komodo, Frans Seda (Maumere) – Komodo, Bandara Hasan Aroebusman/Ende – Komodo, Bandara Udara Komodo – Bandara Udara Tambulaka/Sumba Barat, Bandara Komodo – Bandara Waengapu.
 4. Ruang udara untuk penerbangan sebagaimana Kawasan Keselamatan Operasional Penerbangan dan jalur penerbangan terdiri atas :

- a. kawasan keselamatan operasi penerbangan, terdiri atas :
 1. kawasan ancaman pendaratan dan lepas landas;
 2. kawasan kemungkinan bahaya kecelakaan;
 3. kawasan dibawah permukaan horizontal dalam;
 4. kawasan dibawah permukaan transisi;
 5. kawasan dibawah permukaan kerucut; dan
 6. kawasan dibawah permukaan horizontal luar.
- Berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Manggarai Barat Nomor 3 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Tahun 2025-2029, Visi Bupati/Wakil Bupati Terpilih Kabupaten Manggarai Barat tahun 2025-2029 adalah “Mabar Bangkit Menuju Mabar Mantap” dengan salah satu misinya yang terkait dengan peningkatan infrastruktur daerah adalah “Mewujudkan pembangunan infrastruktur yang Berkualitas, Merata dan Berkelanjutan”. Misi ini bertujuan untuk meningkatkan kualitas dan kuantitas infrastruktur secara menyeluruh guna mendukung efisiensi dan efektivitas berbagai layanan publik, mempercepat arus distribusi barang dan jasa, serta memperluas konektivitas antarwilayah, khususnya di daerah perbatasan, terpencil, dan terisolasi. Dengan infrastruktur yang lebih baik, diharapkan akses terhadap transportasi dan fasilitas publik lainnya semakin merata, sehingga mampu mendorong pertumbuhan ekonomi. Berikut gambaran arah kebijakan pembangunan wilayah Kabupaten Manggarai Barat terkait peningkatan infrastruktur wilayah:

Misi (1)	Strategi (2)	Arah Kebijakan (3)
Misi 4 Mewujudkan Pembangunan Infrastruktur yang Berkualitas, Merata dan Berkelanjutan	Peningkatan akses dan kualitas infrastruktur pendukung perekonomian	• Pembangunan yang sesuai dengan peruntukan ruang wilayah. • Konservasi sumber air berbasis pemberdayaan masyarakat. • Penanganan sampah kolaboratif dan berbasis hulu-hilir. • Pemerataan kualitas infrastruktur di seluruh wilayah. • Peningkatan kualitas infrastruktur di pusat pertumbuhan, termasuk infrastruktur penunjang aktivitas pariwisata dan pertanian serta logistik untuk mendukung tumbuhnya sektor lain. • Pembangunan infrastruktur air bersih untuk semua masyarakat. • Peningkatan akses dan kualitas layanan air minum jaringan perpipaan. • Peningkatan akses rumah layak huni dan berkelanjutan Peningkatan akses sanitasi aman.

	Peningkatan infrastruktur konektivitas antar wilayah dan ruas-ruas strategis	• Peningkatan konektivitas di jalur strategis lainnya untuk membuka akses. • Peningkatan akses transportasi publik yang menjangkau ke seluruh wilayah. • Peningkatan layanan mobilitas masyarakat dan konektivitas jaringan utama dan penyiapan sarana dan prasarana integrasi antarmoda.
--	--	---

Sumber: RPJMD Kabupaten Manggarai Barat 2025-2029

2. Ekonomi

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

a) PDRB Atas Dasar Harga Berlaku (ADHB)

Melalui penghitungan PDRB ADHB, akan didapat gambaran nilai nominal seluruh barang dan jasa yang dihasilkan daerah ini. PDRB Kabupaten Manggarai Barat pada tahun 2024 mencapai Rp. 4.594,28 miliar rupiah. Jika dilihat berdasarkan sektor lapangan usaha, setengah atau sekitar 64,96 persen dari total keseluruhan tersebut merupakan peranan dari lapangan usaha Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan (kategori A); Konstruksi (Kategori F); dan Administrasi Pemerintahan, Pertahanan, dan Jaminan Sosial Wajib (kategori O). Pada tahun 2024, lapangan usaha Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan berkontribusi sebesar 37,79 persen (1.736,01 miliar); Konstruksi berkontribusi sebesar 15,40 persen (707,36 miliar); dan Administrasi Pemerintahan, Pertahanan, dan Jaminan Sosial Wajib berkontribusi sebesar 11,77 persen (540,85 miliar). Tingginya kontribusi Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan disebabkan karena mayoritas penduduk Manggarai Barat bekerja pada aktivitas pertanian. Kemudian, lapangan usaha Konstruksi berkontribusi terbesar ke-2 karena banyaknya pembangunan hotel serta peningkatan infrastruktur di Manggarai Barat sebagai Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN). Sementara itu, untuk lapangan usaha Perdagangan Besar dan Eceran, Reparasi Mobil dan Sepeda Motor disebabkan karena perkembangan pesat UMKM dengan jumlah total mencapai 1000 lebih UMKM di Manggarai Barat. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa ketiga kategori lapangan usaha tersebut memiliki peranan paling besar pada pembentukan ekonomi daerah Kabupaten Manggarai Barat tahun 2023-2024.

b) PDRB Atas Dasar Harga Konstan (ADHK)

Di sisi lain, untuk melihat perkembangan dan membandingkan perekonomian antar daerah, yang digunakan adalah PDRB ADHK. Dalam menghitung PDRB ADHK, BPS menggunakan tahun 2010 sebagai tahun dasar penghitungan. PDRB ADHK Kabupaten Manggarai Barat pada tahun 2024 mencapai Rp. 2.629,18 miliar rupiah atau naik 5,08 persen dari tahun sebelumnya yang hanya sebesar Rp. 2.502,04 miliar rupiah. Laju pertumbuhan PDRB tahun 2020-2024 rata-rata sebesar 4,72 persen per tahun. Sektor transportasi dan pergudangan berkontribusi sebesar Rp. 167,80 miliar rupiah atau 6,38 persen dari total PDRB ADHK.

3. Sosial dan Budaya

Kabupaten Manggarai Barat memiliki karakter sosial dan budaya yang kuat dan berakar dalam kehidupan keseharian masyarakatnya. Adat istiadat di daerah ini masih melekat erat pada sistem mata pencaharian masyarakat, sehingga pola kerja dan kehidupan sehari-hari cenderung terbentuk berdasarkan tradisi yang diwariskan secara turun-temurun. Secara umum, masyarakat Manggarai Barat mengandalkan mata pencaharian dalam sektor pertanian, perikanan, dan perdagangan, yang secara historis merupakan bagian integral dari tradisi dan budaya lokal. Kegiatan bertani, menangkap ikan, dan berdagang bukan hanya menjadi sumber penghidupan, tetapi juga bagian dari struktur sosial dan nilai budaya masyarakat setempat.

Keberagaman etnis dan komunitas di Manggarai Barat menjadikan kehidupan sosial bermasyarakat dilandasi oleh pola hubungan kekeluargaan dan adat yang kuat. Struktur kekerabatan dan hubungan sosial masyarakat tercermin dalam berbagai mekanisme tradisional yang masih dijalankan, seperti pengambilan keputusan secara bersama melalui musyawarah dan posisi tokoh adat dalam penyelesaian persoalan komunitas. Tradisi kearifan lokal seperti *puar cama*—yakni aturan tradisional mengenai pemanfaatan sumber daya alam melalui musyawarah—menjadi contoh bagaimana masyarakat setempat menjaga keseimbangan lingkungan hidup sekaligus menjaga harmoni sosial.

Kekayaan budaya Manggarai Barat juga terlihat dari keberadaan berbagai atraksi budaya yang memiliki nilai historis dan estetika. Misalnya, terdapat tradisi kesenian lokal seperti tarian adat, festival budaya dan desa wisata yang menunjukkan betapa kuatnya nilai budaya tak benda dan benda dalam kehidupan masyarakat, yang jika dikembangkan memiliki potensi signifikan dalam sektor pariwisata. Pemerintah daerah melalui Dinas Pariwisata Ekonomi Kreatif dan Kebudayaan secara aktif melakukan pembinaan sanggar budaya dan pelatihan untuk mempertahankan serta memajukan seni tradisional ini agar tetap relevan dan dilestarikan di tengah dinamika modernisasi.

Perubahan pola ekonomi yang terjadi terutama di wilayah Kota Labuan Bajo menunjukkan pergeseran sosial budaya yang nyata, di mana masyarakat yang sebelumnya banyak bergantung pada perikanan dan kegiatan tradisional kini bergerak ke sektor jasa dan perdagangan yang berkaitan erat dengan layanan pariwisata. Pertumbuhan sektor pariwisata didukung statusnya sebagai destinasi pariwisata prioritas turut membentuk transformasi sosial masyarakat lokal dalam beradaptasi terhadap peluang ekonomi baru.

4. Lingkungan

Kabupaten Manggarai Barat memiliki karakter lingkungan yang sangat unik dan strategis, dengan keberadaan bentang alam daratan dan kawasan laut yang kaya biodiversitas. Secara geografis, wilayah ini mencakup daratan Pulau Flores dan sejumlah pulau lain seperti Pulau Komodo, Pulau Rinca, Longos, Seraya Besar, dan Seraya Kecil yang semuanya termasuk dalam wilayah administratif Manggarai Barat. Kondisi topografi bervariasi dari dataran rendah hingga perbukitan dan pegunungan yang menciptakan variasi ekosistem darat dan pesisir dengan nilai ekologis tinggi.

Aspek utama lingkungan di Manggarai Barat adalah keberadaan Taman Nasional Komodo (TNK) dan Kawasan Komodo Biosphere Reserve, yang merupakan kawasan konservasi penting bagi flora dan fauna endemik, termasuk komodo (*Varanus komodoensis*) yang hanya terdapat di wilayah ini. Kawasan ini juga mencakup salah satu ekosistem laut terpadu dengan keanekaragaman hayati tinggi, termasuk terumbu karang, padang lamun, dan berbagai spesies laut lainnya yang habitatnya dilindungi.

Keberadaan kawasan konservasi ini memberikan nilai ekologis strategis bagi pengelolaan lingkungan dan pariwisata berkelanjutan di Kabupaten Manggarai Barat. Namun, area ini juga menghadapi tantangan lingkungan yang kompleks. Peningkatan kunjungan wisata dan urbanisasi di wilayah pariwisata, seperti di Labuan Bajo dan kawasan TNK, berpotensi meningkatkan tekanan terhadap ekosistem melalui pertumbuhan sampah, terutama limbah plastik, yang dapat mencemari lingkungan laut dan pesisir apabila tidak dikelola dengan baik. Upaya pengurangan dan pengelolaan sampah menjadi perhatian penting untuk menjaga kualitas lingkungan dan daya tarik destinasi wisata.

Selain itu, lingkungan pesisir dan laut menghadapi tantangan seperti overfishing yang berdampak pada keseimbangan ekosistem laut, serta dampak perubahan iklim yang menyebabkan tekanan pada terumbu karang akibat kenaikan suhu laut dan pengasaman laut. Tantangan-tantangan ini memerlukan pengelolaan lingkungan yang adaptif dan kolaboratif antara pemerintah daerah, masyarakat lokal, dan pemangku kepentingan terkait untuk menjamin keberlanjutan fungsi ekosistem.

Hutan di wilayah Manggarai Barat juga menjadi bagian penting dari sistem lingkungan setempat, dengan hutan lindung di beberapa daerah pegunungan yang berperan dalam menjaga kualitas udara, penyerapan karbon, dan keseimbangan hidrologi wilayah. Program konservasi dan pemberdayaan masyarakat setempat, termasuk melalui pendekatan konservasi berbasis masyarakat dan pendidikan lingkungan, semakin mendapat perhatian sebagai bentuk komitmen terhadap pengelolaan lingkungan yang berkelanjutan di daerah ini.

Secara keseluruhan, aspek lingkungan di Manggarai Barat merupakan kombinasi sumber daya alam yang kaya dan kerentanan ekologis yang memerlukan strategi pengelolaan yang berpadu antara perlindungan lingkungan, pemanfaatan sumber daya secara bijaksana, dan pemberdayaan masyarakat. Pendekatan pembangunan yang mempertimbangkan aspek lingkungan akan menjadi kunci dalam menjaga kelestarian alam sekaligus mendukung pertumbuhan sosial ekonomi daerah jangka panjang.

5. Alam

Kabupaten Manggarai Barat merupakan salah satu daerah administrasi di Provinsi Nusa Tenggara Timur yang berdiri pada tahun 2003, berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2003 Tentang Pembentukan Kabupaten Manggarai Barat Di Provinsi Nusa Tenggara Timur. Wilayah Manggarai Barat mencakup 945.000 hektare membentang dengan posisi absolut diantara 8°14' LS – 9°00' LS dan 119°21' BT -120°20' BT. Wilayah daratannya meliputi bagian barat Pulau Flores, Pulau Komodo, Pulau Rinca, Pulau Longos, serta gugusan pulau kecil lainnya dengan luas sekitar 314.147 hektare.

Secara geografis, Kabupaten Manggarai Barat memiliki peran strategis sebagai pintu gerbang utama menuju Pulau Flores dari arah barat. Ketersediaan infrastruktur transportasi udara, laut, dan darat memperkuat konektivitas wilayah dengan kawasan regional dan nasional, di mana Bandar Udara Internasional Komodo berperan sebagai simpul transportasi utama yang mendukung aksesibilitas kawasan dan pengembangan pariwisata. Kondisi geografis kepulauan dan keterpisahan wilayah tersebut menjadikan transportasi udara sebagai moda strategis dalam menjamin konektivitas wilayah, mobilitas penduduk, serta distribusi barang dan jasa di Kabupaten Manggarai Barat.

6. Teknologi

Transformasi digital di Kabupaten Manggarai Barat berperan penting dalam meningkatkan kualitas dan efisiensi pelayanan publik. Perkembangannya tercermin dari Indeks Pembangunan Teknologi Informasi dan Komunikasi (IP-TIK) Provinsi NTT yang menunjukkan tren peningkatan pada periode 2020–2023, meskipun masih berada di bawah rata-rata nasional. Nilai IP-TIK tahun 2023 sebesar 5,33 menunjukkan bahwa pemanfaatan TIK masih belum optimal.

Komponen penggunaan TIK menjadi aspek terendah dibandingkan akses, infrastruktur, dan keahlian. Persentase layanan publik yang diselenggarakan secara online dan terintegrasi mengalami penurunan pada tahun 2023. Pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi

menjadi prasyarat penting dalam meningkatkan efisiensi operasional, keselamatan penerbangan, dan kualitas pelayanan transportasi udara.

1.2.3 Potensi

1. Sumber Daya Alam

Kabupaten Manggarai Barat memiliki potensi sumber daya alam yang sangat besar dan beragam, yang berperan sebagai penggerak utama pembangunan ekonomi daerah. Potensi tersebut mencakup sektor pariwisata, energi, serta sektor ekonomi primer seperti pertanian, perkebunan, dan perikanan, yang secara struktural masih menjadi tulang punggung perekonomian daerah. Keunggulan sumber daya alam ini menempatkan Manggarai Barat sebagai salah satu wilayah strategis dalam mendukung pertumbuhan ekonomi regional maupun nasional.

Dari sisi pariwisata alam, Manggarai Barat memiliki keunikan bentang alam pesisir, perairan laut, pulau-pulau kecil, serta hamparan sabana tropis yang memiliki daya tarik wisata bahari berkelas nasional dan internasional. Keunggulan tersebut semakin diperkuat dengan penetapan Labuan Bajo sebagai Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP) oleh Pemerintah Pusat. Penetapan ini mendorong percepatan pembangunan infrastruktur, peningkatan kualitas destinasi, serta penguatan aksesibilitas menuju kawasan wisata unggulan. Pada tahun 2024, jumlah kunjungan wisatawan tercatat mencapai 453.622 orang, meningkat sebesar 27,48 persen dibandingkan tahun sebelumnya, yang mencerminkan tren pertumbuhan pariwisata yang signifikan dan berkelanjutan.

Selain wisata alam, pengembangan pariwisata berbasis budaya dan ekonomi kreatif juga terus didorong melalui Program Fasilitasi Masyarakat Desa Wisata (Fasmadewi). Program ini berperan dalam memperluas manfaat ekonomi pariwisata hingga ke tingkat desa, sekaligus mendorong pemerataan kunjungan wisata. Pada tahun 2024, jumlah wisatawan yang berkunjung ke desa wisata mencapai 12.715 orang, menunjukkan meningkatnya peran desa wisata sebagai bagian dari rantai nilai pariwisata daerah.

Pertumbuhan sektor pariwisata dan aktivitas ekonomi yang menyertainya memerlukan dukungan pasokan energi yang andal dan berkelanjutan. Kabupaten Manggarai Barat memiliki potensi energi panas bumi (geothermal) yang sangat besar, dengan kapasitas mencapai sekitar 910 MWe. Potensi ini memberikan peluang strategis bagi pengembangan energi terbarukan guna mendukung penyediaan energi bersih, meningkatkan ketahanan energi daerah, serta menopang pertumbuhan sektor pariwisata dan kegiatan ekonomi lainnya secara berkelanjutan.

Di luar sektor pariwisata dan energi, struktur perekonomian Kabupaten Manggarai Barat masih didominasi oleh sektor pertanian, perikanan, dan perkebunan. Pada tahun 2024, sektor pertanian memberikan kontribusi sebesar 37,79 persen terhadap Produk Domestik Regional Bruto (PDRB), menjadikannya sektor utama dalam menopang perekonomian daerah. Komoditas padi sawah menjadi andalan utama tanaman pangan dengan total produksi mencapai 185.038,5 ton, serta berkontribusi signifikan terhadap penyediaan beras di tingkat Provinsi Nusa Tenggara Timur.

Sektor perkebunan juga memiliki peran penting, dengan komoditas unggulan berupa kopi, jambu mete, dan kemiri. Total luas areal perkebunan tercatat sebesar 27.266,24 hektare dan melibatkan lebih dari 44 ribu rumah tangga tani, sehingga berkontribusi besar terhadap penyerapan tenaga kerja dan peningkatan pendapatan masyarakat perdesaan. Komoditas perkebunan tersebut memiliki potensi untuk dikembangkan lebih lanjut sebagai produk bernilai tambah dan berorientasi pasar nasional maupun ekspor.

Sementara itu, sektor perikanan laut menunjukkan tren pertumbuhan yang positif seiring dengan kondisi geografis Manggarai Barat sebagai wilayah pesisir. Pada tahun 2024, produksi perikanan laut meningkat sebesar 17,89 persen, mencerminkan besarnya potensi sumber daya kelautan yang dapat dikembangkan sebagai komoditas unggulan daerah. Hasil perikanan, khususnya produk segar dan bernilai tinggi, memerlukan sistem distribusi yang cepat dan efisien untuk menjaga kualitas dan daya saing, sehingga sangat bergantung pada dukungan transportasi udara.

Keberlanjutan pengelolaan sumber daya alam menjadi faktor kunci dalam menjaga stabilitas produksi sektor primer, ketahanan pangan, serta kesinambungan pengembangan pariwisata. Peningkatan aktivitas pariwisata dan sektor ekonomi unggulan tersebut berdampak langsung terhadap meningkatnya kebutuhan mobilitas orang dan barang. Kondisi ini mendorong peningkatan permintaan layanan transportasi udara, baik untuk pergerakan wisatawan, pelaku usaha, maupun distribusi logistik bernilai tinggi, sekaligus memperkuat peran bandar udara sebagai simpul konektivitas strategis dalam mendukung pembangunan ekonomi Kabupaten Manggarai Barat.

2. Pariwisata

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2025–2029, Labuan Bajo ditetapkan sebagai salah satu dari 10 Destinasi Pariwisata Prioritas Nasional yang dikembangkan sebagai destinasi wisata berbasis ekowisata premium yang kompetitif, inklusif, dan berkelanjutan. Penetapan ini memberikan landasan kebijakan yang kuat bagi pengembangan sektor

pariwisata sebagai penggerak pembangunan regional dan peningkatan kesejahteraan masyarakat.

Kebijakan nasional tersebut menempatkan UPBU Kelas II Komodo pada posisi strategis sebagai pintu gerbang utama bagi pergerakan wisatawan domestik dan mancanegara menuju berbagai destinasi unggulan di kawasan Manggarai Barat dan sekitarnya. Kondisi ini menciptakan potensi peningkatan pergerakan penumpang udara yang signifikan, seiring dengan meningkatnya minat kunjungan wisata dan pengembangan kawasan pariwisata prioritas.

Pengembangan Labuan Bajo sebagai destinasi pariwisata berkelas internasional menuntut tersedianya layanan kebandarudaraan yang memenuhi standar nasional dan internasional, baik dari aspek infrastruktur, kualitas pelayanan, maupun sistem keselamatan dan keamanan penerbangan. Hal ini membuka potensi bagi UPBU Kelas II Komodo untuk melakukan pengembangan dan peningkatan kapasitas fasilitas bandar udara, khususnya terminal penumpang, guna mendukung kenyamanan dan keselamatan pengguna jasa.

Selain itu, ketersediaan lahan yang relatif luas di kawasan bandar udara merupakan potensi strategis dalam mendukung percepatan pembangunan infrastruktur kebandarudaraan. Pemanfaatan lahan tersebut dapat diarahkan untuk pengembangan fasilitas penunjang pariwisata, peningkatan aksesibilitas, serta penguatan aspek keselamatan, keamanan, dan mitigasi kebencanaan, sejalan dengan kebutuhan bandar udara sebagai simpul transportasi utama kawasan.

Perkembangan sektor pariwisata juga menciptakan potensi peningkatan aktivitas logistik udara, khususnya untuk mendukung distribusi komoditas unggulan daerah seperti hasil laut (*marine products*) dan produk lokal lainnya. Pengembangan terminal kargo dan fasilitas pergudangan yang memadai membuka peluang bagi UPBU Kelas II Komodo untuk memperkuat perannya sebagai simpul logistik udara regional, sekaligus mendorong peningkatan nilai tambah ekonomi daerah.

Secara keseluruhan, penetapan Labuan Bajo sebagai Destinasi Pariwisata Prioritas Nasional memberikan potensi besar bagi UPBU Kelas II Komodo untuk meningkatkan kinerja pelayanan, memperluas konektivitas udara, serta mengoptimalkan pemanfaatan aset dan layanan kebandarudaraan, yang pada akhirnya berkontribusi terhadap peningkatan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) dan keberlanjutan pengelolaan bandar udara.

3. Latak Geografis Wilayah

Kabupaten Manggarai Barat terletak di bagian barat Pulau Flores, Provinsi Nusa Tenggara Timur, dan memiliki posisi geografis yang strategis sebagai gerbang kawasan pariwisata unggulan di wilayah timur Indonesia. Wilayah ini berbatasan langsung dengan perairan laut yang menjadi jalur pelayaran nasional dan internasional, serta berada relatif dekat dengan sejumlah kawasan dan negara tujuan wisata di kawasan Asia Pasifik. Kondisi geografis tersebut memberikan keunggulan komparatif dalam mendukung konektivitas transportasi, khususnya transportasi udara.

Secara topografis, wilayah Manggarai Barat terdiri atas kawasan pesisir, perbukitan, dan pulau-pulau kecil yang tersebar di sekitar wilayah Taman Nasional Komodo. Karakteristik wilayah kepulauan dan keterbatasan akses transportasi darat menjadikan moda transportasi udara sebagai sarana utama yang paling efektif dan efisien untuk mendukung mobilitas penduduk, wisatawan, serta distribusi barang bernilai tinggi. Dalam konteks ini, keberadaan Bandar Udara Komodo memiliki peran yang sangat penting sebagai simpul utama pergerakan orang dan barang.

Letak geografis Labuan Bajo yang berhadapan langsung dengan kawasan wisata bahari kelas dunia serta jalur wisata internasional memperkuat peran bandar udara sebagai pintu masuk utama bagi wisatawan mancanegara dan domestik. Posisi ini juga memberikan potensi pengembangan jaringan penerbangan langsung (direct flight) ke berbagai kota besar di dalam negeri maupun ke beberapa negara tujuan potensial di kawasan Asia dan Australia.

Selain mendukung sektor pariwisata, posisi geografis Kabupaten Manggarai Barat juga berpengaruh terhadap pengembangan kegiatan ekonomi lainnya, seperti perikanan, pertanian, dan perdagangan antarwilayah. Kebutuhan akan pengiriman komoditas segar dan bernilai tinggi dari dan ke wilayah ini mendorong pentingnya peran transportasi udara yang andal, cepat, dan terintegrasi dengan sistem logistik regional.

Dengan mempertimbangkan kondisi geografis tersebut, pengembangan dan peningkatan kapasitas Bandar Udara Komodo menjadi faktor kunci dalam mendukung konektivitas wilayah, pemerataan pembangunan, serta integrasi Manggarai Barat ke dalam sistem ekonomi nasional dan internasional. Letak geografis yang strategis ini merupakan potensi besar yang perlu dioptimalkan melalui perencanaan dan pengelolaan kebandarudaraan yang berkelanjutan.

4. Penetapan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo sebagai Bandara Internasional

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 31 Tahun 2024 tentang Penetapan Bandar Udara Internasional, Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) Kelas II Komodo ditetapkan sebagai salah satu dari 17 bandar udara internasional di Indonesia. Dari jumlah tersebut, 16 bandar udara dikelola oleh badan usaha/swasta, sementara UPBU Kelas II Komodo merupakan satu-satunya bandar udara internasional yang dikelola langsung oleh pemerintah. Penetapan ini menegaskan posisi strategis UPBU Kelas II Komodo dalam sistem transportasi udara nasional, khususnya dalam mendukung konektivitas internasional, pelayanan publik, serta pengembangan kawasan pariwisata prioritas nasional.

Status sebagai bandar udara internasional memperkuat peran UPBU Kelas II Komodo sebagai pintu gerbang utama bagi pergerakan wisatawan mancanegara dan domestik menuju Labuan Bajo dan kawasan sekitarnya. Saat ini, UPBU Kelas II Komodo telah melayani rute penerbangan internasional menuju Kuala Lumpur dan Singapura, dengan tren jumlah penumpang yang menunjukkan peningkatan dari waktu ke waktu. Kondisi ini mencerminkan semakin tingginya daya tarik Labuan Bajo sebagai destinasi wisata unggulan, sekaligus menggambarkan tumbuhnya aktivitas ekonomi dan investasi di wilayah Manggarai Barat.

Seiring dengan peningkatan jumlah kunjungan wisatawan dan dinamika ekonomi regional, kebutuhan akan konektivitas udara yang lebih luas dan andal semakin meningkat. Hal ini membuka peluang yang besar bagi penambahan rute dan frekuensi penerbangan, baik domestik maupun internasional. Penambahan rute penerbangan tidak hanya berperan dalam meningkatkan aksesibilitas menuju destinasi wisata unggulan, tetapi juga menjadi faktor penting dalam mendorong pertumbuhan sektor pariwisata, perdagangan, logistik, serta menarik investasi baru ke daerah.

Namun demikian, keterbatasan jumlah rute dan frekuensi penerbangan yang tersedia saat ini masih menjadi tantangan dalam memenuhi permintaan konektivitas yang terus berkembang. Oleh karena itu, diperlukan upaya yang berkelanjutan melalui koordinasi yang intensif dengan maskapai penerbangan, penguatan promosi rute potensial, serta dukungan kebijakan pemerintah pusat dan daerah guna menciptakan iklim yang kondusif bagi pengembangan jaringan penerbangan yang lebih luas, kompetitif, dan berkelanjutan.

Berdasarkan analisis potensi pasar, posisi geografis, serta arah pengembangan pariwisata dan ekonomi wilayah, beberapa rute penerbangan yang memiliki potensi untuk dikembangkan antara lain: Makassar, Yogyakarta, Sumbawa, Sorong, Australia, Korea, Brunei Darussalam dan Thailand. Pengembangan rute-rute tersebut diharapkan dapat memperkuat peran UPBU Kelas II Komodo sebagai simpul konektivitas udara regional dan internasional, mendukung pencapaian target pengembangan Destinasi Pariwisata Prioritas, serta memberikan dampak positif terhadap pertumbuhan ekonomi daerah secara berkelanjutan.

5. Potensi peningkatan kargo udara

Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo memiliki potensi strategis yang signifikan dalam pengembangan layanan kargo udara, khususnya untuk mendukung distribusi komoditas unggulan daerah. Wilayah Manggarai Barat sebagai kawasan pesisir memiliki kekayaan sumber daya perikanan yang melimpah, seperti ikan segar, lobster, dan berbagai produk perikanan bernilai ekonomi tinggi lainnya. Karakteristik komoditas tersebut yang mudah rusak (*perishable*) menuntut dukungan moda transportasi udara yang cepat, aman, dan efisien agar kualitas produk tetap terjaga hingga sampai ke pasar tujuan, baik di tingkat nasional maupun internasional.

Selain komoditas hasil laut, Manggarai Barat dan wilayah hinterland sekitarnya juga memiliki potensi produk lokal lainnya yang layak dikembangkan melalui layanan kargo udara, antara lain hasil pertanian dan perkebunan seperti kopi, vanili, serta komoditas unggulan lokal lainnya. Produk-produk tersebut memiliki daya saing yang tinggi di pasar dan memerlukan sistem logistik yang andal untuk menjamin ketepatan waktu pengiriman, menjaga mutu produk, serta meningkatkan nilai tambah bagi pelaku usaha dan masyarakat lokal.

Seiring dengan meningkatnya aktivitas perdagangan, pariwisata, dan pertumbuhan ekonomi digital, termasuk perkembangan e-commerce, kebutuhan terhadap layanan kargo udara yang terintegrasi, cepat, dan berstandar semakin meningkat. Kondisi ini membuka peluang bagi UPBU Kelas II Komodo untuk berperan sebagai simpul logistik udara regional yang mendukung pergerakan barang bernilai tinggi dan berorientasi ekspor. Pengembangan fasilitas kargo, termasuk terminal kargo, gudang penyimpanan, dan sistem pelayanan logistik yang terintegrasi, diharapkan dapat mendorong efisiensi rantai pasok, meningkatkan konektivitas logistik wilayah, serta berkontribusi langsung terhadap peningkatan daya saing dan pertumbuhan ekonomi daerah yang berkelanjutan.

6. Peningkatan kualitas layanan pengguna jasa Bandar Udara

Peningkatan kualitas layanan pengguna jasa merupakan salah satu potensi penting dalam mendukung peran UPBU Kelas II Komodo sebagai bandar udara internasional dan pintu gerbang Destinasi Pariwisata Prioritas. Peningkatan kualitas layanan diarahkan pada penciptaan pengalaman perjalanan yang aman, nyaman, dan menyenangkan bagi penumpang serta pengguna jasa lainnya.

Upaya tersebut dilakukan melalui penyediaan fasilitas yang memadai, penguatan aspek keselamatan dan keamanan penerbangan, serta penerapan pengelolaan lingkungan yang berkelanjutan. Dalam pengelolaan lingkungan, bandar udara menerapkan sistem pengelolaan sampah melalui kerja sama dengan pihak ketiga, baik dalam proses pengumpulan maupun pemanfaatan kembali sampah yang memiliki nilai ekonomi, sebagai bagian dari penerapan konsep bandar udara berwawasan lingkungan.

7. Potensi Peningkatan Pendapatan Penerimaan Negara Buka Pajak (PNBP)

Penetapan UPBU Kelas II Komodo sebagai bandar udara internasional dan pintu gerbang Destinasi Pariwisata Prioritas membuka peluang yang signifikan dalam peningkatan pendapatan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP). Peningkatan PNBP dapat diperoleh melalui optimalisasi jasa kebandarudaraan (aeronautika) serta pengembangan jasa terkait bandar udara (non-aeronautika), antara lain pemanfaatan lahan, sewa ruang usaha, kerja sama pemanfaatan aset, serta pengembangan kawasan komersial pendukung.

Optimalisasi pendapatan PNBP tersebut diharapkan dapat mendukung kemandirian pembiayaan, meningkatkan efisiensi pengelolaan bandar udara, serta memperkuat kemampuan UPBU Kelas II Komodo dalam mendukung pengembangan infrastruktur dan peningkatan kualitas pelayanan secara berkelanjutan.

1.2.4 Permasalahan

1. Sumber Daya Manusia (SDM)

Salah satu kendala yang dihadapi dalam pengelolaan dan pengembangan bandara adalah terbatasnya jumlah dan kompetensi sumber daya manusia yang tersedia. Jumlah pegawai yang ada saat ini belum mencukupi untuk memenuhi kebutuhan operasional dan pengembangan usaha, terutama dalam menghadapi kompleksitas tugas yang terus berkembang. Selain itu, terdapat ketimpangan antara kompetensi SDM dengan kebutuhan unit kerja, yang berdampak pada kurang optimalnya pelaksanaan tugas pokok dan fungsi serta pelayanan kepada pengguna jasa. Kondisi ini menjadi perhatian utama yang perlu segera diatasi melalui peningkatan kapasitas dan strategi kolaboratif.

2. Anggaran

Keterbatasan alokasi anggaran yang bersumber dari Rupiah Murni (RM) mengakibatkan pengembangan Bandar Udara tidak dapat dilaksanakan secara optimal dalam kurun waktu periode 2025–2029. Kondisi tersebut berdampak pada tertundanya pemenuhan kebutuhan pengembangan infrastruktur, peningkatan kapasitas pelayanan, serta pemenuhan standar keselamatan, keamanan, dan pelayanan kebandarudaraan. Selain itu, kebijakan efisiensi anggaran yang diterapkan juga mengakibatkan pemblokiran anggaran pada beberapa kegiatan, sehingga semakin membatasi ruang gerak pelaksanaan program dan kegiatan pengembangan Bandar Udara.

3. Pelayanan sarana dan prasarana

Terdapat sarana dan prasarana yang belum memenuhi standar antara lain:

- a. Keterbatasan kapasitas terminal penumpang yang tidak mampu mengakomodasi kebutuhan operasional penerbangan domestik dan internasional
Dengan luas terminal penumpang yang saat ini yaitu 13.366 m², pelayanan penerbangan internasional di UPBU Kelas II Komodo masih menghadapi kendala keterbatasan kapasitas ruang. Terbatasnya luasan terminal menyebabkan layanan penerbangan domestik dan internasional belum dapat dipisahkan secara optimal, sehingga masih menggunakan *swing gate system* (sistem buka-tutup). Kondisi ini berpotensi menurunkan kualitas pelayanan kepada penumpang, khususnya dalam hal kenyamanan dan efisiensi alur penumpang.
- b. Bangunan terminal kargo belum memenuhi standar
Terminal kargo di UPBU Kelas II Komodo belum sepenuhnya memenuhi standar pelayanan kargo udara yang ideal. Bangunan terminal kargo masih bersifat sementara dengan memanfaatkan bangunan direksi *keet* dan belum didukung oleh sistem penanganan logistik yang memadai dari sisi kapasitas ruang penyimpanan. Kondisi ini berpotensi menghambat kelancaran distribusi logistik serta menurunkan efisiensi

pelayanan kargo, khususnya dalam menghadapi peningkatan ekspor kargo seiring dengan pertumbuhan sektor pariwisata.

- c. Pengelolaan sampah belum optimal seiring meningkatnya jumlah wisatawan
Seiring dengan meningkatnya jumlah wisatawan di kawasan Labuan Bajo, volume sampah di area UPBU Kelas II Komodo juga mengalami peningkatan. Namun, pengelolaan sampah saat ini dinilai belum optimal, baik dari aspek pemilahan, pengangkutan, maupun pengolahan akhir. Keterbatasan fasilitas tempat sampah terpilah, rendahnya kesadaran pengguna jasa, serta belum terintegrasinya sistem pengelolaan sampah berkelanjutan menjadi tantangan yang perlu segera diatasi. Apabila tidak ditangani secara komprehensif, kondisi ini berpotensi menurunkan kualitas layanan dan menciptakan dampak negatif terhadap lingkungan bandara.
- d. Belum tersedianya tempat pengelolaan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3)
Tempat pengelolaan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) merupakan fasilitas yang wajib tersedia pada bandar udara internasional. Ketersediaan fasilitas tersebut diperlukan untuk memenuhi standar keamanan, keselamatan, kesehatan, dan perlindungan lingkungan, khususnya dalam pengelolaan limbah operasional penerbangan, perawatan pesawat, kargo, serta aktivitas penunjang lainnya.
Penyediaan fasilitas pengelolaan limbah B3 di bandar udara internasional juga merupakan bagian dari pemenuhan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang lingkungan hidup, serta mendukung prinsip bandar udara berkelanjutan (*green airport*).

4. Keselamatan dan Keamanan Bandara

Adapun permasalahan terkait aspek keselamatan dan keamanan di Bandar Udara Kelas II Komodo antara lain:

- a. Banyaknya *obstacle* disekitar wilayah Bandara
Letak UPBU Kelas II Komodo yang berada di kawasan perbukitan menghadirkan tantangan dalam aspek keselamatan penerbangan dan perencanaan pengembangan infrastruktur. Kondisi topografi tersebut menyebabkan arah lepas landas (*take-off*) dan pendaratan (*landing*) harus dilakukan secara berlawanan (*opposite direction*), yang secara operasional meningkatkan kompleksitas manuver pesawat, terutama dalam kondisi cuaca ekstrem. Selain itu, karakteristik geografis ini juga memicu terjadinya angin kencang dan turbulensi udara yang dapat menimbulkan risiko terhadap keselamatan penerbangan.
- b. Pada area runway, taxiway, dan apron terdapat genangan air (*water ponding*) akibat permukaan perkerasan yang tidak rata, sehingga berpotensi mengganggu keselamatan dan kelancaran operasional penerbangan, khususnya pada saat lepas landas, pendaratan, dan pergerakan pesawat di darat.

- c. Tidak tersedianya akses dan pintu Rapid Respon Area di sisi kiri dan kanan *runway* mengakibatkan tidak dapat melakukan pemadaman diluar pagar Bandar Udara.
- d. Pagar perimeter mengalami kerusakan akibat aktivitas masyarakat, sehingga memungkinkan masuknya orang perorangan maupun hewan ternak ke area sisi udara (*airside*), yang berpotensi mengganggu keamanan dan keselamatan penerbangan.
- e. Pada runway strip tidak merata, tanahnya banyak terdapat bebatuan.
- f. Belum adanya jalan inspeksi sisi udara untuk akses ke pagar dan talud.
- g. Peralatan pemeriksaan barang kargo yang tersedia saat ini berada dalam kondisi yang tidak optimal serta jumlahnya terbatas hanya satu unit. Kondisi tersebut menyebabkan apabila peralatan mengalami gangguan atau kerusakan, proses pemeriksaan barang kargo tidak dapat dilakukan menggunakan peralatan standar dan harus dialihkan secara manual. Pemeriksaan secara manual berpotensi menurunkan tingkat keamanan penerbangan, mengurangi efektivitas pengawasan terhadap barang kargo.

BAB II

VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN

KANTOR UPBU KELAS II KOMODO TAHUN 2025-2029

2.1 VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL RPJPN 2025-2029

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 Eekonomi

3. Transformasi Tata Kelola;

IE9 Regulasi dan Tata Kelola yang Berintegritas dan Adaptif

B. LANDASAN TRANSFORMASI

4. Supremasi Hukum, Stabilitas, dan Kepemimpinan Indonesia;

IE10 Hukum, Berkeadilan, Keamanan Nasional, Tangguh dan Demokrasi Substansial

IE11 Stabilitas Ekonomi Makro

IE12 Ketangguhan Diplomasi dan Pertahanan Berdaya Gentar Kawasan

5. Ketahanan Sosial Budaya dan Ekologi;

IE13 Bergama Maslahat dan Berkebudayaan Maju

IE14 Keluarga Berkualitas, Kesetaraan Gender dan Masyarakat Inklusif

IE15 Lingkungan Hidup Berkualitas

IE16 Berketahanan Energi, Air dan Kemandirian Pangan

IE17 Resiliensi terhadap Bencana dan Perubahan Iklim

C. KERANGKA IMPLEMENTASI TRANSFORMASI

6. Mewujudkan Pembangunan Kewilayahan yang Merata dan Berkeadilan;

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

8. Mewujudkan Kestinambungan Pembangunan.

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

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

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



Gambar 2. 2 Sasaran Utama Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029

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

Tabel 2. 2 Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan

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

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

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

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

2.3.1 Visi dan Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029

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

“Transportasi Maju Menuju Indonesia Emas 2045”

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

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

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

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

1. Menyediakan transportasi yang inklusif dan berkeadilan sesuai standar pelayanan dan keselamatan;

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

2.3.2 Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029

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

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

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

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

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

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

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

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

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

untuk mewujudkan *good and clean governance* di lingkungan Kementerian Perhubungan.

Tabel 2. 3 Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029

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

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

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

Kementerian Perhubungan (Pasal 6 Butir c., d., dan e. Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan).

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

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

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

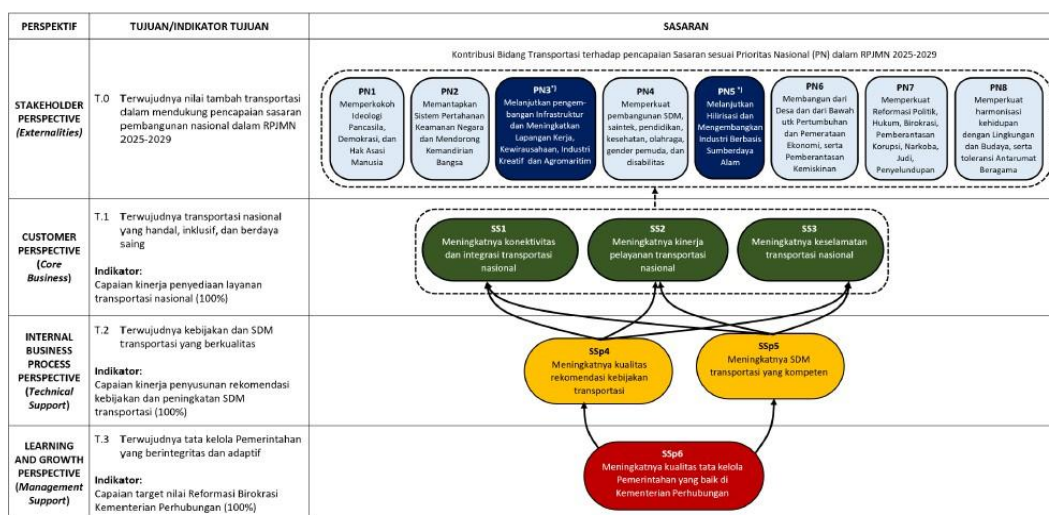
2.3.3 Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029

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

Gambar 2.2 menjelaskan keterkaitan antara tujuan dengan sasaran strategis (SS) Kementerian Perhubungan, serta dukungannya terhadap Sasaran Utama dan sasaran serta indikator pada Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029. Selain itu, sebagai bentuk komitmen Kementerian Perhubungan untuk mendukung pembangunan di segala bidang, maka dalam Gambar 2.2 digambarkan bahwa selain mendukung pencapaian sasaran dan indikator pada PN3 dan PN5 yang secara langsung terdapat kontribusi dari core business Kementerian Perhubungan, serta dukungan terhadap sasaran dan indikator pada PN4 dan PN7 di mana terdapat kontribusi dari supporting system Kementerian Perhubungan, maka untuk PN1, PN2, PN6, dan PN8 akan terdapat sejumlah kegiatan pendukung yang dapat ditandai

sebagai dukungan Kementerian Perhubungan, khususnya dalam mendukung pembangunan yang inklusif, ketahanan nasional (khususnya pangan, dan energi), pembangunan industri transportasi laut, penyediaan layanan perintis dan subsidi angkutan perkotaan, serta pengembangan transportasi yang ramah lingkungan dan berketahanan iklim.

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



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

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

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

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

support) bagi penyediaan pelayanan publik di bidang transportasi (SS1, SS2 dan SS3 pada CP). Bisnis proses utama Kementerian Perhubungan berkaitan dengan teknis penyediaan layanan transportasi yang mencakup proses perumusan, penetapan, dan pelaksanaan penyusunan rekomendasi kebijakan transportasi yang berkualitas yang dijawabantahkan 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.

Tabel 2. 5 Rumusan Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) Kementerian Perhubungan 2025-2029

SASARAN STRATEGIS		INDIKATOR KINERJA		SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
SS.1	Meningkatnya konektivitas dan integrasi transportasi nasional	IKSS.1.1	Rasio konektivitas transportasi nasional	Rasio	Rasio Konektivitas Transportasi Nasional (RK_{TN}) $RK_{TN} = (RK_{TD} + RK_{KA} + RK_{TL} + RK_{TU})/4$ RK_{TD} = Rasio konektivitas transportasi darat RK_{KA} = Rasio konektivitas transportasi perkeretaapian RK_{TL} = Rasio konektivitas transportasi laut RK_{TU} = Rasio konektivitas transportasi udara
		IKSS.1.2	Tingkat integrasi transportasi nasional	%	Tingkat integrasi transportasi nasional (TI_{TN}) $TI_{TN} = (TI_{TA} + TI_{TM} + TI_{TK})/3$ TI_{TA} = Tingkat integrasi transportasi antar moda TI_{TM} = Tingkat integrasi transportasi multimoda TI_{TK} = Tingkat integrasi transportasi perkotaan
SS.2	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi nasional	Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi		Indeks	Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi (IKM_{TN}) $IKM_{TN} = (IKM_{TD} + IKM_{KA} + IKM_{TL} + IKM_{TU} + IKM_{TAM})/5$ IKM_{TD} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Darat IKM_{KA} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Perkeretaapian IKM_{TL} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Laut IKM_{TU} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Udara IKM_{TAM} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Antar moda dan Multimoda IKM diukur melalui survei sesuai dengan Permenpan RB Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik

SASARAN STRATEGIS		INDIKATOR KINERJA		SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
SS.3	Meningkatnya keselamatan transportasi nasional	IKSS.3	Tingkat keselamatan transportasi nasional	%	Tingkat keselamatan transportasi nasional (TK_{TN}) $TK_{TN} = (TK_{TD} + TK_{KA} + TK_{TL} + TK_{TU})/4$ TK_{TD} = Tingkat keselamatan transportasi darat TK_{KA} = Tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian TK_{TL} = Tingkat keselamatan transportasi laut TK_{TU} = Tingkat keselamatan transportasi udara
SSp.4	Meningkatnya kualitas rekomendasi kebijakan transportasi	IKSSp.4	Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi	Indeks	Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi (IK_{RKT}) $IK_{RKT} = 50\% \text{ Efektivitas Rekomendasi Kebijakan} + 50\% \text{ Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan (t-1)}$
SSp.5	Meningkatnya SDM transportasi yang kompeten	IKSSp.5	Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten	%	Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten ($C_{transportasi}$) $C_{transportasi} = (C_{kokasi} * 15\%) + (C_{kompetensi} * 35\%) + (C_{peserta} * 25\%) + (C_{akreditasi} * 25\%)$ C_{kokasi} = Tingkat Penyerapan Diklat Pembentukan SDM Transportasi Darat/Laut/Udara yang Berkompetensi $C_{kompetensi}$ = Tingkat lulusan SDM transportasi yang bersertifikat kompetensi $C_{peserta}$ = Persentase Peserta Diklat Transportasi $C_{akreditasi}$ = Tingkat Pemenuhan Akreditasi dan Sertifikasi
SSp.6	Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Kementerian Perhubungan	IKSSp.6	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Indeks	Nilai Indeks RB atas kinerja organisasi Kementerian Perhubungan yang diukur oleh Kementerian PAN-RB

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

2.4.1 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:

- 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).
- Inklusif: tersedianya layanan transportasi udara yang adil dan merata serta dapat diakses oleh semua golongan Masyarakat.
- Berdaya saing: tersedianya layanan transportasi udara yang efisien, terjangkau dan kompetitif, yang dilayani oleh penyedia jasa dan sumber daya manusia yang profesional, mandiri dan produktif, serta berdaya saing global.

- d. Memberikan nilai tambah: penyelenggaraan perhubungan udara mampu mendorong perwujudan kedaulatan, keamanan dan ketahanan nasional di segala bidang (ideologi, politik, ekonomi, lingkungan, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan) secara berkesinambungan dan berkelanjutan, serta berperan dalam pengembangan wilayah.

2.4.2 Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara 2025-2029

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

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

2.4.3 Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara 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 Kementerian Perhubungan (T.3)

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 sesuai dengan prinsip transparansi, akuntabilitas, dan pertanggungjawaban untuk mewujudkan *good and clean governance* di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Tabel 2. 6 Indikator Tujuan Ditjen Perhubungan Udara 2025-2029

Tujuan		Indikator		Satuan	Formulasi Perhitungan
T. 0	Terwujudnya nilai tambah transportasi udara dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029		Kinerja pada level <i>Stakeholder Perspective</i> diukur pada tingkatan nasional (RPJMN 2025-2029)		
T. 1	Terwujudnya transportasi udara yang handal, inklusif, dan berdaya saying	IKT. 1	Capaian kinerja penyediaan layanan transportasi udara	%	Capaian Kinerja Penyediaan Layanan Transportasi Udara (CKLTU): $CKPLTU = (RPKTU/TPKTU) + (RPOP/TPOP) + (RITPTU/TITPTU) + (RTKTU/TTKTU) + (RTKTU/TTKTU)$ dibagi 5 dikali 100% RPKTU = Realisasi Persentase Konektivitas Transportasi Udara; TPKTU = Target Persentase Konektivitas Transportasi Udara; RPOP = Realisasi Persentase OTP Penerbangan; TPOP = Target Persentase OTP Penerbangan; RITPTU = Realisasi IKM Terhadap Pelayanan Transportasi Udara; TITPTU = Target IKM Terhadap Pelayanan Transportasi Udara; RTKTU = Realisasi Tingkat Keselamatan Transportasi Udara; TTKTU = Target Tingkat Keselamatan Transportasi Udara; RTKTU = Realisasi Tingkat Keamanan Transportasi Udara; TTKTU = Target Tingkat Keamanan Transportasi Udara.
T. 2	Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara	IKT. 2	Capaian kinerja tata kelola pemerintahan yang baik di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	%	Capaian Kinerja Tata Kelola Pemerintahan yang Baik di Ditjen Perhubungan Udara (CKTKPDJPU): $CKTKPBDJPU = (RNAKIPDJPU/TNAKIPDJPU) + (RNEKDJPU/TNEKDJPU) + (RIKKSJDPU/TIKKSJDPU) + (RPKPADJPU/TPKPADJPU) + (RIPADJPU/TIPADJPU) + (RPKSDMDJPU/TPKSDMDJPU) + (RPPBPD/TPPBPD) + (RTIMKMSDJPU/TTIMKMSDJPU) + (RNPKIDJPU/TNPKIDJPU)$ dibagi 9 dikali 100%

Tujuan		Indikator		Satuan	Formulasi Perhitungan
					RNAKIPDJPU = Realisasi Nilai AKIP Ditjen Perhubungan Udara; TNAKIPDJPU = Target Nilai AKIP Ditjen Perhubungan Udara; RNEKDJPU = Realisasi Nilai Evaluasi Kelembagaan Ditjen Perhubungan Udara TNEKDJPU = Target Nilai Evaluasi Kelembagaan Ditjen Perhubungan Udara; RIKKSDJPU = Realisasi Indeks Kematangan Keamanan Siber Ditjen Perhubungan Udara; TIKKSDJPU = Target Indeks Kematangan Keamanan Siber Ditjen Perhubungan Udara; RPKPADJPU = Realisasi Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Udara; TPKPADJPU = Target Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Udara; RIPADJPU = Realisasi Indeks Pengelolaan Aset Ditjen Perhubungan Udara; TIPADJPU = Target Indeks Pengelolaan Aset Ditjen Perhubungan Udara; RPKSDMDJPU = Realisasi Persentase Pemenuhan Kualitas SDM Ditjen Perhubungan Udara; TPKSDMDJPU = Target Persentase Pemenuhan Kualitas SDM Ditjen Perhubungan Udara; RPPBPD = Realisasi Persentase Peraturan Perundang-undangan Bidang Penerbangan yang Ditetapkan; TPPBPD = Target Persentase Peraturan Perundang-undangan Bidang Penerbangan yang Ditetapkan; RTIMKMSDJPU = Realisasi Tingkat Interaksi Masyarakat pada Kanal Media Sosial Ditjen Perhubungan Udara TTIMKMSDJPU = Target Tingkat Interaksi Masyarakat pada Kanal Media Sosial Ditjen Perhubungan Udara RNPKIDJPU = Realisasi Nilai Pengawasan Kearsipan Internal Ditjen Perhubungan Udara TNPKIDJPU = Target Nilai Pengawasan Kearsipan Internal Ditjen Perhubungan Udara.

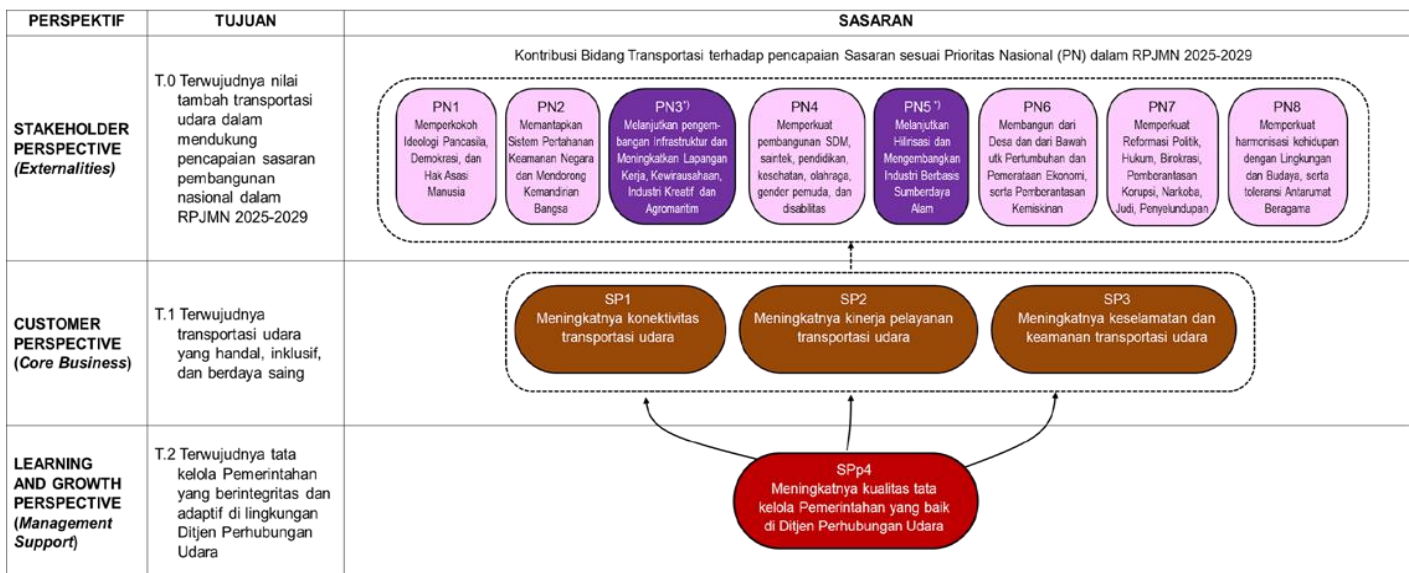
2.4.4 Sasaran Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029

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

Pada Tabel 2.5 disampaikan Indikator Kinerja untuk setiap Sasaran Strategis (IKSP) Ditjen Perhubungan Udara 2025-2029 berikut dengan formulasi perhitungannya.

Tabel 2. 7 Rumusan Indikator Kinerja Sasaran Program (IKSP) Ditjen Perhubungan Udara 2025-2029

KODE	SASARAN PROGRAM	KODE	INDIKATOR	SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
SP 1	Meningkatnya konektivitas transportasi udara	IKSP 1	Persentase konektivitas transportasi udara	Persentase	$\frac{BUNB\ DN + BUPR + (BUNB\ DN\ dan\ BUPR)}{RINBU + BUPRTR} \times 100$ Keterangan : BUNB DN : Jumlah Bandara yang hanya melayani penerbangan niaga berjadwal dalam negeri BUPR : Jumlah Bandara yang hanya melayani penerbangan perintis sesuai dalam KP Perintis (BUNB DN dan BUPR) : Jumlah Bandara yang melayani penerbangan niaga berjadwal dalam negeri dan perintis sesuai dalam KP Perintis RINBU : Jumlah Bandara dalam RINBU (Rencana Induk Nasional Bandar Udara) sesuai KM 33 Tahun 2024 BUPRTR : Jumlah Bandara yang melayani penerbangan perintis sesuai dengan KP Perintis (tidak masuk dalam RINBU) RINBU : jumlah bandara eksisting ditambah bandara baru yang terbangun
SP 2	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi udara	IKSP 2.1	Persentase <i>On Time Performance (OTP)</i> Penerbangan	Persentase	$\frac{\text{Jumlah Penerbangan Tepat Waktu}}{\text{Jumlah Total Penerbangan}} \times 100\%$
		IKSP 2.2	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan Transportasi Udara	Indeks	Rata-rata nilai survey pengguna jasa di Lingkungan Ditjen Perhubungan Udara
SP 3	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	IKSP 3.1	Tingkat keselamatan transportasi udara	Persentase	100% - (Rasio Kecelakaan Transportasi Udara per 1 juta pergerakan x 100%)
		IKSP 3.2	Tingkat keamanan transportasi udara	Persentase	$\frac{(n - a)}{n} \times 100\%$ N = Jumlah bandar udara dengan sistem keamanan A-F a = Jumlah kondisi darurat (merah) pada bandar udara dengan sistem keamanan A-F
SPp. 4	Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	IKSPp 4.1	Nilai AKIP Ditjen Perhubungan Udara	Nilai	Hasil penilaian implementasi SAKIP oleh Inspektorat Jenderal Kemenhub
		IKSPp 4.2	Nilai Evaluasi Kelembagaan Ditjen Perhubungan Udara	Nilai	Hasil penilaian evaluasi kelembagaan oleh Ditjen Perhubungan Udara sesuai Permenpan 20 Tahun 2018 tentang Pedoman Evaluasi Kelembagaan Instansi Pemerintah
		IKSPp 4.3	Indeks kematangan keamanan siber Ditjen Perhubungan Udara	Indeks	Hasil penilaian tingkat kematangan keamanan siber (<i>Cyber Security Maturity</i>) oleh Badan Siber dan Sandi Negara (BSSN)
		IKSPp 4.4	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Udara	Persentase	Hasil penilaian IKPA oleh Kementerian Keuangan
		IKSPp 4.5	Indeks Pengelolaan Aset Ditjen Perhubungan Udara	Indeks	Hasil penilaian Indeks Pengelolaan Aset oleh Kementerian Keuangan
		IKSPp 4.6	Persentase pemenuhan kualitas SDM Ditjen Perhubungan Udara	Persentase	Realisasi jumlah SDM Ditjen Perhubungan Udara yang mengikuti pengembangan kompetensi dibagi Target jumlah SDM Ditjen Perhubungan Udara yang mengikuti pengembangan kompetensi dikali 100%
		IKSPp 4.7	Persentase peraturan perundang-undangan bidang penerbangan yang ditetapkan	Persentase	Target persentase peraturan perundang-undangan bidang penerbangan yang ditetapkan pada tahun berjalan

KODE	SASARAN PROGRAM	KODE	INDIKATOR	SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
		IKSPp 4.8	Tingkat interaksi masyarakat pada kanal media sosial Ditjen Perhubungan Udara	Persentase	Target persentase interaksi pada kanal media sosial Ditjen Perhubungan Udara pada tahun berjalan
		IKSPp 4.9	Nilai pengawasan kearsipan internal Ditjen Perhubungan Udara	Nilai	Hasil penilaian pengawasan kearsipan oleh Biro Umum Kementerian Perhubungan

2.5 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN KANTOR UPBU KELAS II KOMODO TAHUN 2025-2029

2.5.1 Visi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo Tahun 2025-2029

Sebagai bentuk dukungan Kantor UPBU Kelas II Komodo guna pencapaian visi dan misi presiden, visi dan misi Kementerian Perhubungan serta visi dan misi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, maka Kantor UPBU Kelas II Komodo memiliki visi dan misi sebagai berikut:

“Terwujudnya Pelayanan Jasa Kebandarudaraan yang Selamat, Aman, dan Nyaman untuk mendukung Transportasi Udara Maju Menuju Indonesia Emas 2045.”

Visi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo merupakan bentuk dukungan terhadap pencapaian visi pembangunan nasional, visi Kementerian Perhubungan, dan visi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sesuai lingkup tugas dan fungsi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yakni tugas untuk melaksanakan pelayanan jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara, kegiatan keamanan, keselamatan dan ketertiban penerbangan pada bandar udara yang belum diusahakan secara komersial.

Dalam visi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo terkandung arti kondisi transportasi udara yang ingin diwujudkan adalah Transportasi Udara yang selamat, aman, dan nyaman dalam penyelenggaraan pelayanan jasa kebandarudaraan, serta mampu memberikan layanan transportasi udara yang modern, inklusif, dan berdaya saing, sekaligus memberikan nilai tambah dalam mendukung Indonesia Emas 2045, dengan kata kunci sebagai berikut:

1. **Selamat dan Aman:** tersedianya penyelenggaraan transportasi udara yang memenuhi seluruh standar keselamatan dan keamanan penerbangan, didukung SDM kompeten, prosedur baku, fasilitas serta pengawasan berkelanjutan.
2. **Nyaman:** terselenggaranya pelayanan kebandarudaraan yang berkualitas dan memberikan rasa nyaman kepada seluruh pengguna jasa layanan bandar udara, yang

- dilaksanakan secara efisien, tertib, tepat waktu, serta berorientasi pada kepuasan pengguna, dengan standar layanan yang konsisten dan terukur.
3. **Modern:** tersedianya penyelenggaraan kebandarudaraan didukung oleh pemanfaatan teknologi, tata kelola yang profesional, serta inovasi layanan, sehingga mampu meningkatkan kinerja operasional dan daya saing bandar udara.
 4. **Inklusif:** tersedianya layanan transportasi udara sebagai penghubung antarwilayah, termasuk daerah terpencil dan perbatasan, guna mendukung pemerataan akses, mobilitas masyarakat, dan integrasi nasional.
 5. **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.
 6. **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.
 7. **Kontribusi terhadap visi Indonesia Emas 2045:** Transportasi udara menjadi bagian dari ekosistem pembangunan nasional yang berdaya saing global, mendukung pertumbuhan ekonomi, penguatan SDM, dan ketahanan nasional menuju Indonesia yang maju, sejahtera, dan berkelanjutan.

2.5.2 Misi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo Tahun 2025-2029

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

1. Mewujudkan penyelenggaraan bandar udara sesuai standar pelayanan, keselamatan, dan keamanan penerbangan;
2. Menyediakan sarana dan prasarana bandar udara yang handal, optimal dan modern;
3. Mewujudkan penyelenggaraan bandar udara yang berkualitas, dengan didukung oleh SDM yang profesional;
4. Mewujudkan transformasi tata kelola dalam penyelenggaraan bandar udara.

2.5.3 Tujuan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo Tahun 2025-2029

Menjabarkan visi dan misi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo, maka tujuan penyelenggaraan bandar udara, sebagai berikut:

1. Terwujudnya penyelenggaraan bandar udara yang handal, inklusif dan berdaya saing
Tujuan pada Level *Customer Perspectives* (CP) ini merepresentasikan pelaksanaan *Core Business* Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo meliputi aspek konektivitas transportasi udara, pelayanan transportasi udara, dan keselamatan dan keamanan penerbangan sesuai tugas dan fungsi dari Kantor Unit

Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo dalam penyediaan layanan publik di bidang transportasi udara yang diharapkan handal, inklusif, dan berdaya saing.

2. Terwujudnya tata kelola pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di lingkungan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara.

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

2.5.4 Indikator Kinerja Sasaran Kegiatan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo Tahun 2025-2029

Adapun Indikator Kinerja Sasaran Kegiatan (IKSK) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo, dapat diuraikan sebagai berikut:

1. *Customer Perspective (Core Business)*

- Mencakup Sasaran Kegiatan (SK1) Meningkatnya Kinerja Pelayanan Bandar Udara, dengan Indikator Kinerja Sasaran Kegiatan (IKSK):
 - IKSK 1.1 Jumlah penumpang yang dilayani
 - IKSK 1.2 Jumlah kargo yang dilayani
 - IKSK 1.3 Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani
 - IKSK 1.4 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan bandar udara
- Mencakup Sasaran Kegiatan (SK2) Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Penerbangan di Bandar Udara, dengan Indikator Kinerja Sasaran Kegiatan (IKSK):
 - IKSK 2.1 Persentase *Safety Performance Indicator* (SPI) Bandar Udara
 - IKSK 2.2 Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan di bandar udara

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

Mencakup Indikator Kinerja Sasaran Kegiatan Penunjang (IKSKp) Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara dengan Indikator Kinerja Sasaran Kegiatan Penunjang (IKSKp):

- IKSKp 3.1 Nilai Hasil Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara;
- IKSKp 3.2 Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara;

- IKS Kp 3.3 Persentase nilai aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi;
- IKS Kp 3.4 Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP).

2.5.5 Indikasi Risiko Pencapaian Sasaran Kegiatan (SK) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo

Berdasarkan atas hasil identifikasi potensi dan permasalahan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo, terdapat beberapa indikasi potensi adanya risiko terhadap pencapaian target kinerja pada masing-masing Sasaran Kegiatan (SK) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo yang perlu dirumuskan langkah-langkah manajemen risiko untuk mengantisipasinya.

Tabel 2. 8 Daftar Indikasi Risiko Pencapaian Sasaran Kegiatan Kantor UPBU Kelas II Komodo

No	Sasaran Kegiatan	Identifikasi Risiko
1.	Meningkatnya kinerja pelayanan Bandar Udara	Tidak berfungsinya prasarana dan sarana bandar udara akibat gangguan teknis maupun non teknis
		Belum terpenuhinya standar pelayanan minimal (SPM) pada sarana dan prasarana bandar udara
		Belum terpenuhinya jumlah dan kompetensi SDM pelayanan operasional
		Faktor cuaca dan bencana alam yang mengakibatkan pembatalan penerbangan dan/atau penutupan bandar udara.
3	Meningkatnya keselamatan dan keamanan Penerbangan di Bandar Udara	Tidak tercapainya target tingkat keselamatan dan keamanan penerbangan
		Belum terpenuhinya fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan sesuai dengan standar
		Kondisi cuaca ekstrem dan bencana alam yang mengganggu keselamatan dan keamanan penerbangan
		Belum terpenuhinya jumlah dan kompetensi SDM di bidang keselamatan dan keamanan penerbangan
3	Meningkatnya Kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	Kurangnya kualitas perencanaan dan tata kelola keuangan
		Ketidakefektifan perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan program serta kegiatan
		Kurang optimalnya implementasi <i>e-government</i>

No	Sasaran Kegiatan	Identifikasi Risiko
		di lingkungan UPBU Kelas II Komodo
		Ketergantungan pendapatan pada sektor pariwisata sehingga penerimaan masih sangat bergantung pada tingkat aktivitas pariwisata.

1) Indikasi risiko untuk SK.1 Meningkatnya kinerja pelayanan bandar udara.

Kinerja pelayanan bandar udara yang terkait dengan pencapaian target jumlah penumpang, jumlah kargo, jumlah pergerakan pesawat, serta Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan bandar udara sangat bergantung pada aspek teknis dan operasional penyelenggaraan layanan bandar udara. Gangguan pada salah satu komponen tersebut berpotensi menurunkan kualitas layanan dan menghambat pencapaian target kinerja. Beberapa indikasi risiko permasalahan yang dapat memengaruhi pencapaian sasaran tersebut antara lain:

- a. Tidak berfungsinya prasarana dan sarana bandar udara akibat gangguan teknis maupun non teknis, yang dapat mengganggu konektivitas transportasi udara dan kelancaran operasional penerbangan. Risiko ini antara lain disebabkan oleh kerusakan infrastruktur, ketidaksesuaian terhadap standar teknis, serta keterlambatan dalam peningkatan kapasitas dan fasilitas layanan.
- b. Belum terpenuhinya Standar Pelayanan Minimal (SPM) pada sarana dan prasarana bandar udara, risiko ini dapat berdampak pada tidak optimalnya pelayanan kebandarudaraan serta menurunkan tingkat kepuasan pengguna jasa. Ketidakterpenuhan SPM menunjukkan masih adanya keterbatasan fasilitas pendukung yang diperlukan untuk memenuhi standar pelayanan sesuai ketentuan yang berlaku.
- c. Belum terpenuhinya jumlah dan kompetensi sumber daya manusia pelayanan operasional, keterbatasan jumlah dan kompetensi sumber daya manusia berpotensi menyebabkan beban kerja yang tidak seimbang dan menurunkan efektivitas pelayanan. Kondisi ini dapat berdampak pada lambatnya proses pelayanan serta berkurangnya kualitas layanan operasional bandar udara.
- d. Faktor cuaca dan bencana alam yang mengakibatkan pembatalan penerbangan dan/atau penutupan bandar udara. Risiko ini bersifat eksternal dan tidak dapat dikendalikan sepenuhnya, namun berpotensi memberikan dampak signifikan terhadap kelancaran operasional bandar udara. Kondisi cuaca ekstrem dan bencana alam dapat menyebabkan gangguan layanan, pembatalan penerbangan, serta penurunan kinerja

pelayanan secara keseluruhan, yang pada akhirnya berdampak pada penurunan lalu lintas penerbangan.

2) Indikasi risiko untuk SK.2 Meningkatnya keselamatan dan keamanan penerbangan di Bandar Udara.

Keselamatan dan keamanan penerbangan merupakan aspek fundamental dalam penyelenggaraan bandar udara. Pencapaian sasaran ini sangat ditentukan oleh tingkat kepatuhan terhadap standar keselamatan dan keamanan penerbangan sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan. Apabila standar tersebut tidak terpenuhi secara optimal, maka risiko kecelakaan dan gangguan keamanan penerbangan dapat meningkat. Indikasi risiko yang berpotensi memengaruhi sasaran ini meliputi:

- a. Tidak tercapainya target tingkat keselamatan dan keamanan penerbangan, risiko ini dapat terjadi apabila pelaksanaan pengawasan dan penerapan standar keselamatan dan keamanan penerbangan belum optimal. Kondisi tersebut berpotensi meningkatkan risiko insiden dan menurunkan tingkat kepercayaan pengguna jasa terhadap pelayanan bandar udara.
- b. Belum terpenuhinya fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan sesuai standar, yang disebabkan oleh keterbatasan anggaran, prioritas pembangunan yang bersaing, kondisi geografis dan infrastruktur wilayah yang belum memadai, serta lambatnya proses modernisasi peralatan dan teknologi penerbangan.
- c. Kondisi cuaca ekstrem dan bencana alam sering menjadi faktor pengganggu keselamatan dan keamanan penerbangan, faktor cuaca ekstrem dan bencana alam, seperti hujan lebat, angin kencang, kabut tebal, badai petir, erupsi gunung berapi, dan gempa bumi, yang sering kali berada di luar kendali organisasi. Kondisi ini berpotensi mengganggu operasional bandar udara, menyebabkan penundaan atau pembatalan penerbangan, serta meningkatkan risiko operasional bagi pesawat udara. Cuaca ekstrem dan bencana alam memerlukan kesiapsiagaan yang tinggi agar potensi risiko dapat diminimalkan.
- d. Belum terpenuhinya jumlah dan kompetensi SDM di bidang keselamatan dan keamanan penerbangan, keterbatasan sumber daya manusia yang kompeten dapat mengurangi efektivitas pelaksanaan pengawasan dan penegakan standar keselamatan serta keamanan penerbangan. Kondisi ini berpotensi meningkatkan risiko terjadinya pelanggaran prosedur dan insiden operasional. Pemenuhan kompetensi teknis dan sertifikasi pada bidang keselamatan dan keamanan penerbangan mensyaratkan proses pelatihan berjenjang serta pemenuhan standar, sehingga kebutuhan SDM yang kompeten tidak dapat dipenuhi dalam waktu singkat.

3) Indikasi risiko untuk SKp.3 Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara.

Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara tercermin dari penguatan transparansi, akuntabilitas, dan efisiensi dalam pelaksanaan tugas. Perbaikan sistem manajemen, pemanfaatan teknologi informasi, serta peningkatan kompetensi SDM turut memperkuat kinerja organisasi, sehingga pelayanan publik di sektor transportasi udara menjadi lebih efektif, responsif, dan sesuai prinsip *good governance*. Beberapa indikasi risiko permasalahan terkait dengan hal tersebut adalah:

- a. Kurangnya kualitas perencanaan dan tata kelola keuangan ditandai dengan belum optimalnya penyusunan program dan anggaran yang berbasis kinerja, kurangnya sinkronisasi antara perencanaan teknis dan kebutuhan riil di lapangan, serta lemahnya monitoring dan evaluasi terhadap pelaksanaan anggaran. Kondisi ini berdampak pada ketidaktepatan alokasi sumber daya, keterlambatan realisasi, dan potensi inefisiensi dalam penggunaan APBN;
- b. Ketidakefektifan perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan program serta kegiatan, risiko ini dapat menyebabkan program dan kegiatan tidak berjalan sesuai dengan target yang ditetapkan. Perencanaan dan pengawasan yang kurang optimal berpotensi menimbulkan ketidaksesuaian antara rencana dan realisasi kinerja.
- c. Kurang optimalnya implementasi e-government di di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo terlihat dari pemanfaatan sistem digital yang belum sepenuhnya terintegrasi, ketergantungan pada proses manual, serta rendahnya interoperabilitas data antar-unit. Kondisi ini menghambat efisiensi layanan, memperlambat pengambilan keputusan, dan menurunkan kualitas pelayanan publik yang seharusnya berbasis teknologi informasi.
- d. Ketergantungan pendapatan pada sektor pariwisata sehingga penerimaan masih sangat bergantung pada tingkat aktivitas pariwisata, risiko ini menyebabkan penerimaan menjadi fluktuatif dan rentan terhadap perubahan kondisi eksternal. Ketergantungan pada sektor tertentu dapat memengaruhi stabilitas pendapatan dan keberlanjutan pembiayaan operasional bandar udara.

BAB III

ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI, DAN KERANGKA KELEMBAGAAN KANTOR UPBU KELAS II KOMODO TAHUN 2025-2029

3.1 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI PEMBANGUNAN NASIONAL

3.1.1 Arah Kebijakan Tahap Pertama RPJPN 2025-2045

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

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

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

Supremasi hukum, stabilitas, dan kepemimpinan Indonesia difokuskan pada supremasi hukum serta penguatan stabilitas politik, dan keamanan nasional yang mencakup pembaharuan substansi hukum, pengembangan budaya hukum dan transformasi kelembagaan hukum yang mengedepankan keseimbangan antara kepastian, keadilan, kemanfaatan, dan perdamaian berlandaskan Pancasila, transformasi tata kelola keamanan dalam negeri, keamanan laut, keamanan dan ketertiban masyarakat, keamanan insani dan keamanan siber sebagai pilar-pilar keamanan nasional, lembaga demokrasi yang kuat, akuntabel berbasis digital, parlemen modern, parpol yang berbasis nilai, sedangkan stabilitas ekonomi ditekankan untuk menjaga stabilitas harga yang dapat menjaga daya beli

masyarakat dan kepercayaan investor, serta menjaga keberlanjutan fiskal yang adaptif untuk memenuhi kebutuhan pembangunan dan menjaga stabilitas sektor keuangan. Selanjutnya, pengembangan diplomasi

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

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

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

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

3.1.2 Prioritas Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029

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

- 1) Memperkokoh ideologi Pancasila, demokrasi, dan hak asasi manusia (HAM);
- 2) Memantapkan sistem pertahanan keamanan negara dan mendorong kemandirian bangsa melalui swasembada pangan, energi, air, ekonomi syariah, ekonomi digital, ekonomi hijau, dan ekonomi biru;

- 3) Melanjutkan pengembangan infrastruktur dan meningkatkan lapangan kerja yang berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif serta mengembangkan agromaritim industri di sentra produksi melalui peran aktif koperasi;
- 4) Memperkuat pembangunan sumber daya manusia (SDM), sains, teknologi, pendidikan, kesehatan, prestasi olahraga, kesetaraan gender, serta penguatan peran perempuan, pemuda (Generasi Milenial dan Generasi Z), dan penyandang disabilitas;
- 5) Melanjutkan hilirisasi dan mengembangkan industri berbasis sumber daya alam untuk meningkatkan nilai tambah di dalam negeri;
- 6) Membangun dari desa dan dari bawah untuk pertumbuhan ekonomi, pemerataan ekonomi, dan pemberantasan kemiskinan;
- 7) Memperkuat reformasi politik, hukum, dan birokrasi, serta memperkuat pencegahan dan pemberantasan korupsi dan narkoba, judi, dan penyelundupan;
- 8) Memperkuat penyelarasan kehidupan yang harmonis dengan lingkungan, alam dan budaya, serta peningkatan toleransi antar umat beragama untuk mencapai masyarakat yang adil dan makmur.

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

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

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

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

Prioritas Nasional adalah struktur pokok seluruh rencana pembangunan RPJMN 2025-2029. Untuk pencapaian 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).

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

Keterkaitan erat Prioritas Nasional dan strategi

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

Arah Kebijakan Prioritas Nasional/PN (Terkait Sektor Transportasi) Prioritas Nasional 3: Melanjutkan Pengembangan Infrastruktur dan Meningkatkan Lapangan Kerja yang Berkualitas, Mendorong Kewirausahaan, Mengembangkan Industri Kreatif serta Mengembangkan Agromaritim Industri di Sentra Produksi melalui Peran Aktif Koperasi.

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

1. Pengembangan Konektivitas dan Layanan Transportasi Multimoda diarahkan pada peningkatan aksesibilitas terhadap layanan dasar, pusat perekonomian, serta integrasi antarmoda transportasi darat, laut, dan udara untuk meningkatkan efisiensi dan kualitas layanan pergerakan penumpang dan barang melalui intervensi kebijakan:

- a) pengembangan konektivitas jalan pada jalur utama dan aksesibilitas daerah tertinggal dan perbatasan;
 - b) pengembangan kereta api penumpang antar kota dan penguatan kereta api angkutan barang;
 - c) pengembangan jaringan pelabuhan terpadu;
 - d) pengembangan jaringan bandara terpadu;
 - e) penguatan konektivitas darat dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan;
 - f) pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan;
 - g) pengembangan sumber daya manusia untuk peningkatan kinerja layanan transportasi; serta
 - h) peningkatan layanan pencarian dan pertolongan kecelakaan transportasi.
2. Pembangunan pariwisata berkualitas dan berkelanjutan dilaksanakan dengan serangkaian strategi:
- a) meningkatkan kelembagaan dan tata kelola destinasi;
 - b) meningkatkan industri dan rantai pasok inklusif;
 - c) menerapkan prinsip Blue-Green-Circular Economy;
 - d) membangun infrastruktur hijau untuk infrastruktur dasar dan pendukung pariwisata;
 - e) meningkatkan kompetensi sumber daya manusia pariwisata;
 - f) menguatkan pemasaran yang bertanggung jawab;
 - g) meningkatkan kesiapsiagaan menghadapi risiko kebencanaan, keamanan, dan keselamatan;
 - h) mengembangkan mekanisme pembiayaan dan implementasi Indonesia Quality Tourism Fund;
 - i) diversifikasi atraksi pariwisata yang difokuskan pada pengembangan geopark (terutama United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization Global Geopark, diving dan snorkeling, surfing, island hopping, wellness, medical, adventure, culture, event, meeting, incentives, conventions and exhibitions, yacht and cruise, gastronomi, pariwisata ramah muslim, dan digital nomad);
 - j) mengembangkan Kawasan Ekonomi Khusus Pariwisata di destinasi pariwisata prioritas, serta
 - k) mengembangkan destinasi pariwisata bahari yang mendukung ekonomi biru sebagai sumber pertumbuhan baru dalam Prioritas Nasional 2. Pembangunan Pariwisata berkualitas dan berkelanjutan dilaksanakan melalui sejumlah intervensi kebijakan, yaitu:
 - 1) Percepatan pembangunan destinasi pariwisata prioritas Borobudur-Yogyakarta-Prambanan;
 - 2) Penguatan destinasi regeneratif Bali;
 - 3) Penguatan destinasi regeneratif Kepulauan Riau;
 - 4) Penguatan destinasi regeneratif greater Jakarta;
 - 5) Percepatan pembangunan destinasi pariwisata prioritas Lombok-Gili Tramen;
 - 6) Pengembangan destinasi pariwisata prioritas Manado Likupang;
 - 7) Pengembangan destinasi pariwisata prioritas Bangka Belitung;
 - 8) Percepatan pembangunan destinasi pariwisata prioritas Danau Toba;
 - 9) Pengembangan destinasi pariwisata prioritas Raja Ampat;
 - 10) Percepatan pembangunan destinasi pariwisata prioritas Labuan Bajo;

- 11) Pengembangan destinasi pariwisata prioritas Bromo Tengger-Semeru;
- 12) Pengembangan destinasi pariwisata prioritas Wakatobi; dan
- 13) Pengembangan destinasi pariwisata prioritas Morotai.

Prioritas Nasional 5:

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

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

1. Percepatan hilirisasi berbasis sumber daya alam unggulan akan difokuskan pada komoditas yang memberikan kontribusi besar terhadap Produk Domestik Bruto serta memiliki nilai tambah tinggi, dengan memperhatikan potensi penyerapan tenaga kerja lokal, kesiapan industri, peluang investasi, ketersediaan bahan baku, serta dampak lingkungan. Oleh karena itu, fokus prioritas hilirisasi tahun 2025-2029 adalah:
 - a) hilirisasi nikel;
 - b) hilirisasi tembaga;
 - c) hilirisasi bauksit;
 - d) hilirisasi timah;
 - e) hilirisasi kelapa sawit;
 - f) hilirisasi kelapa;
 - g) hilirisasi rumput laut; serta
 - h) hilirisasi sagu dan singkong.

Sementara, pengembangan industri nasional yang berorientasi ekspor mencakup:

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

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

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

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

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

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

- a) Kawasan Ekonomi Khusus Arun Lhokseumawe;
- b) Kawasan Ekonomi Khusus Sei Mangkei;
- c) Kawasan Ekonomi Khusus Galang Batang;
- d) Kawasan Ekonomi Khusus Gresik;
- e) Kawasan Industri Bintan Inti Industrial Estate;
- f) Kawasan Industri Krakatau Industrial Estate Cilegon;
- g) Kawasan Industri Terpadu Wilmar;
- h) Kawasan Industri Seafer;
- i) Kawasan Industri Terpadu Batang;
- j) Kawasan Industri Ngawi;
- k) Kawasan Industri Sentra Lamongan;
- l) Kawasan Industri Ketapang Bangun Sarana;
- m) Kawasan Industri Kalimantan Industrial Park Indonesia;
- n) Kawasan Industri Sumbawa Barat;
- o) Kawasan Industri Indonesia Huabao Industrial Park;
- p) Kawasan Industri Takalar;
- q) Kawasan Industri Stardust;
- r) Kawasan Industri Morowali;
- s) Kawasan Industri Konawe;
- t) Kawasan Industri Indonesia Pomalaa Industry Park;
- u) Kawasan Industri Buli;
- v) Kawasan Industri Weda Bay;

- w) Kawasan Industri Pulau Obi; dan
- x) Kawasan Industri Fakfak.

Upaya akselerasi investasi industri di kawasan industri/kawasan ekonomi khusus akan difokuskan pada:

- (i) fasilitasi perizinan dan tata ruang kawasan industri/kawasan ekonomi khusus prioritas;
- (ii) pembangunan sarana dan prasarana dalam dan luar kawasan industri/kawasan ekonomi khusus prioritas sesuai dengan perencanaan (masterplan) serta kebutuhan pengembangan kawasan prioritas (kawasan industri/kawasan ekonomi khusus) yang diantaranya mencakup:
 - (1) pembangunan dan peningkatan kualitas infrastruktur jalan/jembatan untuk pemenuhan aksesibilitas serta rantai pasok penunjang aktivitas di luar kawasan melalui pembangunan jalan tol, jalan nasional serta dukungan peningkatan jalan daerah melalui sinkronisasi program hibah berbasis kinerja maupun dukungan pemerintah pusat kepada daerah berdasarkan kriteria berbasis kawasan; dan
 - (2) pengembangan konektivitas simpul transportasi multimoda untuk efisiensi logistik yang terpadu meliputi pembangunan dan pengembangan pelabuhan utama, dry port, bandara utama, serta sarana dan prasarana kereta api melalui sinkronisasi program pemerintah dan badan usaha;
 - (3) penyiapan sumber daya manusia untuk mendukung ketersediaan tenaga kerja bagi kawasan industri/kawasan ekonomi khusus prioritas; serta
 - (4) pengembangan kemitraan usaha dan rantai pasok untuk kawasan industri/kawasan ekonomi khusus prioritas. Fasilitasi kelengkapan ekosistem pendukung kawasan industri/kawasan ekonomi khusus tersebut akan disesuaikan dengan kebutuhan setiap kawasan industri/kawasan ekonomi khusus prioritas sesuai dengan tahapannya masing-masing.
- 3. Optimalisasi backbone integrasi ekonomi dan memperkuat sistem logistik nasional diarahkan untuk mendukung layanan logistik yang lebih efisien dan merata, serta meningkatkan kinerja sektor logistik yang lebih optimal, melalui:
 - (a) penguatan infrastruktur konektivitas, layanan backbone, dan sarana penunjang logistik;
 - (b) penguatan integrasi dan digitalisasi layanan logistik; serta
 - (c) peningkatan daya saing sumber daya manusia dan penyedia jasa logistik.
- 4. Peningkatan investasi untuk integrasi ekonomi domestik dan global, memerlukan prasyarat (prerequisite) meliputi sinkronisasi dan harmonisasi kebijakan serta regulasi investasi yang kondusif, iklim investasi dan kepastian berusaha, pemberian insentif dan kemudahan investasi yang efektif, dan fasilitasi investasi Indonesia di luar negeri agar Indonesia tetap menjadi destinasi yang menarik sehingga mampu mempertahankan pertumbuhan ekonominya. Pada tahap pembangunan jangka menengah tahun 2025-2029, prerequisite ini harus terinternalisasi pada sektor dan aktivitas yang produktif, serta memiliki multiplier effect paling besar terhadap perekonomian. Intervensi yang dilakukan untuk menindaklanjuti arah kebijakan tersebut antara lain:
 - (a) peningkatan investasi swasta prioritas sebagai pendorong transformasi ekonomi;

- (b) peningkatan investasi yang berorientasi ekspor dan mendukung partisipasi dalam rantai nilai global; serta
 - (c) peningkatan investasi dalam infrastruktur konektivitas dan logistik.
5. Peningkatan perdagangan domestik, antarwilayah, dan ekspor serta peningkatan partisipasi dalam rantai nilai global dapat dilakukan dengan:
- (a) peningkatan keterkaitan ekonomi dan rantai nilai domestik, antardaerah, dan dengan global;
 - (b) peningkatan ekspor produk berteknologi menengah tinggi;
 - (c) peningkatan ekspor produk penyerap tenaga kerja tinggi;
 - (d) peningkatan ekspor produk pertanian, perikanan, dan industri berbasis sumber daya alam melalui penguatan kebijakan, promosi, dan kerja sama internasional dalam rangka membuka dan memperluas pasar ekspor dengan memanfaatkan perjanjian perdagangan dengan negara lain;
 - (e) peningkatan ekspor jasa dan produk kreatif;
 - (f) peningkatan rantai nilai produk elektronik dan otomotif termasuk electric vehicle;
 - (g) peningkatan utilitas Free Trade Agreement Comprehensive Economic Partnership Agreement untuk mendorong partisipasi dalam rantai nilai global; serta
 - (h) peningkatan kualitas produk, persaingan usaha, dan perlindungan konsumen.

Sektor perdagangan difokuskan untuk mendorong ekspor tumbuh lebih tinggi dan meningkatkan penguasaan pangsa ekspor Indonesia terhadap dunia melalui optimalisasi kinerja perdagangan dalam negeri dan perdagangan luar negeri. Perdagangan dalam negeri diarahkan untuk dapat meningkatkan perdagangan antarwilayah dan pengembangan rantai pasok domestik, stabilisasi harga, serta peningkatan konektivitas perdagangan dalam negeri ke pasar global. Perdagangan luar negeri diarahkan untuk meningkatkan daya saing ekspor, yang dikompertisikan secara global guna memperluas pangsa pasar barang dan jasa bernilai tambah tinggi, serta memperkuat partisipasi dalam rantai nilai global.

6. Optimalisasi investasi strategis negara dilakukan dalam rangka mengakselerasi pertumbuhan ekonomi dan mencapai target pembangunan nasional, dengan mengoptimalkan daya tarik investasi domestik. Upaya ini diwujudkan melalui dua fokus utama, yaitu:

- (a) pengelolaan portofolio dan tujuan investasi strategis negara, serta
- (b) peningkatan investasi strategis negara pada sektor prioritas.

Pengelolaan portofolio dan tujuan investasi strategis negara perlu dioptimalkan dengan mencakup strategi transformasi, diversifikasi portofolio dan upaya pengendalian risiko. Hal ini dilakukan untuk memperoleh expected return yang optimal dengan akumulasi risiko yang lebih terukur, mengingat saat ini kondisi portofolio investasi di Indonesia masih terbatas dan tidak cukup terdiversifikasi. Optimalisasi portofolio within investment ke depan perlu diiringi dengan prinsip kehati-hatian prudent principle dan memperhatikan seluruh aspek secara komprehensif, mulai dari perumusan kebijakan yang prudent, pelaksanaan kebijakan yang efektif dan efisien, pengendalian berkelanjutan, evaluasi yang objektif, dan pelaporan yang transparan dan akuntabel di bidang:

- (a) portofolio; dan

(b) tujuan investasi.

Pembangunan pada sektor prioritas saat ini masih menghadapi berbagai tantangan. Hal tersebut bisa terlihat dari ketahanan energi, pangan, dan air yang belum memadai, hilirisasi pertambangan yang belum optimal, infrastruktur untuk mendukung konektivitas yang masih perlu ditingkatkan, penyediaan perumahan yang masih terbatas, kesenjangan digital di berbagai daerah, serta berbagai permasalahan industri strategis dan kesehatan yang masih menjadi isu utama pembangunan. Oleh sebab itu, investasi strategis negara difokuskan pada sektor prioritas diantaranya:

(a) pertambangan, energi, pangan, dan air;

(b) infrastruktur dan perumahan; serta

(c) teknologi, industri strategis, dan kesehatan.

Selanjutnya investasi strategis negara juga diarahkan untuk mendukung pengembangan sektor-sektor lain yang selaras dengan prioritas pembangunan nasional.

Kegiatan Prioritas Utama RPJMN 2025-2029

Sebagai langkah konkret mencapai sasaran jangka menengah terutama untuk pencapaian sasaran penurunan kemiskinan, peningkatan kualitas sumber daya manusia dan pertumbuhan ekonomi yang tinggi yang berkelanjutan, di dalam RPJMN 2025-2029 diidentifikasi beberapa Kegiatan Prioritas Utama.

Kegiatan prioritas utama merupakan kebijakan terintegrasi yang memiliki daya ungkit tinggi terhadap pencapaian sasaran pembangunan nasional. Kegiatan Prioritas Utama ini menjadi fokus penekanan pelaksanaan RPJMN 2025-2029. Kegiatan Prioritas Utama juga disusun dengan memperhatikan kontribusi dari berbagai pihak baik Kementerian/Lembaga, Pemerintah Daerah, BUMN, Swasta dan stakeholders lainnya.

Tabel 3. 1 Kegiatan Prioritas Utama RPJMN 2025-2029 (Dukungan Sektor Transportasi)

No	Kegiatan Prioritas Utama	Prioritas Nasional
1	Pengembangan Kawasan Sentra Produksi Pangan (KSPP)/Lumbung Pangan Kalimantan Tengah	Prioritas Nasional 2
2	Pengembangan Kawasan Sentra Produksi Pangan (KSPP)/Lumbung Pangan Sumatera Selatan	
3	Pengembangan Kawasan Sentra Produksi Pangan (KSPP)/Lumbung Pangan Papua Selatan	
4	Pengembangan Kawasan Sentra Produksi Pangan (KSPP)/Lumbung Pangan Lainnya	
5	Pengembangan Pangan Akuatik (<i>Blue Food</i>)	
6	Pengembangan Pangan Hewan	
7	Pengembangan Pangan Lokal dan Nabati	
8	Pengembangan Terpadu Pesisir Utara Jawa	
9	Pengembangan Industri Garam dan Produk Olahan Hasil Laut	
10	Percepatan Pembangunan Destinasi Pariwisata Prioritas Borobudur-Yogyakarta-Prambanan	Prioritas Nasional 3
11	Percepatan Pembangunan Destinasi Pariwisata Prioritas Lombok - Gili Tramena	
12	Percepatan Pembangunan Destinasi Pariwisata Prioritas Danau Toba	

No	Kegiatan Prioritas Utama	Prioritas Nasional
13	Percepatan Pembangunan Destinasi Pariwisata Prioritas Labuan Bajo	
14	Pemberian Makan Bergizi untuk Siswa, Santri, ibu Hamil, Ibu Menyusui, dan Balita	
15	Penguatan Ekosistem Pendukung Pemberian Makan Bergizi	
16	Pengembangan Hilirisasi Nikel	Prioritas Nasional 5
17	Pengembangan Hilirisasi Tembaga	
18	Pengembangan Hilirisasi Bauksit	
19	Pengembangan Hilirisasi Timah	
20	Pengembangan Hilirisasi Kelapa Sawit	
21	Pengembangan Hilirisasi Kelapa	
22	Pengembangan Hilirisasi Rumput Laut	
23	Pengembangan Industri Kimia	
24	Pembangunan Industri Semikonduktor	
25	Pengembangan Industri Tekstil dan Produk Tekstil	
26	Penguatan Industri Logam Dasar, Besi dan Baja	
27	Pengembangan Industri Dirgantara	
28	Pengembangan KEK Sei Mangkei	
29	Pengembangan KIT Batang	
30	Pengembangan KI Weda Bay	
31	Perencanaan dan Pembangunan Kawasan, serta Pemindehan ke Ibu Kota Nusantara (IKN)	Prioritas Nasional 6
32	Pemenuhan Layanan Dasar dan Infrastruktur Desa	
33	Transformasi Digital Layanan Publik Prioritas	Prioritas Nasional 7
34	Peningkatan Ketahanan Iklim Pesisir dan Laut	Prioritas Nasional 8

3.1.3 Proyek Nasional RPJMN 2025-2029

Proyek Strategis Nasional disusun dan ditetapkan sebagai sebuah langkah konkret teknis yang utamanya mendukung dan memastikan pelaksanaan Kegiatan prioritas Utama. RPJMN 2025-2029 memuat kebijakan Proyek Strategis Nasional. Perencanaan dan penyusunan Proyek Strategis Nasional dilakukan dengan menggunakan prosedur dan kriteria yang jelas, akuntabel serta mendukung pelaksanaan nilai-nilai Pancasila dan amanat Undang- Undang Dasar 1945 untuk mencapai masyarakat yang adil dan makmur.

Proyek Strategis Nasional dirancang sebagai proyek atau program (kumpulan proyek) yang memiliki sifat strategis, terukur dan berdampak signifikan pada pencapaian sasaran RPJMN 2025-2029 khususnya Program Prioritas Presiden termasuk Program Hasil Terbaik Cepat terutama untuk meningkatkan kualitas sumber daya manusia, mengurangi kemiskinan, meningkatkan pertumbuhan ekonomi yang berkualitas dan berkelanjutan, serta yang mendorong pemerataan pembangunan. Proyek Strategis Nasional antara lain Program Makan Bergizi Gratis, proyek-proyek yang berkontribusi langsung dan signifikan pada terwujudnya swasembada pangan, swasembada energi, swasembada air, dan hilirisasi serta proyek-proyek yang mendukung pencapaian sasaran Program Prioritas Presiden di bidang pembangunan manusia.

Proyek Strategis Nasional dapat diprakarsai/diusulkan dan dilaksanakan baik oleh Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Milik Negara maupun badan usaha swasta. Proyek-proyek yang diusulkan dan dilaksanakan selain oleh Pemerintah Pusat merupakan bentuk kontribusi Pemerintah Daerah, Badan Usaha Milik Negara, dan badan usaha swasta pada pencapaian sasaran-sasaran RPJMN yang memerlukan dukungan dari Pemerintah.

Tabel 3. 2 Daftar Indikasi Proyek Strategis Nasional 2025-2029
(Dukungan Sektor Transportasi)

No	Proyek	Lokasi	Pelaksana
Hilirisasi, Industrialisasi dan Transformasi Digital			
1	Program Pengembangan Industri Dirgantara: Pengembangan N2I9 Amfibi	Nasional	Kementerian Pertahanan dan PT. Dirgantara Indonesia
Konektivitas dan Kawasan			
2	Pengembangan Pelabuhan Ambon Terpadu	Maluku	Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementerian Perhubungan
3	Pembangunan Jalan Tol Terintegrasi dengan Utilitas	Sumatera	BUMN (Penugasan)
4	Pembangunan Ibu Kota Nusantara (IKN)	Ibu Kota Nusantara	Otorita IKN, Kementerian Pekerjaan Umum, BUMN, Swasta
5	Pembangunan Pelabuhan Patimban	Jawa Barat	Kementerian Perhubungan
6	Pembangunan Jakarta Metropolitan Mass Rapid Transit Koridor Timur - Barat	DKI Jakarta, Jawa Barat, Banten	Kementerian Perhubungan, Pemprov DKI Jakarta, Pemprov Jawa Barat, Pemprov Banten, PT. MRT Jakarta

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

*) Keterangan:

- Daftar Proyek Strategis Nasional tersebut merupakan daftar indikatif yang dapat diubah/ditambah berdasarkan evaluasi atas proyek-proyek Strategis Nasional yang telah

ditetapkan sebelumnya dan di-*carry over*, dan berdasarkan penilaian atas proyek-proyek baru yang memenuhi kriteria sesuai peraturan yang berlaku.

- b. Penyusunan dan penetapan Proyek Strategis Nasional, termasuk proyek-proyek baru dan *carry over* yang tersebut dalam daftar diatas, dilaksanakan melalui Mekanisme Rencana Kerja Pemerintah.
- c. Proyek Strategis Nasional, baik proyek-proyek baru maupun *carry over*, ditetapkan setiap tahunnya sesuai dengan kerangka waktu pelaksanaan prioritas pembangunan dan kesiapan proyek termasuk ketersediaan pendanaan serta berdasarkan persetujuan Presiden.

3.1.4 Arah Pembangunan Wilayah RPJMN 2025-2029

Pembangunan wilayah memiliki peran sebagai wadah pelaksanaan visi-misi dan berbagai program prioritas yang ditekankan untuk mendukung target di tahun 2029 yaitu peningkatan kualitas sumber daya manusia dengan Indeks Modal Manusia mencapai 0,59, penurunan kemiskinan mencapai 4,5 persen dan kemiskinan ekstrem mencapai 0 persen, serta pertumbuhan ekonomi menuju 8 persen.

Tujuan pembangunan kewilayahan adalah terciptanya pemerataan pembangunan khususnya keseimbangan pembangunan Kawasan Barat Indonesia-Kawasan Timur Indonesia. Pendekatan/ strategi untuk mencapai tujuan tersebut melalui pembangunan perdesaan dan wilayah afirmasi, pengembangan pusat pertumbuhan, serta menjaga kawasan konservasi, dan memperhatikan aspek rawan bencana untuk mendukung upaya keberlanjutan. Pendekatan kewilayahan perlu juga didukung dengan penguatan ekosistem percepatan pembangunan daerah.

Sebagai upaya kunci untuk mendorong peningkatan pembangunan di seluruh wilayah, ditetapkan highlight intervensi umum. Sedangkan, untuk intervensi khusus pembangunan wilayah tahun 2025-2029 per provinsi tercantum dalam tabel di bawah.

- 1) Penguatan Ekosistem Percepatan Pembangunan Daerah;
Arah kebijakan umum untuk setiap wilayah akan berfokus pada Penguatan Ekosistem Percepatan Pembangunan Daerah sebagai fondasi dalam mempercepat pertumbuhan ekonomi dan pemerataan pembangunan.
- 2) Pendekatan Pembangunan Kewilayahan;
Pembangunan kewilayahan didorong untuk mendukung pertumbuhan berkualitas berkelanjutan dan pemerataan pembangunan untuk mengurangi ketimpangan. Untuk itu, didorong pusat-pusat pertumbuhan sesuai dengan potensi wilayah serta pembangunan di daerah afirmasi. Selain itu terdapat wilayah otonomi khusus yang menggambarkan kebijakan kewilayahan asimetris. Prioritas intervensi kebijakan pembangunan Perdesaan dan Daerah Afirmasi diarahkan untuk mengurangi kesenjangan di wilayah yang memiliki keterbatasan kuantitas dan kualitas aksesibilitas sumber daya pembangunan. Selain itu, Peningkatan Pengelolaan Urbanisasi, Perkotaan, dan Pusat Pertumbuhan juga menjadi prioritas untuk mendorong pertumbuhan ekonomi regional dan nasional. Selanjutnya, percepatan pembangunan Papua juga menjadi perhatian khusus sesuai dengan amanat Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2021 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2001 tentang Otonomi Khusus bagi Provinsi Papua.

Tabel 3. 3 Highlight Intervensi Khusus Per Provinsi

No	Lokasi Prioritas	Highlight Indikasi Intervensi
Provinsi Aceh		
1	Kawasan Perkotaan Lhokseumawe dan Kawasan Pengembangan Industri Arun Lhokseumawe: Kota Lhokseumawe Kab. Aceh Utara Kab. Bireuen	Pengembangan dan penataan kawasan perkotaan Lhokseumawe, melalui: Pengembangan Bandar Udara Malikussaleh (peningkatan terminal)
Provinsi Riau		
2	Kawasan Afirmasi Kepulauan Meranti-Bengkalis (Daerah Terdepan dan Percepatan Pengentasan Kemiskinan): Kep. Meranti Kab. Bengkalis	Pengembangan bandara perintis Kep. Meranti
Provinsi Kepulauan Riau		
3	Kawasan Perkotaan Batam dan KPBPB Batam, Kawasan Perkotaan Tanjungpinang dan KPBPB Bintan, dan Kawasan Perkotaan Tanjung Balai Karimun dan KPBPB Karimun: Kota Batam Kota Tanjungpinang Kab. Bintan Kab. Karimun	Pengembangan dan penataan kawasan perkotaan Batam dan kawasan perkotaan Tanjungpinang, antara lain melalui: Pengembangan KEK <i>Batam Aero Technic</i> , KEK Nongsa, KEK Sekupang, KEK Tanjung Sauh, KEK Galang Batang, KEK <i>Bintan Aerospace</i> , KI <i>Bintan Inti Industrial Estate</i> , dan KI-KI lainnya di BBK
Provinsi Lampung		
4	Kawasan Afirmasi Pesisir Barat Lampung (Pemerataan Pembangunan): Kab. Pesisir Barat	Peningkatan Bandar Udara Taufik Kiemas Krui
Provinsi Bali		
5	Kawasan Pariwisata dan Ekonomi Kreatif Unggulan Bali (Destinasi Pariwisata Regeneratif Bali): Kota Denpasar Kab. Jembrana Kab. Badung Kab. Tabanan Kab. Badung Kab. Buleleng Kab. Gianyar Kab. Bangli Kab. Klungkung Kab. Karangasem	Peningkatan Pariwisata pada <i>hotspot</i> pariwisata Bali, antara lain: Pembangunan Bandar Udara Internasional Bali Baru/Bali Utara
Provinsi Kalimantan Utara		

No	Lokasi Prioritas	Highlight Indikasi Intervensi
6	Kota Baru Tanjung Selor dan Kota Tarakan: Kota Tarakan Kabupaten Bulungan	Pengembangan Kota Baru Tanjung Selor dan Kota Tarakan, melalui: - Pembangunan dan pengembangan bandara di Kota Tarakan, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandar Udara Juwata - Pengembangan infrastruktur dan layanan transportasi di Kota Tarakan, dengan <i>output</i> : pengembangan angkutan udara perintis penumpang, layanan angkutan laut perintis prioritas nasional, angkutan BBM pesawat udara untuk angkutan udara perintis penumpang
7	Pusat Pertumbuhan Kawasan Perbatasan di Pusat Kegiatan Strategis Nasional (PKSN) dan Kecamatan Perbatasan Prioritas: PKSN Nunukan, PKSN Tou Lumbis, dan Kecamatan Perbatasan Prioritas (Kec. Krayan Selatan, Kec. Krayan, Kec. Tulin Onsoi, Kec. Sei Menggaris, Kec. Sebatik Tengah, Kec. Krayan Tengah, Kec. Krayan Timur, dan Kec. Krayan Barat) Kabupaten Nunukan PKSN Long Nawang dan Kecamatan Perbatasan Prioritas (Kec. Kayan Hilir dan Kec. Bahau Hulu), Kabupaten Malinau Kecamatan Perbatasan Prioritas (Kec. Tana Lia), Kab. Tana Tidung	Pembangunan kawasan perbatasan di PKSN Nunukan, PKSN Tou Lumbis, PKSN Long Nawang dan Kecamatan Perbatasan Prioritas, melalui: Pengembangan pusat pertumbuhan ekonomi di kawasan perbatasan, dengan <i>output</i> : pembangunan jalan perbatasan dan akses kawasan PLBN, penataan bangunan kawasan Pos Lintas Batas Negara (PLBN), pembangunan PLBN Long Midang beserta sarana dan prasarana pendukungnya, pembangunan jalan daerah tertinggal dan perbatasan, pembangunan jalan koridor logistik (<i>backbone</i>), pengembangan Bandar Udara Long Apung tahap III, Kab. Malinau, pengembangan Bandar Udara Seluwing, Kab. Malinau, pengembangan Bandar Udara Yuvai Semaring, Kab. Nunukan, pengembangan Bandar Udara Nunukan, Kab. Nunukan, pengembangan fasilitas pelabuhan Sungai Nyamuk, Kab. Nunukan, pelabuhan perikanan di lokasi SKPT yang dikelola dan operasional sesuai standar, dan layanan validasi dan verifikasi pupuk
Provinsi Kalimantan Barat		
8	Kawasan Pengembangan Pelabuhan Kijing: Kabupaten Mempawah Kabupaten Landak Kota Pontianak Kota Singkawang	Pengembangan infrastruktur dan kawasan perkotaan di sekitar Pelabuhan Kijing melalui: Pengembangan bandara, dengan <i>output</i> : pendampingan KPBU Lokasi Bandara Singkawang dan pengembangan Bandar Udara Pangsuma, Kapuas Hulu
9	Kawasan Industri Ketapang: Kabupaten Ketapang	Hilirisasi dan penguatan produktivitas pusat-pusat industri berbasis mineral, sumber daya hayati, dan industri padat karya, melalui: Penguatan infrastruktur konektivitas penunjang dengan <i>output</i> : pendampingan KPBU lokasi Bandara Singkawang, pengembangan Bandar Udara Pangsuma, pembangunan jalan akses Bandara Singkawang
Provinsi Kalimantan Tengah		
10	Provinsi Kalimantan Tengah	Penguatan infrastruktur konektivitas (konektivitas jalan, konektivitas darat, konektivitas laut, serta konektivitas udara) dan sarana penunjang logistik untuk mendukung pertumbuhan dan pemerataan

No	Lokasi Prioritas	Highlight Indikasi Intervensi
		pembangunan, melalui: Penguatan konektivitas jalan, udara, darat, dan laut, dengan <i>output</i> : pembangunan, peningkatan dan pemeliharaan jalan nasional, pembangunan dan penyeberangan pelabuhan laut, pembangunan dan pengembangan bandara termasuk Bandara Murung Raya dan Bandara Kuala Kurun
Provinsi Kalimantan Timur		
11	Provinsi Kalimantan Timur	Penguatan dan pengembangan infrastruktur konektivitas dan sarana penunjang untuk mendukung pertumbuhan dan pemerataan sarana dan prasarana dasar termasuk pelayanan kesehatan pada daerah afirmasi dan 3T : Pembangunan konektivitas udara, dengan <i>output</i> : pembangunan Bandara Ujoh Bilang (Kabupaten Mahakam Ulu)
12	Kawasan <i>Superhub</i> Ekonomi Ibu Kota Nusantara: Kota Samarinda Kota Balikpapan Kota Bontang Kabupaten Penajam Paser Utara Kabupaten Kutai Kartanegara Kabupaten Kutai Timur	Pengembangan kawasan <i>superhub</i> ekonomi di wilayah sekitar Ibu Kota Nusantara, melalui: Optimalisasi dan peningkatan layanan dan prasarana bandara, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggian (Kota Balikpapan, Bandara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto (Kota Samarinda) dan pengembangan Bandara Ibu Kota Nusantara (Kabupaten Penajam Paser Utara)
13	Kawasan Superhub Ibu Kota Nusantara (IKN): Kawasan Inti Pusat Pemerintahan (KIPP) Kawasan Ibu Kota Nusantara (IKN) Kawasan Pengembangan Ibu Kota Nusantara (KPIKN)	Perencanaan dan Pembangunan Kawasan, serta pemindahan, melalui: Pembangunan aksesibilitas dan konektivitas, dengan <i>output</i> : jaringan jalan akses menuju IKN (jalan tol/jalan bebas hambatan menuju KIPP), infrastruktur jalan dan <i>multi utility tunnel</i> (MUT) dalam KIPP, persiapan pembangunan jalur kereta api (KA) akses KIPP, Bandara IKN , layanan angkutan umum massal perkotaan di KIPP, serta operasional dan pemeliharaan
14	Kawasan Pariwisata Petualangan Derawan-Berau: Kabupaten Berau	Pengembangan kawasan pariwisata petualangan Derawan- Berau, melalui: Pengembangan infrastruktur dan konektivitas serta layanan transportasi, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandara Maratua, jalan koridor logistik, jembatan koridor logistik, pembangunan jembatan koridor logistik (<i>backbone</i>) dan perlengkapan jalan, rambu sungai dan danau
15	Kecamatan Perbatasan Prioritas: Kec. Long Apari dan Kec. Long Pahangai, Kabupaten Mahakam Ulu Kec. Maratua, Kabupaten Berau	Pembangunan kawasan perbatasan di Kecamatan Perbatasan Prioritas, melalui: Pemenuhan Layanan Dasar di Kawasan Perbatasan, dengan <i>output</i> di antaranya: pembangunan sarana permukiman, ketenagalistrikan dan energi, pelayanan pendidikan, pelayanan kesehatan, maupun layanan konektivitas, pengawasan pelaksanaan BBM 1 harga, dan pembangkit listrik tenaga surya (PLTS), pembangunan jalan daerah tertinggal dan perbatasan, pembangunan jalan perbatasan dan akses kawasan PLBN, pembangunan jalan koridor logistik (<i>backbone</i>), dan pengembangan Bandara Kalimarau, Kabupaten Berau
Provinsi Kalimantan Selatan		
16	Provinsi Kalimantan Selatan	Peningkatan kualitas infrastruktur konektivitas darat, laut, dan udara yang mendukung pertumbuhan ekonomi strategis, melalui: Pengembangan bandara, dengan <i>output</i> : Pengembangan Bandar Udara Gusti Syamsir Alam,

No	Lokasi Prioritas	Highlight Indikasi Intervensi
		Kotabaru, Kalimantan Selatan
Provinsi Gorontalo		
17	Provinsi Gorontalo	Penguatan konektivitas dan layanan transportasi yang integrasi dengan pengembangan wilayah untuk mendukung aktivitas ekonomi melalui: Penguatan infrastruktur konektivitas udara, dengan <i>output</i> : pengembangan bandar udara
Provinsi Sulawesi Barat		
18	Provinsi Sulawesi Barat	Penguatan layanan transportasi, infrastruktur konektivitas (konektivitas jalan, konektivitas darat, konektivitas laut, serta konektivitas udara) dan sarana penunjang logistik untuk mendukung pertumbuhan dan pemerataan pembangunan, melalui: Pengembangan bandara dengan <i>output</i> : pengembangan Bandara Tamba Padang (Kab. Mamuju) dan Bandara Sumarorong (Kab. Mamasa)
Provinsi Sulawesi Tengah		
19	Kawasan Industri Morowali dan Morowali Utara: Kabupaten Morowali Kabupaten Morowali Utara	Penguatan hilirisasi industri berbasis mineral di Kabupaten Morowali dan Kabupaten Morowali Utara, melalui: Pengembangan konektivitas simpul transportasi, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandar Udara Morowali dan pelebaran jalan akses Bandar Udara Morowali
Provinsi Sulawesi Selatan		
20	Provinsi Sulawesi Selatan	Penguatan Konektivitas Udara, Laut, Jalan, dan Darat, melalui: Pengembangan jaringan bandara terpadu, dengan <i>output</i> : bandar udara perairan, angkutan udara perintis penumpang, termasuk di Seko dan Sorowako, serta Tana Toraja
21	Kawasan Teluk Bone dan sekitarnya: Kabupaten Luwu Timur Kabupaten Luwu Kabupaten Luwu Utara Kabupaten Wajo Kabupaten Bone Kabupaten Sinjai Kabupaten Bulukumba Kabupaten Enrekang Kota Palopo	Pemerataan kawasan di Kawasan Teluk Bone dan sekitarnya, melalui: Peningkatan konektivitas dan layanan transportasi, dengan <i>output</i> : jalan dan jembatan koridor logistik, pembangunan dan peningkatan jalan <i>replacement</i> fasilitas Pelabuhan Larea- Rea Sinjai, peningkatan fasilitas Pelabuhan Lampia, pengembangan Pelabuhan Sinjai, pengembangan Bandar Udara Arung Palakka. Bone
Provinsi Sulawesi Tenggara		
22	Provinsi Sulawesi Tenggara	Peningkatan konektivitas dan layanan transportasi Provinsi Sulawesi Tenggara, melalui: Pembangunan dan pengembangan bandara, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandar Udara Matahora, Wakatobi; pengembangan Bandar Udara Sangia Nibandera, Kolaka; Pengembangan Bandar Udara Betoambari, Kota Baubau
23	Kawasan Perkebunan Kakao Sulawesi Tenggara: Kabupaten Kolaka Utara Kabupaten Kolaka Timur	Pengembangan Kawasan Perkebunan Kakao Sulawesi Tenggara dengan penguatan produksi komoditas pertanian berorientasi nilai tambah, melalui: Pembangunan dan pengembangan bandara, dengan <i>output</i> : pembangunan Bandara Kolaka Utara

No	Lokasi Prioritas	Highlight Indikasi Intervensi
24	Destinasi Pariwisata Prioritas: Kabupaten Wakatobi	Percepatan Pembangunan Destinasi Pariwisata Prioritas Wakatobi dengan implementasi <i>blue, green, circular economy</i> , melalui: Pengembangan Aksesibilitas Destinasi Pariwisata Prioritas Wakatobi, dengan output: aksesibilitas pariwisata
Provinsi Nusa Tenggara Barat		
25	Provinsi Nusa Tenggara Barat	Pengembangan dan peningkatan pelabuhan/bandara serta sarana dan prasarana transportasi laut/udara dan penyeberangan untuk penumpang dan logistik untuk mendukung kawasan strategis, melalui: Penyediaan PSO dan layanan non komersial serta muatan barang angkutan laut tetap dan teratur, dengan <i>output</i> : layanan angkutan laut perintis prioritas nasional, layanan angkutan tol laut prioritas nasional, layanan angkutan ternak prioritas nasional, layanan angkutan rede prioritas nasional, layanan angkutan lebaran, natal dan tahun baru prioritas nasional
Provinsi Nusa Tenggara Timur		
26	Provinsi Nusa Tenggara Timur	Pengembangan aksesibilitas dan konektivitas untuk mendukung kegiatan ekonomi dan sosial masyarakat intra dan antar pulau melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan <i>output</i> : Bandara El Tari, Bandara Komodo, dan Bandara Lede Kalumbang
Provinsi Maluku		
27	Provinsi Maluku	Pengembangan aksesibilitas dan konektivitas untuk mendukung kegiatan ekonomi dan sosial masyarakat intra dan antar pulau melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandara Pattimura, Bandara Kufar, Bandara Langgur, dan Bandara Dobo, pengembangan seaplane dan penerbangan perintis mendukung konektivitas wilayah perairan
28	Kawasan Pertumbuhan: Kota Kecil Berkarakter Khusus Banda Neira {Kab. Maluku Tengah}	Pengembangan Kota Kecil Berkarakter Khusus Banda Neira melalui: Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas simpul transportasi, dengan <i>output</i> : pembangunan jalan akses simpul transportasi, pembangunan/peningkatan jalan desa strategis, serta pengembangan bandar udara dan pelabuhan
Provinsi Maluku Utara		
29	Provinsi Maluku Utara	Pengembangan aksesibilitas dan konektivitas untuk mendukung kegiatan ekonomi dan sosial masyarakat intra dan antar pulau melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan <i>output</i> : pengembangan seaplane dan penerbangan perintis mendukung konektivitas wilayah perairan
30	Kawasan Pertumbuhan: Kota Kecil Berkarakter Khusus Daruba (Kab. Pulau Morotai)	Pengembangan Kota Kecil Berkarakter Khusus Daruba melalui: Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas simpul transportasi, dengan <i>output</i> : pembangunan jalan akses simpul transportasi, pembangunan jalan strategis, pengembangan bandar udara dan pelabuhan

No	Lokasi Prioritas	Highlight Indikasi Intervensi
31	Kawasan Pertumbuhan: Kota Sofifi (Kota Tidore Kepulauan)	Pengembangan Kota Sofifi sebagai ibu kota Provinsi Maluku Utara melalui: Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas simpul transportasi, dengan <i>output</i> : pembangunan jalan Tajawi- Kobe, peningkatan jalan akses simpul transportasi Bandara Kuabang Kao dan Loleo Oba, pengembangan Bandara Kuabang Kao dan Loleo Oba , serta penataan dan peningkatan Pelabuhan Sofifi
Provinsi Papua Barat		
32	Provinsi Papua Barat	Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas intra dan antar wilayah, melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandar Udara Rendani di Kab. Manokwari, Bandar Udara Anggi di Kab. Pegunungan Arfak, Bandar Udara Wasior Baru-Teluk Wondama , Bandar Udara Abresso-Manokwari Selatan, Bandar Udara Babo di Kab. Teluk Bintuni, dan Bandar Udara Siboru di Kab. Fakfak, serta pengembangan angkutan udara perintis penumpang dan angkutan udara perintis kargo
33	Kawasan Pertumbuhan: Kota Kecil Berkarakter Khusus Anggi (Kab. Pegunungan Arfak)	Pengembangan Kota Kecil Berkarakter Khusus Anggi, melalui: Peningkatan konektivitas intra dan antar wilayah, dengan <i>output</i> : pembangunan jalan strategis dan pengembangan Bandar Udara Anggi
Provinsi Papua		
34	Provinsi Papua	Peningkatan aksesibilitas dari konektivitas intra dan antar wilayah, melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandar Udara Numfor di Kab. Biak Numfor dan Bandar Udara Sentani di Kabupaten Jayapura
35	Kawasan Potensial Swasembada Pangan: Kab. Keerom	Pengembangan Kawasan Sentra Produksi Pangan (KSPP) Kab. Keerom yang didukung dengan Kawasan Transmigrasi Senggi, melalui: Pembangunan Bandara Senggi (Kab. Keerom) dalam rangka mendukung KSPP Keerom
Provinsi Papua Pegunungan		
36	Provinsi Papua Pegunungan	Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas intra dan antar wilayah, melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandar Udara Nop Goliat Dekai dan Bandar Udara Sobaham di Kab. Yahukimo, Bandar Udara Wamena di Kab. Jayawijaya, Bandar Udara Elelim di Kab. Yalimo, Bandar Udara Oksibil, Bandar Udara Batom, Bandar Udara Kiwirok di Kab. Pegunungan Bintang, pengembangan angkutan udara perintis penumpang dan angkutan udara perintis kargo, serta pengembangan angkutan BBM pesawat udara untuk angkutan udara perintis penumpang
37	Kawasan Pertumbuhan: Ibu Kota Daerah Otonom Baru (Kab. Jayawijaya)	Pengembangan Kab. Jayawijaya sebagai ibu kota daerah otonom baru Provinsi Papua Pegunungan, melalui: Peningkatan konektivitas intra dan antar wilayah dengan <i>output</i> : pembangunan jalan strategis dan pengembangan Bandar Udara Wamena
Provinsi Papua Tengah		

No	Lokasi Prioritas	Highlight Indikasi Intervensi
38	Provinsi Papua Tengah	Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas intra dan antar wilayah, melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandar Udara Ilaga, Agandugume, dan Sinak di Kab. Puncak, Bandar Udara Mozes Kilangin di Kab. Mimika, dan Bandar Udara Douw Aturure di Kab. Nabire, standarisasi airstrip di Papua Tengah , pengembangan angkutan udara perintis penumpang, angkutan BBM pesawat udara untuk angkutan udara perintis penumpang, serta angkutan udara perintis kargo
39	Kawasan Pertumbuhan: Ibu Kota Daerah Otonomi Baru (Kab. Nabire)	Pengembangan Kab. Nabire sebagai ibu kota daerah otonom baru Provinsi Papua Tengah, melalui: Peningkatan konektivitas intra dan antar wilayah, dengan <i>output</i> : pembangunan jalan strategis dan pengembangan Bandar Udara Douw Aturure Nabire
Provinsi Papua Selatan		
40	Provinsi Papua Selatan	Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas intra dan antar wilayah, melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandar Udara Ewer di Kab. Asmat, Bandar Udara Tanah Merah di Kab. Boven Digoel, Bandar Udara Mopah di Kab. Merauke, dan Bandar Udara Kepi di Kab. Mappi, pengembangan angkutan udara perintis penumpang, pengembangan angkutan udara perintis kargo, pengembangan angkutan BBM pesawat udara
41	Kawasan Pertumbuhan: Kab. Merauke	Pengembangan Kab. Merauke sebagai ibu kota provinsi daerah otonom baru Provinsi Papua Selatan, melalui: Peningkatan konektivitas intra dan antar wilayah, dengan <i>output</i> : pembangunan jalan strategis dan pengembangan Bandar Udara Ewer
42	Kawasan Potensial Swasembada Pangan: Kab. Merauke* (padi dan pangan akuatik) Kawasan Rentan Pangan: Kab. Boven Digoel** (padi) Kab-Mappi** (sagu) Keterangan:) Indikasi lokasi yang memiliki produksi pangan tinggi **) Indikasi lokasi yang memiliki produksi pangan rendah dan/atau Indeks Ketahanan Pangan rentan atau sangat rentan	Penguatan kawasan potensial swasembada pangan padi dan pangan akuatik/ <i>blue food</i> berbasis perikanan tangkap, melalui: Pembangunan infrastruktur dan penyediaan sarana prasarana pendukung, dengan <i>output</i> : penyediaan sarana pasca panen dan sarana pengolahan hasil tanaman pangan, peningkatan jalan usaha tani, penyediaan alat dan mesin pertanian pra panen, rehabilitasi jaringan irigasi tersier, pembangunan embung pertanian dan jaringan irigasi serta penyediaan dan konektivitas (jalan, pelabuhan, dan bandara) sebagai akses menuju sentra pangan lokal, pembangunan fasilitas logistik (gudang penyimpanan pangan) mendukung distribusi bahan pangan bergizi, serta peningkatan sarana dan prasarana penangkapan ikan
43	Kawasan Pertumbuhan: Kawasan Asmat (Kab. Asmat)	Penyiapan kawasan Asmat, melalui: Pengembangan aksesibilitas pariwisata, dengan <i>output</i> : pembangunan jalan daerah dan pengembangan Bandara Ewer (Kab. Asmat)

No	Lokasi Prioritas	Highlight Indikasi Intervensi
44	Kawasan Afiriasi Daerah Tertinggal*: Kab. Boven Digoel (karet) Kab. Asmat (sagu dan ekonomi kreatif) Kab. Mappi* (sagu) Keterangan: *) Daerah tertinggal juga sudah termasuk daerah sangat tertinggal	Percepatan pembangunan afirmatif untuk daerah tertinggal menjadi daerah berkembang, melalui: Pemerataan penyediaan infrastruktur dasar permukiman sesuai standar, serta peningkatan konektivitas intra dan antar wilayah, dengan output: fasilitasi penyediaan perumahan terintegrasi dengan PSU, peningkatan SPAM, SPAL, dan sistem pengelolaan persampahan, perluasan jaringan listrik, jaringan telekomunikasi, dan akses internet cepat, pengembangan SDM TIK dan digitalisasi masyarakat, perluasan layanan penyiaran digital, pembangunan jalan akses simpul ekonomi, pengembangan sarana angkutan perintis darat dan udara, serta pengembangan Bandara Mindiptanah dan Lapter Bomakia (Kab. Boven Digoel)
Provinsi Papua Barat Daya		
45	Provinsi Papua Barat Daya	Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas intra dan antar wilayah, melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan <i>output</i>: pengembangan Bandar Udara Domine Eduard Osok di Kab. Sorong, dan pengembangan angkutan udara perintis penumpang dan angkutan udara perintis kargo
46	Kawasan Pertumbuhan: DPP Raja Ampat (Kab. Raja Ampat)	Pengembangan ekosistem dan percepatan pembangunan serta peningkatan kualitas destinasi wisata pada kawasan pariwisata prioritas eksisting (DPP Raja Ampat), melalui: Peningkatan aksesibilitas pariwisata, dengan <i>output</i>: pengembangan Bandar Udara DEO Sorong dan Bandar Udara Perairan di Misool, Kab. Raja Ampat
47	Kawasan Pertumbuhan: Ibu Kota Daerah Otonomi Baru dan Kota Industri, Perdagangan, dan Jasa (Kota Sorong)	Pengembangan Kota Sorong sebagai ibu kota daerah otonom baru Provinsi Papua Barat Daya serta kota industri, perdagangan, dan jasa, melalui: Peningkatan konektivitas intra dan antar wilayah, dengan <i>output</i>: pembangunan jalan strategis dan pengembangan Bandar Udara DEO Sorong

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

3.2 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

3.2.1 Arah Kebijakan Umum Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Sesuai Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025-2029 maka Kementerian Perhubungan diharapkan mendukung semua PN (Prioritas Nasional) RPJMN 2025-2029, khususnya dalam bentuk tagging kegiatan/RO yang secara spasial maupun fungsional mendukung agenda utama di setiap PN, khususnya ketahanan pangan dan energi, hilirisasi SDA, penciptaan lapangan kerja, penanggulangan kemiskinan, dan pembangunan kawasan perdesaan dan perkotaan, dan lain sebagainya. Dari dukungan ke semua PN dalam RPJMN 2025-2029, terdapat 2 (dua) fokus dukungan (pada level manfaat/dampak) dari pembangunan bidang transportasi terhadap pencapaian Sasaran Nasional RPJMN 2025-2029, yakni berkenaan dengan target:

1. Peningkatan stok infrastruktur terhadap PDB (PN3), dengan target menjadi 48,5% PDB di Tahun 2029 dari baseline 16,5% PDB di Tahun 2024;
2. Penurunan biaya logistik (PN5), dengan target menjadi 12,5% PDB di Tahun 2029 dari baseline 14,29% PDB di Tahun 2024.

Dukungan terhadap pencapaian Sasaran Nasional (SN) tersebut merupakan muara dari penugasan RPJMN 2025-2029 kepada Kementerian Perhubungan untuk menjadi koordinator pencapaian 8 (delapan) Indikator Program Prioritas dan pengampu pencapaian 28 (dua puluh delapan) Indikator Kegiatan Prioritas. Dalam mendukung arah kebijakan pembangunan transportasi nasional RPJMN 2025-2029 yakni Pengembangan Konektivitas dan Layanan Transportasi Multimoda, maka fokus pembangunan bidang transportasi diarahkan pada 3 (tiga) komponen bisnis utama (core business) Kementerian Perhubungan, yakni:

1. Konektivitas, aksesibilitas, integrasi transportasi secara multimoda. Konektivitas terkait dengan penyediaan hubungan di setiap wilayah melalui simpul dan jaringan pelayanan transportasi dalam rangka distribusi orang, barang, dan jasa. Aksesibilitas berkenaan dengan kemudahan masyarakat (semua golongan di semua lokasi) dalam menjangkau layanan transportasi. Sedangkan integrasi berkaitan dengan tingkat keterpaduan penyediaan prasarana dan jaringan transportasi secara intermoda/ antarmoda/ multimoda untuk memaksimalkan manfaat dari utilisasi setiap moda.
2. Efisiensi dan efektivitas pelayanan transportasi Efisiensi dan efektivitas pelayanan transportasi merupakan representasi dari terwujudnya konektivitas, aksesibilitas dan integrasi transportasi yang paripurna. Pelayanan transportasi yang efisien dan efektif diindikasikan melalui tingkat kehandalan (tersedia merata, frekuensi dan kapasitas memadai, dan tepat waktu), serta kualitas pelayanan yang prima (selamat, aman, nyaman, dan lancar) dengan biaya transportasi yang terjangkau dan tetap kompetitif, dengan mengedepannya prinsip transportasi yang berkelanjutan (dari aspek sosial, ekonomi, maupun lingkungan).
3. Keselamatan dan keamanan transportasi. Keselamatan dan keamanan transportasi merupakan hal pokok yang tidak bisa ditawar dalam penyelenggaraan transportasi. Tujuan utama transportasi (selain dalam rangka mendukung aktivitas sosial ekonomi masyarakat) adalah agar bagaimana proses pemindahan orang/barang melalui moda-moda transportasi yang ada berlangsung dengan aman dan selamat, sehingga dapat menghindarkan terjadinya kerugian materiil dan immateriil yang lebih besar.

Ketiga fokus tersebut merepresentasikan hasil utama (main-outcome) dari kinerja Kementerian Perhubungan dalam menyediakan pelayanan publik (public service) di bidang transportasi sesuai tugas dan fungsi yang diembankan Presiden melalui Perpres Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan.

Dalam rangka optimalisasi dukungan terhadap pencapaian sasaran RPJMN 2025-2029, maka pelaksanaan pembangunan bidang transportasi akan difokuskan pada beberapa lokasi prioritas yang telah ditetapkan dalam RPJMN 2025-2029 (dengan tetap memperhatikan pencapaian main-outcome dari pelaksanaan kinerja core-business Kementerian Perhubungan di atas), yakni:

1. Pengembangan transportasi perkotaan. Khususnya melalui pengembangan sistem angkutan massal perkotaan (berbasis jalan maupun kereta api) dan kegiatan lainnya akan difokuskan pada kota-kota prioritas dalam RPJMN 2025-2029, yakni: 10 kota Metropolitan, 40 kota Non-Metropolitan, pembangunan IKN).
2. Pengembangan jalur utama logistik nasional akan difokuskan pada:
 - a. Jalur logistik yang mendukung sektor ekonomi utama RPJMN 2025- 2029, terutama: ketahanan pangan/energi/air, pengembangan industri kreatif, agromaritim, serta hilirisasi/industri SDA.
 - b. Jalur logistik untuk mendukung lokasi pusat pertumbuhan dan pusat ekonomi, terutama: pusat pertumbuhan eksisting, kota baru/IKN, KSPP/Food Estate, SKPT, KI/KEK/KPBPB, Daerah Pariwisata Prioritas dan Regeneratif, IKN/Kota Baru, dll.
3. Pengembangan transportasi kewilayahan dalam meningkatkan pemerataan penyediaan layanan transportasi, yang akan difokuskan pada:
 - a. Dukungan bagi revitalisasi transportasi regional provinsi/kab/kota, termasuk pengembangan transportasi perdesaan.
 - b. Dukungan transportasi terhadap daerah perbatasan dengan negara lain, daerah tertinggal, kepulauan terpencil dan terluar (DTPK), dan daerah transmigrasi.

Selanjutnya, agar dapat menyelenggarakan lokus dan fokus pembangunan bidang transportasi tahun 2025-2029, maka dibutuhkan pondasi transformasi bidang transportasi yang perlu diperkuat, yaitu:

1. Penyediaan sumber daya manusia (SDM) sektor transportasi baik SDM regulator, operator maupun industri transportasi. Pemenuhan kebutuhan SDM unggul yang link and match dengan kebutuhan industri, perkembangan teknologi dan skala pengembangan sarana prasarana transportasi yang dilakukan.
2. Penyediaan pendanaan pembangunan transportasi sesuai dengan kebutuhan dengan tidak mengandalkan pada pendanaan dari APBN saja namun juga dapat melibatkan sumber pembiayaan alternatif, kerjasama dengan pihak swasta, optimalisasi aset atau dari alternatif pendanaan/pembiayaan lainnya yang dapat diterapkan sesuai peraturan perundang-undangan.
3. Penyelenggaraan bidang transportasi perlu diselenggarakan dengan tata kelola yang baik melalui peningkatan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelenggaraan transportasi dan peningkatan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di lingkungan Kementerian Perhubungan.
4. Diperlukan adaptasi terhadap perkembangan teknologi transportasi dalam rangka meningkatkan kualitas dan efisiensi layanan, mempertahankan daya saing, dan memitigasi dampak perubahan iklim.

Berdasarkan isu strategis dan tantangan utama, serta arahan strategi pengembangan jaringan transportasi dalam UU Moda maupun strateginya dalam RPJMN 2025-2029, maka strategi pelaksanaan pembangunan bidang transportasi yang akan dilakukan Kementerian Perhubungan dalam 5 (lima) tahun ke depan adalah sebagai berikut:

1. Optimalisasi pemanfaatan aset eksisting untuk peningkatan layanan.
Stok infrastruktur transportasi eksisting saat ini sudah sangat besar (sekitar 5,70% PDB) yang seharusnya dapat dioptimalkan pemanfaatannya agar dapat memberikan layanan yang maksimal bagi masyarakat. Optimalisasi ini dilakukan melalui upaya pemeliharaan, pengoperasian, dan pengembangan sesuai kebutuhan dan standar teknis, serta sistem

- pengelolaan yang lebih progresif dengan berbagai skema KSP (Kerjasama Pemanfaatan) maupun transformasi UPT pelaksana menjadi BLU atau Perum.
2. Menjamin ketersediaan pelayanan dasar dan keselamatan transportasi. Terbatasnya ketersediaan anggaran pemerintah, mengharuskan agar alokasi dana Pemerintah difokuskan pada upaya untuk menjamin ketersediaan pelayanan dasar transportasi keperintisan dan bersubsidi bagi kawasan DTPK dan bagi golongan miskin perkotaan, serta diarahkan untuk menjamin keselamatan transportasi melalui penyediaan fasilitas keselamatan keamanan maupun operasional pengawasan dan pengendalian.
 3. Pengembangan Infrastruktur Prioritas Nasional dengan Pelibatan Badan Usaha. Pengembangan infrastruktur transportasi akan diprioritaskan pada dukungan terhadap program Prioritas Nasional (PN) untuk mendukung ketahanan pangan, hilirisasi, pengembangan KI/KEK/DPP/DPR, dan lain-lain dengan sebesar- besarnya melibatkan peran Badan Usaha, khususnya melalui skema PINA serta sejumlah variasi skema KPBU.

3.2.2 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Arah Kebijakan Kementerian Perhubungan untuk mencapai setiap Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 tidak terlepas dari Arah Kebijakan Pembangunan Sektor Transportasi dan Prioritas Pembangunan Nasional sesuai Visi dan Misi Presiden yang tertuang dalam RPJMN 2025-2029. Terdapat 21 (dua puluh satu) Arah Kebijakan (AK) untuk mencapai masing-masing Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan untuk periode 2025-2029 disertai Strategi Implementasi yang berisi indikasi program/kegiatan/project strategis yang memiliki peran signifikan dalam mewujudkan Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan serta mendukung pencapaian Sasaran Nasional (SN) dalam RPJMN 2025-2029.. Arah Kebijakan (AK) ini merupakan penjabaran dari fokus Kementerian Perhubungan yang mencakup efektivitas dampak terhadap dukungan pencapaian Sasaran Nasional (SN) RPJMN 2025-2029, pencapaian kinerja pelayanan publik yang menjadi core-business Kementerian Perhubungan, focusing dukungan pada lokasi/sektor pembangunan utama dalam RPJMN 2025-2029, serta penyediaan sumberdaya dan tata kelola bidang transportasi yang memadai.

Adapun Arah Kebijakan (AK) dan Strategi Implementasi (SI) Kementerian Perhubungan tahun 2025-2029 diuraikan sebagai berikut:

1. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 1 (SS1) Meningkatnya konektivitas dan integrasi transportasi nasional, yaitu:
 - a. Arah Kebijakan 1 (AK1) Arah kebijakan peningkatan konektivitas internasional untuk mendukung daya saing ekonomi dan kedaulatan nasional, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Meningkatkan standar teknis dan pelayanan Pelabuhan Hub Internasional (PHI) Kuala Tanjung, Tanjung Priok dan Bitung sesuai perkembangan kebutuhan pelayanan internasional.
 - 2) Mengembangkan konektivitas terhadap jaringan utama internasional (international core route).

- 3) Memperkuat konektivitas terhadap jaringan penerbangan internasional pada bandara internasional.
 - 4) Mendorong pelaku nasional menjadi pemain global melalui aliansi strategis pada jaringan pelabuhan, pelayaran, bandara, dan penerbangan global.
 - 5) Penguatan peran OP sebagai Pengelola Kawasan Pelabuhan Utama dan sekitarnya.
- b. Arah Kebijakan 1 (AK2) Peningkatan efektivitas konektivitas backbone antar pulau untuk mewujudkan pemerataan pembangunan, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Mengharmonisasikan standar teknis dan integrasi pelayanan pada jaringan pelabuhan utama (Integrated Port Network).
 - 2) Mengembangkan Simpul Distribusi Utama Baru Nasional (Superhub IKN, Pelabuhan/Bandara Hub).
 - 3) Menata kembali jaringan pelayaran nasional sesuai konsep pendulum nusantara yang berpola loop.
 - 4) Mengintegrasikan sistem jaringan perintis angkutan laut, darat, dan udara untuk menjamin pemerataan konektivitas ke seluruh wilayah NKRI.
 - 5) Optimalisasi sistem direct-line (tol laut dan pendukungnya: jembatan udara, long distance ferry, subsidi angkutan barang) untuk menurunkan biaya logistik barang pokok dan penting ke DTPK.
 - 6) Pengembangan Hub Port/Simpul Transshipment di Indonesia Timur (termasuk peningkatan standar teknis dan penyediaan fasilitas PU di KTI).
 - 7) Penyusunan Perpres tentang Pengembangan dan Pengelolaan Kawasan Pelabuhan sebagai Simpul Logistik.
 - 8) Dukungan konektivitas nasional dan global IKN melalui Pelabuhan dan/atau bandara pendukung.
- c. Arah Kebijakan 3 (AK3) Peningkatan efisiensi sistem distribusi hinterland dalam pulau untuk mengurangi biaya logistik, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Mengembangkan jaringan logistik pulau besar (Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Papua) yang menghubungkan secara efektif antar pusat kegiatan, pusat produksi, dan simpul transportasi.
 - 2) Revitalisasi sistem perusahaan angkutan umum penumpang dan barang moda jalan.
 - 3) Menuntaskan pengintegrasian jaringan jalur kereta api Trans Sumatera.
 - 4) Mengembangkan akses jalur kereta api dan/atau akses jalan Kelas I dari Kawasan Industri, Kawasan Tambang, dan Kawasan Pertanian berskala Besar.
 - 5) Optimalisasi pemanfaatan kereta api Pulau Jawa untuk logistik barang khusus (semen, batu dan pasir, batu bara, besi baja, dll) yang berpotensi menyebabkan ODOL di jalan (termasuk pengembangan stasiun barang dan dry port moda kereta api).
 - 6) Pengembangan kawasan sekitar Pelabuhan Utama sebagai Simpul Logistik.
 - 7) Penetapan jaringan lintas angkutan barang yang mengakses Kawasan industri/produksi ke simpul outlet dan jaringan distribusi nasional.
 - 8) Pelaksanaan MRLL dan MKLL pada jaringan lintas angkutan barang dan koridor utama nasional.
 - 9) Penuntasan ODOL pada angkutan barang moda jalan (termasuk optimalisasi jembatan timbang).

- 10) Dukungan konektivitas transportasi jalan dan kereta api menuju IKN dari kawasan sekitar.
- d. Arah Kebijakan 4 (AK4) Pengembangan sistem angkutan massal perkotaan terintegrasi, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Mengembangkan sistem angkutan massal pada seluruh PKN sesuai klasifikasi ukuran kotanya.
 - 2) Memperkuat sistem integrasi pendukung angkutan massal (fasilitas integrasi, sistem feeder, sistem pembayaran terintegrasi, jalur).
 - 3) Reorientasi tata ruang perkotaan (TOD, mixed-use, urban renewal).
 - 4) Menerapkan Intelligent Transport System untuk pengaturan lalu lintas dan angkutan perkotaan.
 - 5) Dukungan pengembangan Intelligent Transport System pada KIPP IKN.
 - 6) Dukungan pengembangan jaringan angkutan massal berbasis jalan/kereta api di KIPP IKN.
- e. Arah Kebijakan 5 (AK5) Pengembangan sistem angkutan massal perkotaan terintegrasi, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Memanfaatkan teknologi untuk penyediaan konektivitas ke seluruh NKRI (sea plane, drone, dll).
 - 2) Meningkatkan pemberian subsidi pelayanan transportasi yang lebih tepat sasaran.
 - 3) Meningkatkan kualitas dan efektivitas pelayanan angkutan laut perintis moda jalan, SDP, tol laut, KA dan udara.
 - 4) Mendukung pengembangan sistem angkutan umum kawasan perdesaan.
 - 5) Memfasilitasi pengembangan layanan angkutan khusus (bus sekolah, kapal rumah sakit, pesawat siaga, kapal ternak, kapal pelra, kapal rede, dsb).
 - 6) Membangun armada transportasi laut rakyat untuk melayani pulau-pulau terpencil dan terluar dengan harga terjangkau melalui penguatan Sistem Angkutan Laut Pelayaran Rakyat (sesuai mandat Perpres 74 Tahun 2021), termasuk rancang bangun kapal pelra, dukungan pembiayaan kapal pelra, dukungan muatan, dukungan BBM dan melanjutkan DAK fisik pendukung penyediaan terminal/pelabuhan lokal yang melayani.
 - 7) Pembangunan halte sungai yang menghubungkan kawasan yang tidak dapat dijangkau dengan moda transportasi angkutan jalan.
- f. Arah Kebijakan 6 (AK6) Peningkatan integrasi prasarana, jaringan, dan pelayanan transportasi, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Penyusunan Masterplan Pengembangan Transportasi dalam Kawasan Strategis Nasional.
 - 2) Mendorong pengembangan Badan Usaha Angkutan Multimoda (BUAM).
 - 3) Penyusunan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RIJLLAJ).
 - 4) Pengembangan fasilitas integrasi antarmoda.
 - 5) Meningkatkan efektivitas dan integrasi jaringan transportasi laut dalam mewujudkan aksesibilitas yang inklusif dan konektivitas yang handal dan berdaya saing.
 - 6) Integrasi sistem Inaportnet dalam mendukung National Logistic Ecosystem (NLE).
 - 7) Penyelenggaraan Layanan Angkutan Multimoda pada KSPN yang menghubungkan bandara dengan pelabuhan penyeberangan.

2. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 2 (SS2) Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi, yaitu:
- a. Arah Kebijakan 7 (AK7) Peningkatan kualitas pelayanan angkutan publik sebagai bagian dari pelayanan dasar, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Meningkatkan standar regularitas/reliabilitas dan kualitas pelayanan angkutan kelas ekonomi/perintis bersubsidi untuk golongan ekonomi/wilayah tertentu.
 - 2) Memberikan dukungan pengoperasian angkutan massal perkotaan kepada Daerah (program BTS).
 - 3) Optimalisasi pengelolaan sistem PSO angkutan umum perkotaan (KA Commuter, BTS BRT perkotaan) yang lebih tepat sasaran.
 - 4) Melakukan survei kepuasan masyarakat sebagai pengguna (customers satisfaction index) terhadap pelayanan transportasi untuk mengetahui sebesar baik dan puas masyarakat terhadap layanan transportasi yang sudah disediakan oleh pemerintah.
 - b. Arah Kebijakan 8 (AK8) Peningkatan efisiensi dan kualitas pelayanan melalui digitalisasi, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Pemenuhan standar pelayanan pada pelabuhan hub internasional dan bandara internasional.
 - 2) Optimalisasi pemanfaatan teknologi untuk peningkatan kualitas dan integrasi pelayanan pada sistem angkutan penumpang.
 - 3) Optimalisasi integrasi pelayanan transportasi unimoda dan multimoda barang (termasuk: INSW, NLE, Airport Cargo-Village, Market Place Trucking, dsb).
 - c. Arah Kebijakan 9 (AK9) Peningkatan aksesibilitas publik terhadap pelayanan jasa transportasi yang inklusif dan berkeadilan, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Dukungan pembangunan fasilitas kesetaraan gender di simpul transportasi, berupa ruang Ibu Menyusui, bangunan toilet wanita, tempat parkir khusus wanita, Ruang Playground (ruang bermain anak).
 - 2) Penerapan GEDSI di bidang transportasi.
 - 3) Meningkatkan efektivitas dan integrasi jaringan transportasi dalam mewujudkan aksesibilitas yang inklusif dan konektivitas yang handal dan berdaya saing.
 - 4) Penerapan SPM untuk penumpang ramah perempuan, anak dan berkebutuhan khusus.
 - 5) Perluasan jaringan pelayanan transportasi publik yang terintegrasi yang memenuhi standar fasilitas pelayanan bagi penyandang disabilitas.
 - 6) Pembentukan satuan tugas pelayanan penyandang disabilitas pada setiap simpul transportasi.
 - 7) Pengembangan sistem pelayanan terintegrasi (Mobility As A Service/MAAS) berbasis TIK untuk penyandang disabilitas.
 - d. Arah Kebijakan 10 (AK10) Percepatan transisi energi serta penerapan transportasi ramah lingkungan dan berketahanan iklim, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Memperluas konversi BBM kepada gas dan listrik untuk kendaraan bermotor. Meningkatkan dan menambah porsi energi baru dan terbarukan dalam bauran listrik PLN melalui insentif elektrifikasi kendaraan bermotor umum, pemanfaatan bahan bakar alternatif pada angkutan penumpang dan barang berbasis jalan dan pemanfaatan bahan bakar alternatif pada sarana perkeretaapian.

- 2) Meningkatkan akselerasi rencana dekarbonisasi untuk mencapai target net zero emission melalui pemanfaatan tenaga surya dan/atau elektrifikasi operasional sarana prasarana transportasi, implementasi regulasi uji tipe/berkala kendaraan, penerapan OPS, SEEMP, AFS pada pelayaran dan penerapan ICAO-CORSIA pada penerbangan.
 - 3) Melanjutkan program biodiesel dan bio-avtur dari kelapa sawit melalui pemanfaatan Biodiesel untuk Angkutan Jalan, pemanfaatan biodiesel untuk angkutan kereta api, program Implementasi Biodiesel international Maritime Organization (IMO) MEPC 82/INF.XX, XX July 2024 tentang Indonesia Biodiesel Program Implementation to Reach Net Zero Emission dan menjalankan dan implementasi Sustainable Aviation Fuel (SAF) Roadmap.
3. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 3 (SS3) Meningkatnya keselamatan transportasi, yaitu:
- a. Arah Kebijakan 11 (AK11) Pemenuhan (compliance) standar teknis sarana dan prasarana transportasi, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Meningkatkan kinerja pelaksanaan pengujian dan perizinan sarana dan prasarana.
 - 2) Meningkatkan kinerja monitoring dan audit keselamatan sarana dan prasarana.
 - 3) Meningkatkan efektivitas pelaksanaan SOP tanggap darurat gangguan sarana dan prasarana.
 - 4) Meningkatkan teknologi dan sistem informasi dalam pendataan dan ketanggapan penanganan gangguan keselamatan.
 - 5) Program pengembangan fasilitas navigasi penerbangan dan fasilitas keamanan penerbangan yang menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan sesuai dengan standar regulasi Internasional (ICAO).
 - 6) Membangun infrastruktur yang berorientasi pada kesiapan dan ketahanan untuk menghadapi situasi bencana.
 - b. Arah Kebijakan 12 (AK12) Peningkatan efektivitas koordinasi, pengawasan, dan pengendalian di lapangan, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Meningkatkan pengawasan dan pengendalian melalui optimalisasi simpul transportasi sebagai fungsi pengawasan keselamatan dan keamanan transportasi.
 - 2) Meningkatkan pelaksanaan dan implementasi prosedur pengawasan dan pengendalian keselamatan dan keamanan transportasi.
 - 3) Meningkatkan peran forum lalu lintas dan angkutan jalan antara pemerintah pusat dan daerah sebagai merupakan wadah koordinasi antara instansi penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan.
 - 4) Melakukan simplifikasi aplikasi untuk memudahkan melakukan pengawasan terhadap kegiatan pengawasan dan pengendalian keselamatan dan keamanan transportasi.
 - c. Arah Kebijakan 13 (AK13) Peningkatan peran pemangku kepentingan dalam peningkatan keselamatan transportasi, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Meningkatkan safety awareness dan peran masyarakat dalam peningkatan keselamatan transportasi.
 - 2) Meningkatkan kepatuhan Operator Transportasi untuk melakukan self assessment keselamatan.
 - 3) Optimalisasi koordinasi antar K/L terkait dan Pemda dalam peningkatan keselamatan.

- 4) Meningkatkan efektivitas penegakan aturan keselamatan transportasi.
 - 5) Meningkatkan DAK Fisik Keselamatan Jalan (untuk penanganan perlengkapan Jalan Daerah).
4. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 4 (SSp4) Meningkatnya kualitas kebijakan di bidang transportasi, yaitu:
- a. Arah Kebijakan 14 (AK14) Peningkatan relevansi kebijakan transportasi terhadap isu lintas sektoral (inklusivitas, gender, ibu dan anak, disabilitas, kemiskinan), antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Perumusan kebijakan dan rencana aksi GEDSI (Gender, Equality, Disability, and Social Inclusion) di bidang transportasi.
 - 2) Penyusunan/Revisi NSPK (standar teknis) terkait penyediaan fasilitas bagi penyandang disabilitas pada sarana dan prasarana transportasi.
 - 3) Revisi UU LLAJ terkait substansi kendaraan roda dua sebagai angkutan umum dan perusahaan angkutan umum berbasis online.
 - 4) Penyusunan/revisi peraturan pelaksanaan terkait dengan penyelenggaraan dan perusahaan angkutan umum tidak dalam trayek.
 - b. Arah Kebijakan 15 (AK15) Peningkatan kualitas perumusan kebijakan transportasi, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Melaksanakan agenda mapping permasalahan dan kebutuhan pengembangan infrastruktur wilayah.
 - 2) Meningkatkan peran serta pemangku kepentingan dalam pelaksanaan agenda setting (identifikasi permasalahan dan kebutuhan rumusan) kebijakan transportasi.
 - 3) Meningkatkan kualitas formulasi kebijakan yang bersifat evidence based dan inovatif yang berorientasi keluar/stakeholders dan ke depan (outward looking dan forward looking).
 - c. Arah Kebijakan 16 (AK16) Peningkatan efektivitas pelaksanaan kebijakan transportasi, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Mengoptimalkan pengorganisasian, komunikasi, monitoring dan evaluasi dalam implementasi kebijakan bidang transportasi.
 - 2) Melaksanakan evaluasi atas efisiensi, efektivitas, dampak dan kemanfaatan, penerimaan stakeholders, serta responsivitas dari implementasi kebijakan bidang transportasi.
 - 3) Pembentukan Tim Pemantau pelaksanaan GEDSI di Lingkungan Kementerian Perhubungan.
- Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 5 (SSp5) Meningkatnya SDM transportasi yang kompeten, yaitu:
- d. Arah Kebijakan 17 (AK17) Pemenuhan kebutuhan SDM unggul yang link and match dengan kebutuhan industri, teknologi dan pengembangan sarana prasarana transportasi, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Penyusunan Training Needs Analysis (TNA) dan Grand Design SDM Transportasi.
 - 2) Meningkatkan jenis Pendidikan dan Pelatihan Kerjasama Vokasi bidang transportasi sesuai dengan kebutuhan Industri, swasta, BUMN dan Luar Negeri.
 - 3) Penguatan SDM Transportasi berbasis wilayah dan masyarakat (termasuk di dalamnya pola pembibitan, diklat pemberdayaan Masyarakat (DPM), fasilitasi diklat operator di daerah, akses diklat ke daerah 3TP/DTPK, afirmasi bagi daerah tertentu/beasiswa).

- e. Arah Kebijakan 18 (AK18) Peningkatan pemenuhan kebutuhan sumber daya serta fasilitas pendukung pendidikan dan pelatihan, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Menyempurnakan program talent pool dengan merekrut calon ASN terbaik.
 - 2) Mendorong akses pendidikan bagi ASN yg memenuhi kualifikasi dan persyaratan demi terciptanya regenerasi birokrasi.
 - 3) Membangun SIN yang memberikan perhatian pada peningkatan integritas dan soft kompetensi ASN maupun APH.
 - 4) Meningkatkan pemenuhan penyediaan fasilitas pendukung pendidikan dan pelatihan.
- f. Arah Kebijakan 19 (AK19) Peningkatan kualitas pelaksanaan pendidikan dan pelatihan di lingkungan Kementerian Perhubungan, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Peningkatan standar pelaksanaan diklat, melalui penerapan Standar Kompetensi Kerja Nasional Indonesia (SKKNI), pengembangan Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP), serta Pembentukan Lembaga Akreditasi Mandiri (LAM).
 - 2) Peningkatan kualitas dan relevansi kurikulum diklat, penyediaan tenaga pendidik yang berkompeten, serta penyediaan fasilitas yang mendukung, peningkatan kerjasama dan penelitian).
 - 3) Peningkatan efektivitas pelaksanaan diklat pembentukan karakter SDM Transportasi dan Leadership Training Program.
- 5. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 6 (SSp6) Meningkatnya kualitas tata Kelola Pemerintahan yang baik di Kementerian Perhubungan, yaitu:
 - a. Arah Kebijakan 20 (AK20) Peningkatan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelenggaraan transportasi, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Meningkatkan peran regulasi sebagai pendorong transformasi struktural penyelenggaraan sektor transportasi yang modern, berdaya saing, dan berkelanjutan.
 - 2) Meningkatkan peran serta pemangku kepentingan dalam penyelenggaraan transportasi nasional.
 - 3) Meningkatkan sinergi antar lembaga birokrasi dan antar daerah.
 - b. Arah Kebijakan 21 (AK21) Peningkatan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Peningkatan kualitas pengelolaan sumber daya dan akuntabilitas kinerja pemerintahan di lingkungan Kementerian Perhubungan.
 - 2) Transformasi kelembagaan Kementerian Perhubungan menuju *Good Governance* yang didorong oleh pemanfaatan teknologi.
 - 3) Penyederhanaan dan pengintegrasian system informasi di lingkungan Kementerian Perhubungan.
 - 4) Pelaksanaan transformasi digital untuk mendorong penerapan SPBE dan smart government di lingkungan Kementerian Perhubungan.
 - 5) Peningkatan penerapan perizinan berusaha berbasis risiko (PPBR) di bidang transportasi.
 - 6) Peningkatan pencatatan dan optimalisasi pemanfaatan aset Kementerian Perhubungan.
 - 7) Peningkatan integritas, profesionalisme dan budaya kerja serta penerapan sistem merit dalam pengelolaan ASN Kementerian Perhubungan.

- 8) Peningkatan kualitas manajemen kinerja dan manajemen risiko di lingkungan Kementerian Perhubungan, termasuk pembentukan SDU (Special Delivery Unit) untuk memastikan tercapainya target kinerja dan pemanfaatan hasil pembangunan bidang perhubungan.

3.3 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

Dalam rangka mewujudkan pelayanan transportasi udara yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah dalam rangka mewujudkan konektivitas nasional di bidang perhubungan udara dilakukan melalui arah kebijakan dan strategi sebagaimana ditunjukkan pada tabel berikut.

Tabel 3. 4 Arah Kebijakan dan Strategi Ditjen Perhubungan Udara

Sasaran	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
SP1 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Udara	AK1 Meningkatkan konektivitas transportasi udara di daerah 3TP, terisolir, dan rawan bencana	a. Optimalisasi pelayanan angkutan udara perintis penumpang dan kargo (Program Jembatan Udara); b. Peningkatan efektivitas pengawasan pelaksanaan pelayanan angkutan udara perintis (penumpang dan kargo) termasuk penegakan sanksi hukum; c. Peningkatan efektivitas pengawasan pelaksanaan tarif angkutan udara perintis; d. Pengembangan/optimalisasi bandar udara di daerah 3TP, terisolir, dan rawan bencana; e. Optimalisasi slot penerbangan; f. Pembangunan bandar udara baru; g. Pembangunan bandar udara perairan dan <i>Aerodrome</i> Perairan; h. Standarisasi <i>airstrip</i> /lapter; i. Optimalisasi pelayanan Navigasi Penerbangan.
	AK2 Pemenuhan regulasi pendukung konektivitas transportasi udara	a. Penyusunan tatanan jaringan dan rute angkutan udara; b. Evaluasi tatanan kebandarudaraan nasional; c. Evaluasi tatanan Navigasi Penerbangan; d. Pemenuhan regulasi terkait penerbangan perintis; e. Pemenuhan regulasi terkait <i>aerodrome</i> perairan; f. Pemenuhan regulasi terkait standarisasi <i>airstrip</i> /lapter.
	AK3 Mendorong peran serta pemerintah daerah dalam penyelenggaraan angkutan udara	a. Meningkatkan koordinasi dengan pemerintah daerah; b. Memberikan dukungan teknis dan administratif terkait penyelenggaraan angkutan udara oleh pemerintah daerah.

Sasaran	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
SP2 Meningkatnya Kinerja Layanan Transportasi Udara	AK4 Meningkatkan kualitas pelayanan bandar udara	a. Peningkatan pelayanan bandar udara dengan penerapan konsep <i>smart airport</i>; b. Pengembangan bandar udara VVIP IKN; c. Penataan bandar udara internasional guna mendorong penguatan industri penerbangan nasional; d. Pengembangan bandar udara untuk mendukung sistem logistik nasional/NLE; e. Pengembangan bandar udara untuk mendukung kawasan prioritas KEK, KI, KSPN, dll; f. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan standar pelayanan jasa kebandarudaraan di bandar udara (termasuk penyediaan fasilitas bagi pengguna jasa berkebutuhan khusus dan fasilitas yang responsif gender); g. Evaluasi dan tindak lanjut hasil penilaian IKM (Indeks Kepuasan Masyarakat) Unit Kerja; h. Mendorong pembangunan/pengembangan dan pengoperasian bandar udara melalui KPBU atau peran serta swasta dan pemerintah daerah; i. Pembangunan bandar udara yang terintegrasi antarmoda; j. Pembangunan/pengembangan bandar udara dengan penerapan konsep <i>eco-airport</i>.
	AK5 Meningkatkan kualitas pelayanan angkutan udara	a. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap tarif angkutan udara (termasuk evaluasi TBA dan TBB); b. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap ketepatan pelayanan angkutan udara (<i>delay management</i>) termasuk penegakan sanksi hukum; c. Peningkatan pelayanan angkutan udara kargo (antara lain pengaturan pengoperasian <i>pesawat tanpa awak</i>); d. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan standar pelayanan minimal penumpang angkutan udara (termasuk penyediaan fasilitas bagi pengguna jasa berkebutuhan khusus dan fasilitas yang responsif gender).
	AK6 Meningkatkan pelayanan transportasi udara berbasis digital	a. Mendukung pelayanan perizinan berusaha terintegrasi secara elektronik melalui sistem <i>Online Single Submission (OSS)</i>; b. Penguatan regulasi pendukung pelayanan perizinan berbasis digital.
	AK7 Penguatan dukungan terhadap industri penerbangan nasional	a. Dukungan terhadap implementasi Rencana Induk Pembangunan Industri Nasional Tahun 2015-2035 (terkait industri kedirgantaraan); b. Dukungan terhadap penguatan ekosistem industri kedirgantaraan Indonesia; c. Sertifikasi Pesawat Udara Amfibi dan pesawat udara dengan teknologi terbaru dan ramah lingkungan; d. Implementasi ICAO CORSIA dan pengembangan/penggunaan energi terbarukan (Sustainable Aviation Fuel).

Sasaran	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
SP3 Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	AK8 Meningkatkan Keselamatan Penerbangan	a. Mempertahankan tingkat keselamatan penerbangan sesuai dengan standar internasional; b. Pemenuhan regulasi penerbangan sesuai dengan standar internasional keselamatan penerbangan termasuk penegakan sanksi hukum; c. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan standar keselamatan penerbangan, khususnya wilayah 3TP; d. Dukungan peran aktif Indonesia di pertemuan Internasional dan Komite Teknis ICAO bidang keselamatan penerbangan sipil dan perlindungan lingkungan penerbangan; e. Pemenuhan fasilitas sarana dan prasarana keselamatan penerbangan sesuai dengan perkembangan teknologi terbaru; f. Peningkatan koordinasi dengan unit kerja dan Instansi terkait dalam pengawasan keselamatan dan keamanan penerbangan dan pelayaran pada perairan yang digunakan sebagai Aerodrome Perairan; g. Penetapan operasi manajemen lalu lintas penerbangan (Balon Udara, Aerosport, dll); h. Pemenuhan kuantitas SDM di bidang keselamatan penerbangan sesuai dengan penghitungan Analisis Beban Kerja; i. Pemenuhan kualitas dan kompetensi SDM di bidang keselamatan penerbangan sesuai dengan aturan Standar Kompetensi Jabatan; j. Pemenuhan Implementasi Mitigasi (Safety Enhancement Initiatives) di dalam National Aviation Safety Program (NASP) oleh seluruh pemangku kepentingan.
	AK9 Meningkatkan Keamanan Penerbangan	a. Mempertahankan tingkat keamanan penerbangan dan fasilitas (FAL) udara (sesuai standar ICAO); b. Pemenuhan regulasi penerbangan sesuai dengan standar keamanan penerbangan dan fasilitas (FAL) udara (Standards And Recommended Practices ICAO/ (SARPs)) termasuk penegakan sanksi hukum; c. Peningkatan fasilitas keamanan penerbangan dan fasilitas (FAL) udara sesuai dengan perkembangan teknologi terkini; d. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan standar keamanan penerbangan dan fasilitas (FAL) udara; e. Peningkatan koordinasi dalam rangka pencegahan dan penanggulangan tindakan melawan hukum di penerbangan; f. Peningkatan koordinasi dan komunikasi dalam rangka Implementasi ketentuan fasilitas (FAL) Udara dengan Instansi pemerintahan di bidang Kepabeanean, Keimigrasian, dan kekarantinaan; g. Pemenuhan kuantitas SDM di bidang keamanan penerbangan dan fasilitas (FAL) udara sesuai dengan penghitungan Analisis Beban Kerja; h. Pemenuhan kualitas dan kompetensi SDM di bidang keamanan penerbangan dan fasilitas (FAL) udara sesuai dengan aturan Standar Kompetensi Jabatan.

Sasaran	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
SPp4 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik di Ditjen Perhubungan Udara	AK10 Peningkatan kualitas perencanaan dan tata kelola keuangan Ditjen Perhubungan Udara	a. Penerapan prinsip good governance dalam pengelolaan perencanaan dan keuangan; b. Monitoring, evaluasi, dan perbaikan sistem pengendalian internal dalam rangka penilaian tingkat maturitas penyelenggaraan SPIP Ditjen Perhubungan Udara; c. Monitoring, evaluasi, dan perbaikan penyelenggaraan SAKIP dalam rangka penilaian SAKIP Ditjen Perhubungan Udara; d. Sinkronisasi dokumen perencanaan Ditjen Perhubungan Udara dengan kebijakan nasional (RPJPN/RPJMN); e. Peningkatan efisiensi dan efektivitas dalam perencanaan dan penganggaran (melalui sistem aplikasi perencanaan dan penganggaran); f. Optimalisasi anggaran berbasis kinerja; g. Penerapan sistem keuangan yang transparan dan akuntabel (melalui sistem digitalisasi keuangan).
	AK11 Peningkatan kualitas SDM Ditjen Perhubungan Udara	a. Pengembangan SDM berdasarkan prinsip manajemen talenta di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara; b. Mendorong peningkatan kompetensi SDM melalui program pelatihan teknis serta memnuhi kompetensi manajerial, sosio kultural dan teknis sesuai dengan Standar Kompetensi Jabatan; c. Penerapan sistem penilaian kinerja SDM berbasis kinerja (<i>Performances-Based Assessment</i>); d. Penghargaan dan insentif berbasis kinerja dengan menerapkan sistem <i>reward and punishment</i> yang adil untuk meningkatkan motivasi kerja; e. Pemenuhan fasilitas kerja (lingkungan kerja) yang nyaman dan mendukung produktivitas serta motivasi kerja; f. Membangun budaya kerja yang positif melalui penerapan nilai-nilai perilaku kerja "BerAKHLAK" (Berorientasi Pelayanan, Akuntabel, Kompeten, Harmonis, Loyal, Adaptif, dan Kolaboratif); g. Monitoring dan Evaluasi berkala terhadap efektivitas program pengembangan SDM; h. Transformasi digital dalam manajemen SDM untuk efisiensi pengelolaan SDM dan analisis kinerja serta pengembangan karier pegawai.
	AK12 Peningkatan efektivitas kelembagaan Ditjen Perhubungan Udara	a. Penyesuaian organisasi merujuk pada ketentuan Perpres 140 Tahun 2024 tentang Organisasi Kementerian Negara dan Perpres 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan; b. Pembentukan organ Manajemen Keselamatan Penerbangan (<i>State Safety Program/ SSP</i>); c. Penataan tata kerja penegakan hukum; d. Pemisahan fungsi regulator dan operator terkait tata kerja pengelolaan bandar udara yang diselenggarakan oleh unit organisasi dibawah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara; e. Penataan tata kerja terhadap pembinaan <i>Intellegent Air Transport</i>; f. Penataan/ penguatan organisasi dan tata kerja Kantor Otoritas Bandar Udara; g. Penataan kriteria klasifikasi organisasi Kantor UPBU; h. Penataan/ penguatan organisasi dan tata kerja Kantor UPBU dan Satuan Pelayanan/ Satpel; i. Penataan/ penguatan organisasi dan tata kerja Balai-balai di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara.
	AK13 Peningkatan efektivitas regulasi Ditjen	a. Penyusunan regulasi yang selaras dengan standar internasional (ICAO); b. Mengidentifikasi kebutuhan regulasi berdasarkan tantangan aktual dan perkembangan sektor terkait;

Sasaran	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
	Perhubungan Udara	c. Penyederhanaan dan reformasi regulasi dengan mengevaluasi, menghapus atau merevisi regulasi tumpang tindih dan tidak relevan; d. Deregulasi dan simplifikasi aturan melalui penyederhanaan prosedur perizinan dan regulasi agar lebih efisien dan mudah dipahami; e. Penyusunan regulasi yang adaptif terhadap perubahan teknologi dan globalisasi di sektor transportasi udara; f. Monitoring, evaluasi, dan perbaikan regulasi secara berkala dan berkelanjutan; g. Peningkatan partisipasi publik dalam pembentukan regulasi (harmonisasi regulasi lintas sektor); h. Peningkatan sistem pengawasan yang transparan dan akuntabel serta penerapan sanksi yang jelas, terukur dan konsisten; i. Meningkatkan kemudahan akses terhadap regulasi transportasi udara (penggunaan teknologi informasi).
	AK14 Peningkatan implementasi e-government di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara	a. Implementasi roadmap TIK Ditjen Perhubungan Udara; b. Peningkatan kualitas layanan informasi transportasi udara termasuk perizinan secara online untuk dapat diakses publik secara mudah; c. Penguatan infrastruktur teknologi digital di sektor transportasi udara untuk meningkatkan efisiensi pelayanan dan birokrasi; d. Peningkatan Keamanan Siber (Cyber Security) untuk meningkatkan keamanan data dan informasi unit kerja; e. Monitoring, evaluasi, dan perbaikan berkelanjutan terhadap implementasi e-Government/Smart Governance di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara; f. Mengadopsi tren teknologi terbaru seperti Internet of Things (IoT) dan Big Data Analytics untuk pengambilan keputusan berbasis data dan otomatisasi layanan public; g. Mendukung pelaksanaan pengaduan atau konsultasi bagi masyarakat yang disediakan oleh Kementerian Perhubungan melalui koordinasi dengan unit kerja di Lingkungan Ditjen Perhubungan Udara dan stakeholder terkait lainnya; h. Meningkatkan keterlibatan atau interaksi masyarakat terhadap kebijakan transportasi udara melalui penyediaan informasi berbasis digital; i. Mendukung pelaksanaan korespondensi persuratan di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara yang disediakan oleh Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI); j. Pemenuhan fasilitas kerja yang memadai guna mewujudkan lingkungan kerja yang nyaman dan mendukung produktivitas serta motivasi kerja pegawai; k. Meningkatkan koordinasi antar unit kerja di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara dan instansi terkait lainnya dalam rangka implementasi e-government di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara.

3.4 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS II KOMODO

Dalam rangka mewujudkan penyelenggaraan pelayanan bandar udara yang andal, berdaya saing, serta memberikan nilai tambah guna mendukung konektivitas transportasi udara, Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo menetapkan arah kebijakan sebagai berikut:

1. Penguatan Peran Bandar Udara Komodo sebagai Pintu Gerbang Destinasi Pariwisata Prioritas (DPP)
Penguatan peran Bandar Udara Komodo dilakukan dengan meningkatkan kapasitas, kualitas, dan standar pelayanan bandar udara guna mendukung aksesibilitas dan konektivitas menuju Destinasi Pariwisata Prioritas. Kebijakan ini diarahkan untuk mendorong peningkatan pergerakan penumpang dan wisatawan, khususnya wisatawan mancanegara, serta memperkuat posisi Bandar Udara Komodo sebagai simpul transportasi udara utama di kawasan pariwisata unggulan nasional. Arah kebijakan ini dapat dilakukan melalui strategi:
 - a. Melakukan pengembangan dan perluasan terminal penumpang untuk mendukung pemisahan layanan domestik dan internasional;
 - b. Mengembangkan dan menata ulang kawasan parkir kendaraan bermotor;
 - c. Mengembangkan prasarana landside hubung dan penambahan garbarata;
 - d. Meningkatkan standar pelayanan penumpang sesuai standar bandar udara internasional;
 - e. Melakukan pembangunan terminal kargo untuk meningkatkan kapasitas, efisiensi, serta kualitas pelayanan kargo udara, sekaligus mendukung kelancaran arus barang dan konektivitas wilayah.
2. Penguatan Efisiensi Operasional dan Kinerja Keuangan Bandar Udara Komodo
Penyelenggaraan operasional bandar udara diarahkan agar semakin efisien, efektif, dan produktif melalui optimalisasi pemanfaatan sarana dan prasarana, pengendalian biaya operasional, serta peningkatan kualitas perencanaan dan pengelolaan aset. Di sisi lain, kebijakan ini juga mendorong penguatan kinerja keuangan melalui optimalisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) dan pengembangan sumber pendapatan non-aeronautika secara berkelanjutan. Arah kebijakan ini dapat dilakukan melalui strategi:
 - a. Mengoptimalkan perencanaan anggaran berbasis prioritas keselamatan, keamanan, dan pelayanan;
 - b. Mendorong optimalisasi PNBP serta pengembangan pendapatan non-aeronautika;
 - c. Meningkatkan pemanfaatan aset dan kerja sama pemanfaatan lahan secara berkelanjutan;
 - d. Peningkatan kualitas perencanaan dan penganggaran.
3. Penguatan Sumber Daya Manusia dan Kelembagaan
Pengembangan SDM dan kelembagaan dilaksanakan melalui peningkatan kompetensi, profesionalisme, dan integritas aparatur, serta penataan organisasi yang adaptif terhadap dinamika dan tantangan penyelenggaraan kebandarudaraan. Kebijakan ini bertujuan untuk mewujudkan tata kelola organisasi yang efektif, akuntabel, dan berorientasi pada peningkatan kinerja pelayanan publik. Arah kebijakan ini dapat dilakukan melalui:
 - a. Meningkatkan kompetensi dan profesionalisme SDM melalui pendidikan dan pelatihan teknis, fungsional, serta sertifikasi sesuai standar kebandarudaraan internasional;

- b. Mengoptimalkan penataan kebutuhan SDM berdasarkan analisis beban kerja dan kebutuhan organisasi;
 - c. Memperkuat sistem manajemen kinerja dan budaya kerja berorientasi pelayanan publik;
 - d. Menyediakan bangunan operasional tipe 70 dan mess untuk mendukung kesejahteraan pegawai.
- 4. Penguatan Tata Kelola Pemerintahan Berbasis Digital

Penguatan tata kelola pemerintahan berbasis digital diarahkan untuk meningkatkan kualitas layanan, efisiensi operasional, transparansi, serta akurasi pengambilan keputusan melalui pemanfaatan teknologi informasi dan sistem digital. Penerapan tata kelola berbasis digital mencakup digitalisasi sistem pelayanan kebandarudaraan, pengelolaan data dan informasi, serta integrasi sistem pendukung administrasi dan operasional guna mewujudkan penyelenggaraan pemerintahan yang efektif, akuntabel, dan responsif terhadap kebutuhan pengguna jasa.

 - a. Melaksanakan Penerapan sistem digital dan teknologi informasi dalam pelayanan dan operasional kebandarudaraan guna meningkatkan efisiensi, keandalan sistem, transparansi pelayanan, serta kualitas pengambilan keputusan.
 - b. Penyelenggaraan pengelolaan administrasi dan keuangan perkantoran secara elektronik yang didukung oleh ketersediaan dan pemeliharaan sarana dan prasarana perkantoran yang memadai.
- 5. Peningkatan Sinergi dan Kolaborasi dengan Pemangku Kepentingan

Penyelenggaraan dan pengembangan bandar udara dilaksanakan melalui penguatan sinergi dan kolaborasi dengan kementerian/lembaga terkait, pemerintah daerah, operator penerbangan, pelaku usaha, serta masyarakat. Kebijakan ini bertujuan untuk menciptakan keterpaduan perencanaan dan pelaksanaan program, meningkatkan efektivitas pelayanan, serta mendukung pengembangan wilayah dan pariwisata secara terpadu. Arah kebijakan ini dapat dilakukan melalui:

 - a. Melakukan koordinasi dengan pemerintah daerah dalam pengembangan bandar udara;
 - b. Melakukan kerja sama dalam pengusahaan bandar udara dengan pemerintah daerah, BUMN dan Swasta.
- 6. Pengembangan Bandar Udara yang Berwawasan Lingkungan dan Berkelanjutan

Pengembangan Bandar Udara Komodo dilaksanakan dengan memperhatikan prinsip pembangunan berkelanjutan dan berwawasan lingkungan. Kebijakan ini mencakup pengelolaan lingkungan yang baik, efisiensi penggunaan sumber daya, pengendalian dampak lingkungan, serta penerapan praktik ramah lingkungan guna menjaga keseimbangan antara pengembangan infrastruktur bandar udara dan kelestarian lingkungan sekitar. Arah kebijakan ini dapat dilakukan melalui:

- a. Mengembangkan sistem pengelolaan sampah terpilah dan berkelanjutan kerja sama dengan pemerintah daerah, maskapai, dan pemangku kepentingan;
 - b. Menyediakan fasilitas pengelolaan limbah B3 dan insinerator sesuai ketentuan;
 - c. Meningkatkan kapasitas dan keandalan *Water Treatment Plant*.
7. **Pengutamaan Aspek Keselamatan, Keamanan, dan Pelayanan Transportasi Udara**
 Seluruh kegiatan pengembangan dan pengelolaan bandar udara dilaksanakan dengan mengutamakan aspek keselamatan, keamanan, dan pelayanan transportasi udara sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Kebijakan ini menjadi landasan utama dalam setiap pengambilan keputusan untuk menjamin terpenuhinya standar keselamatan penerbangan, keamanan bandar udara, serta kualitas pelayanan kepada pengguna jasa. Arah kebijakan ini dapat dilakukan melalui:
 - a. Meningkatkan mitigasi risiko keselamatan penerbangan akibat kondisi cuaca ekstrem dan bencana alam;
 - b. Melaksanakan sosialisasi keselamatan dan keamanan penerbangan kepada masyarakat setempat;
 - c. Pemenuhan standar keselamatan dan keamanan penerbangan melalui kegiatan pembangunan, rehabilitasi dan pemeliharaan prasarana keselamatan bandar udara; dan kegiatan pembangunan, rehabilitasi dan pemeliharaan prasarana keamanan penerbangan;
 - d. Melakukan pemenuhan fasilitas pelayanan bandar udara internasional;
 - e. Melakukan pemenuhan peralatan PKP-PK;
 - f. Melakukan pemenuhan kapasitas dan kompetensi SDM bidang keselamatan dan keamanan penerbangan.

Dalam rangka peningkatan keselamatan, keamanan dan pelayanan Bandar Udara Kelas II Komodo, maka beberapa kegiatan strategis (prioritas) yang akan dilaksanakan tahun 2025-2029 telah dituangkan dalam kerangka pendanaan tahun 2025-2029 antara lain adalah :

1. Pengadaan Dan Pemasangan Pagar Batas Bangunan Lahan Bandara (2000 M2);
2. Pekerjaan Pembangunan Gedung Maintenance Workshop (380 M2);
3. Pekerjaan Pembangunan Gedung Operasional Tipe 70 (1 Unit) Dan Pembangunan Mess Tipe 1 (1 Unit) Termasuk Meubeleir;
4. Pekerjaan Pembangunan Terminal Kargo (1500 M2) Beserta Fasilitas Penunjang;
5. Pekerjaan Pembuatan Signboard + Ramburambu Keamanan;
6. Pekerjaan Perluasan Area Parkir Kendaraan Sisi Darat Beserta Landscape (4500 M2);
7. Pekerjaan Perluasan Gedung Power House (150 M2);
8. Pekerjaan Perluasan Gedung Terminal Penumpang (9000 M2);

9. Pekerjaan Rehabilitasi Bangunan Operasional Type 36 (6 Unit) Termasuk Meubeleir;
10. Pembangunan Gedung E.O.C (300 M2) Termasuk Peralatan Penunjang (100M2);
11. Pembangunan TPS Dan Tempat Limbah B3;
12. Pemenuhan Fasilitas Terminal;
13. Pengadaan Dan Pengiriman Kursi Terminal 4 Seater;
14. Pengadaan Dan Pengiriman Sky Boom Lift Tangga Maintenance;
15. Pengadaan Dan Pengiriman Trolley;
16. Penyusunan Dokumen Lingkungan Hidup (Termasuk Pertek Dan Andalalin);
17. Penyusunan Perubahan/Amandemen Dokumen Aerodrome Manual (AM);
18. Penyusunan Perubahan/Amandemen Dokumen SMS;
19. Penyusunan RTT Sisi Udara Dan Sisi Darat Bandar Udara;
20. Penyusunan Sistem Manajemen Lingkungan;
21. Perubahan/Perpanjangan Amandemen Sertifikat Atau Register Bandar Udara;
22. Pekerjaan Optimalisasi Solar System PLTS;
23. Pekerjaan Perluasan Apron (10.100 M2);
24. Pengadaan Baggage Handling System;
25. Pengadaan Dan Pemasangan Garbarata (Aviobridge);
26. Pengadaan Dan Pengiriman Wheel Traktor (1 Unit), Rotary Mower (3 Unit) Dan Side Mower (1 Unit);
27. Latihan PKD Full Scale Dan Table Top PKP-PK;
28. Pekerjaan Pengadaan Dan Pemasangan CCTV 10 Titik;
29. Pekerjaan Pengadaan Dan Pemasangan X-Ray Cargo Multi View Dengan Aplikasi TIP Dan Automatic Threat Detection;
30. Pelaksanaan Budaya Keamanan Penerbangan (Security Campaign);
31. Pelatihan Keadaan Darurat Keamanan (Contingency Exercise) Full Scale;
32. Pelatihan Keadaan Darurat Keamanan (Contingency Exercise) Table Top;
33. Pengadaan Dan Pemasangan ETD;
34. Pengadaan Dan Pemasangan Peralatan X-Ray Bagasi Multi View Dengan Aplikasi Tip Dan Automatic Threat Detection;
35. Pengadaan Dan Pemasangan Peralatan X-Ray Kabin Multi View Dengan Aplikasi Tip Dan Automatic Threat Detection;
36. Pengadaan Dan Pemasangan WTMD;
37. Pengadaan HHMD;
38. Pertemuan Komite Keamanan Bandar Udara;
39. Rapat Komite AEP Dan Sosialisasi;
40. Presentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara;
41. Amandemen Dokumen AM Dan AEP;
42. Pekerjaan Normalisasi Runway Strip Dan Leveling Runway Light;
43. Pekerjaan Optimalisasi Runway Strip;
44. Pekerjaan Pengadaan Dan Pemasangan Pagar Wiremess Tinggi 2,44 M Area Sisi Udara (2000 M2);
45. Pemenuhan Standar Warna Kendaraan PKP-PK;
46. Pengadaan Dan Pemasangan RTIL;
47. Pengadaan Dan Pemasangan RTIL 1 Ujung Runway 17;
48. Pengadaan Dan Pemasangan TGS;

49. Pengadaan Peralatan Pemenuhan Kategori PKP-PK;
50. Pengadaan Suku Cadang AFL;
51. Penyusunan Amandemen Dokumen ASP.

Kebijakan Nasional Terkait Pengembangan Bandar Udara

Adapun kebijakan nasional terkait pengembangan Bandar Udara Kelas II Komodo antara lain:

- a. Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2025-2029 bahwa:
 - Bandar Udara Komodo – Labuan Bajo merupakan prioritas pengembangan Bandar Udara di daerah rawan bencana;
 - Bandar Udara Komodo – Labuan Bajo merupakan pengembangan Bandar Udara pada Kawasan Pariwisata/ Destinasi Pariwisata, dukungan terhadap Prioritas Nasional (PN) 3: menitikberatkan pada pengembangan infrastruktur, pariwisata, dan ekonomi kreatif meliputi kegiatan prioritas utama: Percepatan Pembangunan Destinasi Pariwisata Prioritas Borobudur-Yogyakarta-Prambanan, Percepatan Pembangunan Destinasi Pariwisata Labuan Bajo, Percepatan Pembangunan Destinasi Pariwisata Prioritas Danau Toba, Percepatan Pembangunan Destinasi Pariwisata Prioritas Lombok-Gili Tramenan;
 - Program Padat Karya pada Sektor Transportasi Udara, dukungan terhadap PN 6 Membangun dari Desa dan Dari Bawah untuk pertumbuhan Ekonomi, Pemerataan Ekonomi, dan Pemberantasan Kemiskinan dengan Sasaran mempercepat pengurangan kemiskinan dan peningkatan pemerataan.
- b. Berdasarkan Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 302 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029 bahwa:
 - Bandar Udara Komodo – Labuan Bajo melakukan pemenuhan fasilitas pelayanan bandar udara internasional;
 - Bandar Udara Komodo – Labuan Bajo melakukan pemenuhan peralatan pertolongan kecelakaan penerbangan dan pemadam kebakaran (PKP-PK).
- c. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2024 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional bahwa bandar udara Komodo-labuan bajo memiliki:

- Peran sebagai simpul, gerbang perekonomian, alih moda transportasi, mendukung perindustrian/pariwisata dan wisatawan nusantara, serta berada di daerah rawan bencana
 - Fungsi sebagai pemerintahan dan pengusaha
 - Penggunaan : Domestik dan Internasional
 - Hierarki : Pengumpul Sekunder (PS)
 - Klasifikasi Landas Pacu : 4C
- d. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010-2025 bahwa untuk Provinsi Nusa Tenggara Timur telah ditetapkan:
- Kawasan Pengembangan Pariwisata (KPPN) Komodo dan sekitarnya
 - Kawasan Pengembangan Pariwisata (KPPN) Labuan Bajo dan Sekitarnya
- Untuk mendukung destinasi pariwisata nasional (DPN) Komodo – Ruteng dan sekitarnya sehingga keberadaan bandar udara Komodo – labuan bajo diharapkan dapat mendukung peningkatan sektor pariwisata di wilayah Provinsi Nusa Tenggara Timur.

3.5 KERANGKA REGULASI KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS II KOMODO

Berdasarkan Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor: 302 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara telah memetakan kebutuhan regulasi 5 (lima) tahun kedepan periode 2025-2029. Rencana regulasi 5 (lima) tahun ke depan sebagaimana terlampir.

3.6 KERANGKA KELEMBAGAAN KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS II KOMODO

Berdasarkan Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor: 302 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029 untuk mewujudkan organisasi dan tata kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang tepat fungsi ukuran dan kinerja, maka dilakukan penataan dengan fokus sebagai berikut:

1. Pada tahun 2025-2027 fokus pada evaluasi terhadap komponen pada kriteria klasifikasi organisasi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang akan digunakan untuk penentuan kelas bandar udara;
2. Pada tahun 2028 fokus pada evaluasi dan penyesuaian terhadap tugas, fungsi dan beban organisasi pada Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara;
3. Pada Tahun 2029 fokus pada penyesuaian Organisasi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara terhadap dampak penerapan kebijakan kerjasama penyelenggaraan (KSP/KSO/PMN/BLU).

3.7 MANAJEMEN RISIKO KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS II KOMODO

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 3.5 disampaikan rencana tindak lanjut penyelesaian (RTP) dari hasil identifikasi risiko-risiko utama terhadap pencapaian masing-masing sasaran kegiatan pada tingkat Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo (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. 5 Matriks Identifikasi Awal Risiko Utama dan Rencana Mitigasi Risiko

Tabel 9. 5 Matriks Identifikasi Risiko Utama dan Rencana Mitigasi Risiko			
No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
Meningkatnya kinerja pelayanan Bandar Udara			
1	Tidak berfungsinya prasarana dan sarana bandar udara akibat gangguan teknis maupun non teknis	a. Melaksanakan pemeliharaan rutin dan berkala terhadap seluruh prasarana dan sarana bandar udara sesuai standar teknis. b. Menyusun dan menerapkan prosedur penanganan gangguan operasional dan keadaan darurat untuk meminimalkan dampak terhadap pelayanan. c. Meningkatkan pengawasan operasional serta koordinasi dengan unit operasional.	UPBU Kelas II Komodo
2	Belum terpenuhinya standar pelayanan minimal (SPM) pada sarana dan prasarana bandar udara	a. Melakukan evaluasi pemenuhan SPM secara berkala terhadap seluruh fasilitas pelayanan bandar udara. b. Menyusun rencana pemenuhan kekurangan sarana dan prasarana sesuai prioritas dan ketentuan yang berlaku. c. Mengusulkan kebutuhan anggaran dan pengembangan sarana prasarana guna mendukung pemenuhan SPM.	
3	Belum terpenuhinya jumlah dan kompetensi SDM pelayanan operasional	a. Mengusulkan penambahan formasi dan redistribusi SDM sesuai kebutuhan operasional bandar udara. b. Meningkatkan kompetensi SDM melalui pendidikan dan pelatihan teknis, sertifikasi, serta pembinaan berkelanjutan.	
4	Faktor cuaca dan bencana alam yang mengakibatkan pembatalan penerbangan dan/atau penutupan bandar udara.	a. Memperkuat koordinasi dengan instansi terkait dalam pemantauan cuaca dan penanganan kondisi darurat. b. Menyusun dan menerapkan rencana kontinjensi untuk menghadapi kondisi cuaca ekstrem dan bencana alam. c. Meningkatkan kesiapsiagaan operasional guna meminimalkan gangguan pelayanan bandar udara.	
Meningkatnya keselamatan dan keamanan Penerbangan di Bandar Udara			
1	Tidak tercapainya target tingkat keselamatan dan keamanan penerbangan	a. Meningkatkan pengawasan dan pengendalian terhadap pelaksanaan prosedur keselamatan dan keamanan penerbangan.	UPBU Kelas II Komodo

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
		b. Melakukan evaluasi dan perbaikan berkelanjutan terhadap standar operasional prosedur (SOP). c. Pemenuhan dokumen keselamatan dan keamanan penerbangan	
2	Belum terpenuhinya fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan sesuai dengan standar	a. Melakukan inventarisasi dan evaluasi kondisi fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan. b. Mengusulkan pengadaan, peningkatan, atau penggantian fasilitas sesuai standar yang ditetapkan. c. Melaksanakan pemeliharaan fasilitas keselamatan dan keamanan secara berkala.	
3.	Kondisi cuaca ekstrem dan bencana alam yang mengganggu keselamatan dan keamanan penerbangan	a. Mengoptimalkan sistem pemantauan cuaca dan penyampaian informasi kepada pihak terkait. b. Meningkatkan koordinasi dengan BMKG dan pihak terkait lainnya. c. Menerapkan prosedur keselamatan penerbangan dalam kondisi cuaca ekstrem dan keadaan darurat.	
4	Belum terpenuhinya jumlah dan kompetensi SDM di bidang keselamatan dan keamanan penerbangan	a. Mengusulkan pemenuhan kebutuhan SDM keselamatan dan keamanan penerbangan. b. Meningkatkan kompetensi SDM melalui pelatihan, sertifikasi, dan pembinaan sesuai standar. c. Melakukan evaluasi kinerja SDM keselamatan dan keamanan secara berkala.	
Meningkatnya Kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara			
1	Kurangnya kualitas perencanaan dan tata kelola keuangan	a. Meningkatkan kualitas perencanaan anggaran berbasis kinerja dan kebutuhan riil organisasi. b. Memperkuat pengendalian internal dan kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan. c. Meningkatkan kapasitas SDM di bidang pengelolaan keuangan dan perencanaan.	UPBU Kelas II Komodo
2	Ketidakefektifan	a. Menyempurnakan proses perencanaan	

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
	perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan program serta kegiatan	program dan kegiatan secara terintegrasi dan terukur. b. Meningkatkan koordinasi antarunit kerja dalam pelaksanaan program. c. Melaksanakan monitoring dan evaluasi secara berkala untuk memastikan capaian kinerja.	
3	Kurang optimalnya implementasi <i>e-government</i> di lingkungan UPBU Kelas II Komodo	a. Meningkatkan pemanfaatan sistem pemerintahan berbasis elektronik dalam proses administrasi dan pelayanan. b. Mengembangkan dan mengintegrasikan aplikasi pendukung tata kelola pemerintahan. c. Meningkatkan kompetensi SDM dalam pemanfaatan teknologi informasi.	
4	Ketergantungan pendapatan pada sektor pariwisata sehingga penerimaan masih sangat bergantung pada tingkat aktivitas pariwisata.	a. Mengoptimalkan pemanfaatan aset bandar udara sesuai ketentuan yang berlaku. b. Melakukan diversifikasi sumber PNBPN dalam rangka meningkatkan kemandirian pendapatan. c. Meningkatkan efisiensi dan efektivitas pengelolaan penerimaan negara bukan pajak.	

BAB IV

TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN KANTOR UPBU KELAS II KOMODO

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.

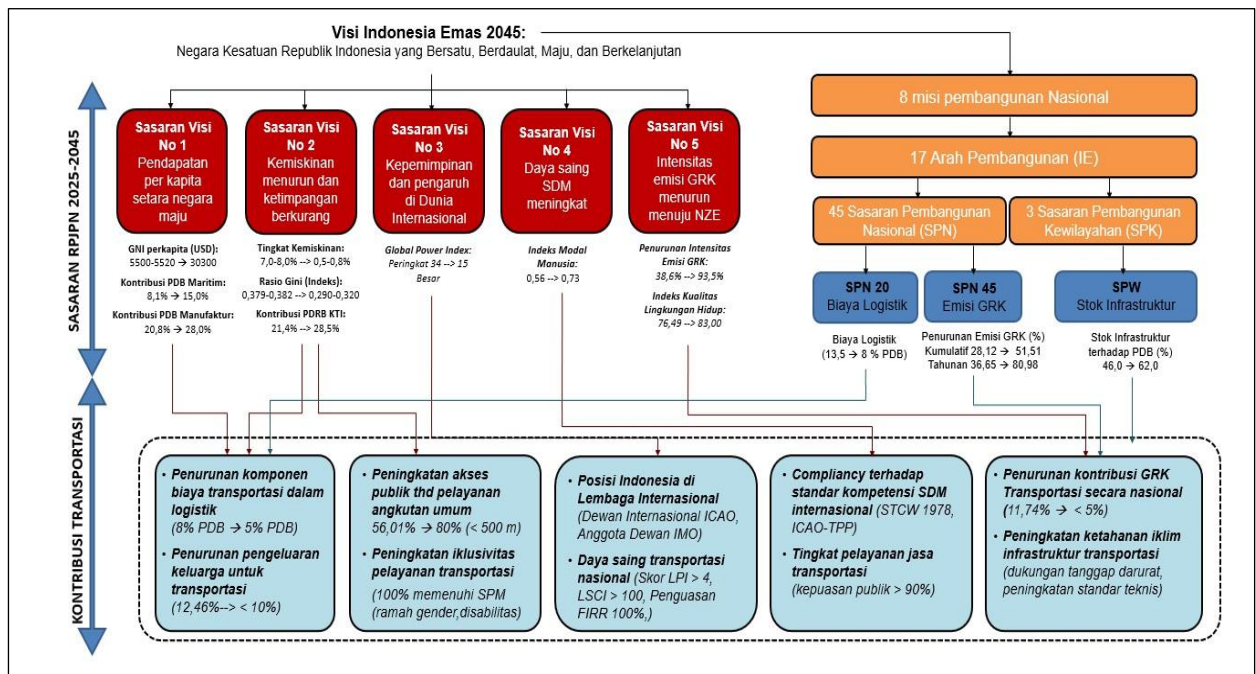
Sasaran pertama, pendapatan per kapita Indonesia diperkirakan setara seperti negara maju sekitar USD23.000-30.300 dan masuk ke dalam ekonomi 5 (lima) terbesar di dunia yang utamanya didorong oleh peningkatan kontribusi PDB industri manufaktur menjadi 28,0 persen dan PDB kemaritiman menjadi 15,0 persen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

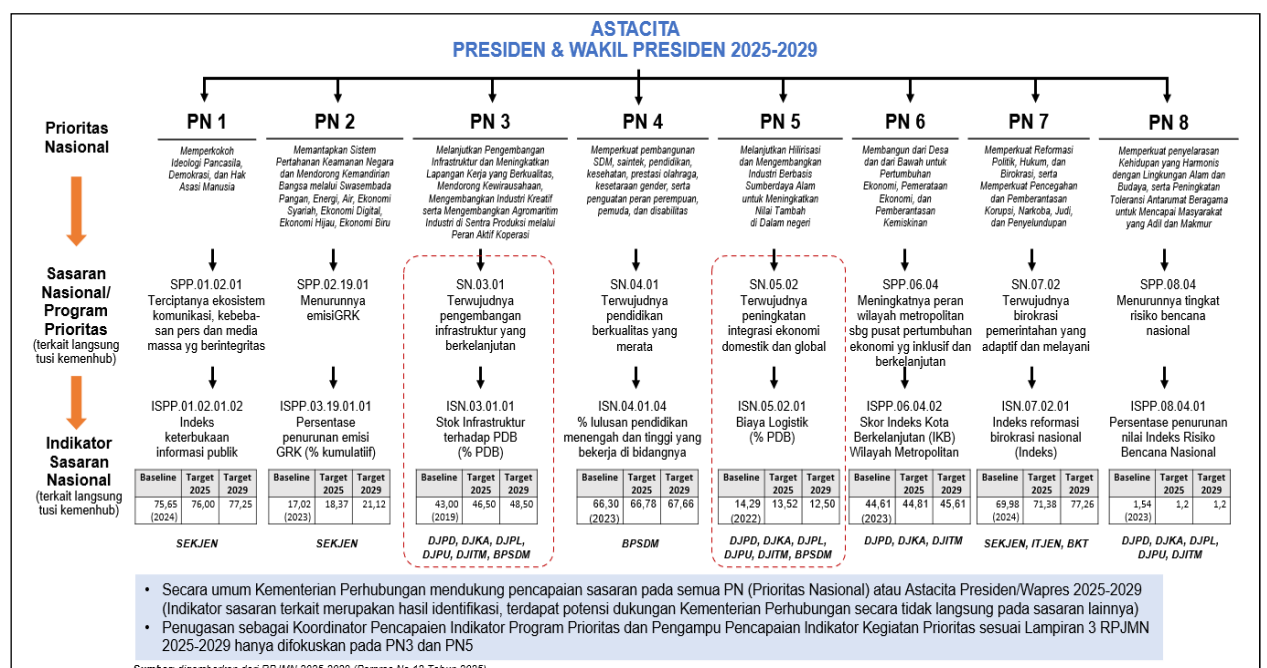
Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025-2029 dilengkapi dengan sasaran pembangunan yang terukur. Sasaran pembangunan menggambarkan kondisi yang diharapkan dalam mencapai penurunan kemiskinan, peningkatan kualitas sumber daya manusia, dan pertumbuhan ekonomi tinggi berkelanjutan. Kondisi 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 KEWIRAUSAHAAN, MENGEMBANGKAN INDUSTRI KREATIF SERTA MENGEMBANGKAN AGROMARITIM INDUSTRI DI SENTRA PRODUKSI MELALUI PERAN AKTIF KOPERASI								
Prioritas Nasional/ Program Prioritas/ Kegiatan Prioritas/ Proyek Prioritas	Sasaran	Indikator	Satuan	Baseline 2024	Target 2025	Target 2029	Agenda Transformasi	Koordinator/ Pengampu
03 PN: Melanjutkan Pengembangan Infrastruktur dan Meningkatkan Lapangan Kerja yang Berkualitas, Mendorong Kewirausahaan, Mengembangkan Industri Kreatif serta Mengembangkan Agromaritim Industri di Sentra Produksi melalui Peran Aktif Koperasi								
03.01 PP: Pengembangan Konektivitas dan Layanan Transportasi Multimoda	01 - Meningkatnya konektivitas dan layanan multimoda melalui integrasi transportasi darat, Laut dan udara	04 - <i>On Time Performance</i> penerbangan	per sen	72,46 (2023)	80	85		022 - Kementerian Perhubungan
03.01.04 KP: Pengembangan Jaringan Bandara Terpadu	01 - Terwujudnya jaringan bandara yang terpadu untuk mendukung konektivitas wilayah	01 - Bandara yang dibangun dan dikembangkan (kumulatif angka dasar tahun 2020)	lokasi (kumulatif)	100 (2023)	116	121		022 - Kementerian Perhubungan
		02 - Jumlah layanan nonkomersil angkutan udara penumpang dan kargo	layanan	261 (2023)	313	408		022 - Kementerian Perhubungan
		03 - Persentase kepatuhan keamanan penerbangan	per sen	80,58 (2023)	77	81		022 - Kementerian Perhubungan
03.01.04.01 PRO-P: Pembangunan dan Pengembangan Bandara								
03.01.04.02 PRO-P: Pembangunan dan Pengembangan Bandara mendukung Kawasan Prioritas								
03.01.04.03 PRO-P: Pembangunan dan Pengembangan Bandara mendukung Kawasan Tertinggal								
03.01.04.04 PRO-P: Penyelenggaraan Layanan Nonkomersil Angkutan Udara Penumpang								
03.01.04.05 PRO-P: Penyelenggaraan Layanan Nonkomersil Kargo Udara								
03.01.04.06 PRO-P: Keselamatan dan Keamanan Penerbangan								
03.01.04.07 PRO-P: Peningkatan Tata Kelola Konektivitas Udara								

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

Tabel 4. 3 Program Prioritas dan Kegiatan Prioritas PN 5 RPJMN 2025-2029 (Sektor Transportasi Udara)

PRIORITAS NASIONAL 5 : MELANJUTKAN HILIRISASI DAN MENGEMBANGKAN INDUSTRI BERBASIS SUMBER DAYA ALAM UNTUK MENINGKATKAN NILAI TAMBAH DI DALAM NEGERI								
Prioritas Nasional/ Program Prioritas/ Kegiatan Prioritas/ Proyek Prioritas	Sasaran	Indikator	Satuan	Baseline 2024	Target 2025	Target 2029	Agenda Transformasi	Koordinator/ Pengampu
05 PN: Melanjutkan Hilirisasi dan Mengembangkan Industri Berbasis Sumber daya Alam untuk Meningkatkan Nilai Tambah di Dalam Negeri								
05.03 PP: Optimalisasi Backbone Integrasi Ekonomi dan Perkuatan Sistem Logistik Nasional								
05.03.01 KP: Penguatan Infrastruktur Konektivitas, Layanan Backbone, dan Sarana Penunjang Logistik	01 - Menguatnya infrastruktur konektivitas, layanan backbone, dan sarana penunjang logistik	03 - Biaya transportasi logistik pada angkutan udara terhadap PDB	persen	0,89	0,84	0,77		022 - Kementerian Perhubungan
		08 - Jumlah bandara primer / utama yang ditingkatkan kapasitasnya	lokasi (kumulatif)	3 (2023)	9	5		022 - Kementerian Perhubungan
		09 - Volume angkutan barang transportasi udara pada bandara primer/utama	juta ton	1.391	1.419	1.536		022 - Kementerian Perhubungan

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

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

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

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

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

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

Indikator		Satuan	Baseline 2024	Target					Keterangan
KP 05.03.01	Volume angkutan barang transportasi udara pada bandara primer/ utama	juta kg	1,391	1,419	1,447	1,476	1,505	1,536	1. Sultan Iskandar Muda 2. Kualanamu 3. Minangkabau 4. Sultan Syarif Kasim II 5. Sultan Thaha 6. Hang Nadim 7. Depati Amir 8. Sultan Mahmud Baharuddin II 9. Fatmawati-Soekarno 10. Radin Inten 2 11. Soekarno-Hatta 12. Kertajati 13. Kulon Progo (NYIA) 14. Ahmad Yani 15. Juanda 16. I Gusti Ngurah Rai 17. El Tari 18. Zainudin Abdul Majid (BIL) 19. Patiimura 20. Sultan Baullah 21. Supadio 22. Tjilik Riwut 23. Syamsudin Noor 24. SAMS Sepinggan 25. Juwata 26. Sam Ratulangi 27. Djalaluddin 28. Mutiara Sis Al Jufri 29. Tampa Padang 30. Sultan Hasanuddin 31. Haluoleo 32. DEO Sorong 33. Sentani 34. Rendani 35. Mopah 36. Nabire Baru 37. Wamena

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

4.1.3 Indikator Kinerja Biaya Transportasi Logistik Pada Sektor Transportasi Udara

Sesuai dengan Perpres 12 Tahun 2025 tentang RPJMN Tahun 2025-2029, indikator "*Biaya transportasi logistik pada angkutan udara terhadap PDB*" merupakan salah satu indikator RPJMN 2025-2029 yang digunakan untuk 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

Berdasarkan RPJMN 2025-2029 secara umum bidang transportasi selain melaksanakan penugasan pada PN3 dan PN5 sebagai Koordinator pelaksanaan indikator Program Prioritas (PP), Pengampu indikator Kegiatan Prioritas (KP), dan pelaksana sejumlah agenda strategis nasional dalam Prioritas Nasional (PN) lainnya (PN 1 sd PN 8). Indikasi dukungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara terhadap berbagai prioritas RPJMN 2025-2029 tersebut dikembangkan untuk mendukung kawasan prioritas dalam RPJMN 2025-2029, diantaranya KSPP (Kawasan Sentra Produksi Pertanian), KI (Kawasan Industri), KEK (Kawasan Ekonomi Khusus), KPBPB (Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas), DPP Destinasi Pariwisata Prioritas), Hilirisasi SDA, daerah tertinggal, dan daerah perbatasan. Indikasi kegiatan strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara tahun 2025-2029 yang mendukung pelaksanaan sejumlah agenda pembangunan dalam Program Nasional (PN) RPJMN 2025-2029. Program prioritas nasional Direktorat Jenderal Perhubungan Udara tercantum dalam Program Infrastruktur Konektivitas, dengan lokasi, jenis kegiatan, serta alokasi pendanaan dapat dilihat pada Lampiran 2.

Tabel 4. 7 Indikasi Kegiatan Strategis Ditjen Perhubungan Udara dalam RPJMN 2025-2029

Sektor/Bidang	Indikasi Kegiatan Strategis
Transportasi Udara (Pengampu/ Pelaksana: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara)	1. Angkutan Udara Perintis Penumpang dan Kargo; 2. Angkutan BBM pesawat udara untuk angkutan perintis penumpang dan kargo; 3. Layanan operasi angkutan udara kargo (MP); 4. Angkutan udara perintis kargo (MP); 5. Angkutan BBM pesawat udara untuk angkutan perintis kargo (MP); 6. Pengembangan bandara; 7. Pembangunan bandara perairan; 8. Pembangunan bandara VVIP; 9. Pendampingan KPBU; 10. Pengawasan keselamatan dan keamanan penerbangan; 11. Pemenuhan standar keamanan penerbangan di bandar udara.

Sebagai bagian dari pelaksanaan Program Prioritas Nasional dalam RPJMN Tahun 2025–2029, Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo memiliki peran strategis dalam mendukung pelaksanaan Program Nasional pada bidang transportasi udara. Sejalan dengan hal tersebut, indikasi kegiatan strategis transportasi udara dalam RPJMN Tahun 2025–2029 memuat indikasi kegiatan strategis yang dilaksanakan oleh Kantor UPBU Kelas II Komodo sebagai berikut:

Tabel 4. 8 Indikasi Kegiatan Strategis Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo Dalam RPJMN 2025-2029

NO	KEGIATAN	BANDARA/ PROYEK- LOKASI	ASPEK KELAYAKAN TEKNIS
1	Indikasi pengembangan bandar udara di daerah rawan bencana (KM 33 Tahun 2024 tentang Tatahan Kebandarudaraan Nasional)	Bandar Udara Komodo – Labuan Bajo	1. Pengembangan bandar udara memperhatikan: - Rencana Induk Bandar Udara; - RTT Sisi Udara dan Sisi Darat; - Kesiapan Lahan. 2. Pengembangan bandar udara (UPBU Ditjen Hubud) mempertimbangkan optimalisasi bandar udara dan ketersediaan anggaran.
2	Indikasi pengembangan bandar udara pada Kawasan Pariwisata/ Destinasi Pariwisata (Lampiran I RPJMN 2025-2029: Narasi)	Bandar Udara Komodo- Labuan Bajo	1. Pengembangan bandar udara memperhatikan: - Rencana Induk Bandar Udara;

NO	KEGIATAN	BANDARA/ PROYEK-LOKASI	ASPEK KELAYAKAN TEKNIS
	Dukungan terhadap Prioritas Nasional 3: menitikberatkan pada pengembangan infrastruktur, pariwisata, dan ekonomi kreatif meliputi Kegiatan Prioritas Utama: - Percepatan Pembangunan Destinasi Pariwisata Prioritas Borobudur-Yogyakarta-Prambanan. - Percepatan Pembangunan Destinasi Pariwisata Labuan Bajo. - Percepatan Pembangunan Destinasi Pariwisata Prioritas Danau Toba. - Percepatan Pembangunan Destinasi Pariwisata Prioritas Lombok-Gili Tramenan.		- RTT Sisi Udara dan Sisi Darat; - Kesiapan Lahan. 2. Pengembangan bandar udara (UPBU Ditjen Hubud) mempertimbangkan optimalisasi bandar udara dan ketersediaan anggaran.
3	Program Padat Karya pada Sektor Transportasi Udara (Lampiran I RPJMN 2025-2029) Dukungan terhadap PN 6 Membangun dari Desa dan Dari Bawah untuk pertumbuhan Ekonomi, Pemerataan Ekonomi, dan Pemberantasan Kemiskinan dengan Sasaran mempercepat pengurangan kemiskinan dan peningkatan pemerataan	Pekerjaan pemeliharaan pemotongan rumput <i>airstrip</i>, pembersihan saluran, pembersihan pagar pengaman bandara, pengecatan marka <i>runway</i>, pengecatan dan pembersihan gedung kantor dan gedung operasional. Target implementasi di 134 UPBU Ditjen Hubud	Mendasari Permenhub Nomor 70 Tahun 2021 tentang Tata Cara Penyelenggaraan Program Padat Karya di Lingkungan Kementerian Perhubungan. Dalam rangka percepatan penanggulangan kemiskinan, perlu percepatan pelaksanaan program padat karya yang bersumber dari dana APBN yang bertujuan untuk menciptakan lapangan kerja.

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

Selain dukungan bidang transportasi udara terhadap Prioritas Nasional (PN) dalam RPJMN Tahun 2025–2029, terdapat pula indikasi kegiatan strategis lainnya yang menjadi perhatian Direktorat Jenderal Perhubungan Udara pada periode 2025–2029. Dalam hal tersebut, indikasi kegiatan strategis yang dilaksanakan oleh Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo meliputi antara lain:

1. Pemenuhan Fasilitas Pelayanan Bandar Udara Internasional

Mendasari Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 37 Tahun 2025 tentang Penetapan Bandar Udara Internasional, telah ditetapkan 36 Bandar Udara Internasional

dimana terdapat 6 (enam) Bandar Udara yang merupakan UPBU Ditjen Perhubungan Udara yaitu Bandar Udara Komodo-Labuan Bajo, Bandar Udara Juwata-Kota Tarakan, Bandar Udara Mopah- Kabupaten Merauke, Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri-Kota Palu, Bandar Udara Domine Eduard Osok-Kota Sorong, dan Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto-Kota Samarinda.

Dalam pelaksanaan kegiatan sebagai bandar udara internasional, wajib memenuhi ketentuan sebagai berikut:

- a) terpenuhinya persyaratan keselamatan, keamanan dan pelayanan sebagai bandar udara internasional;
 - b) tersedianya unit kerja dan personel yang bertanggung jawab untuk pelaksanaan kegiatan kepabeanan, keimigrasian dan kekarantinaan; dan
 - c) terlaksananya koordinasi untuk kelancaran dan ketertiban pada bandar udara internasional melalui Komite Fasilitas (FAL) Bandar Udara.
2. Pemenuhan Peralatan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK)

Pemenuhan standar fasilitas pelayanan kategori PKP-PK di bandar udara guna menunjang keselamatan penerbangan, melalui kegiatan antara lain:

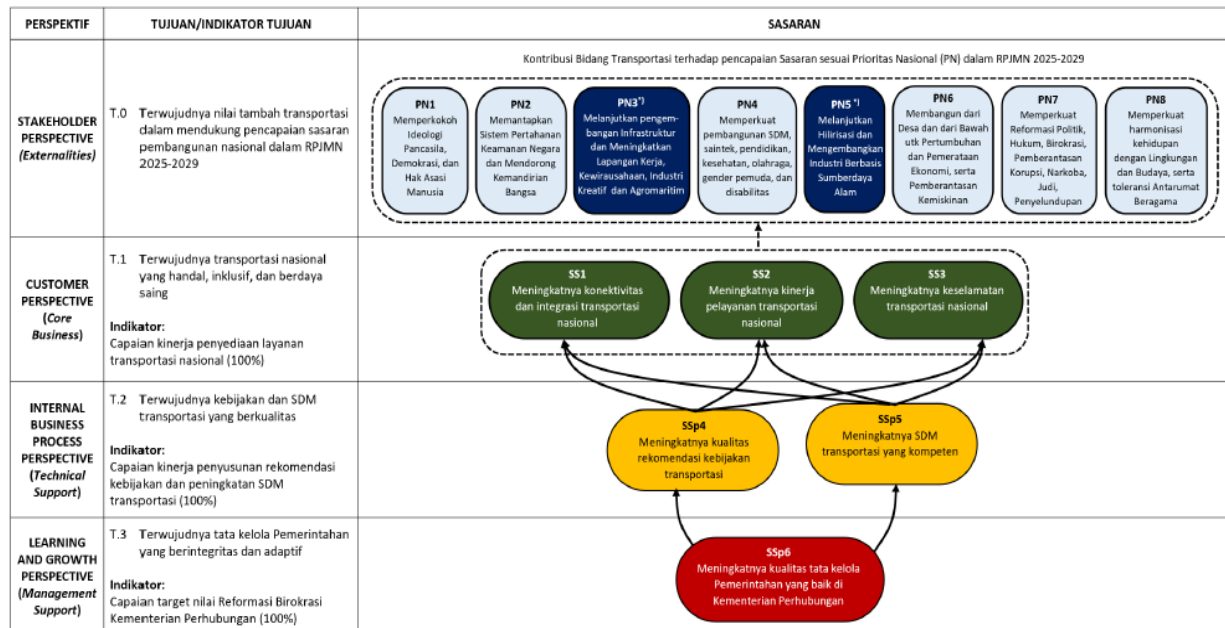
- a) manajemen pemeliharaan meliputi penguatan *preventive* dan *corrective maintenance system* guna mempertahankan kinerja dan mutu pelayanan sesuai dengan kategori PKP-PK yang telah ditetapkan, serta penerapan sistem digital untuk mencatat kondisi riil setiap kendaraan.
- b) kegiatan relokasi dan rekondisi kendaraan PKP-PK guna memastikan kesiapan operasional dan efektivitas PKP-PK.
- c) peningkatan kompetensi SDM (pelatihan teknis dan operator).
- d) penguatan pengawasan guna memastikan terpenuhinya standar yang dipersyaratkan.

4.3 TARGET KINERJA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2025-2029

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

- SS1 Meningkatkan konektivitas dan integrasi transportasi nasional;
SS2 Meningkatkan kinerja pelayanan transportasi nasional;

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



*) 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/Bappenas.
**) Pada PN3 dan PNS terdapat penguasan langsung kepada Kementerian Perhubungan sebagai koordinator pencapaian Indikator Program Prioritas atau pengampu pencapaian Indikator Kegiatan Prioritas pada Lampiran III RPJMN 2025-2029.

Gambar 4. 3 Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Tabel 4. 9 Target Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan 2025-2029

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

Dalam rangka mewujudkan visi dan misi Presiden, ditetapkan Sasaran Pembangunan Nasional sebagaimana dituangkan dalam Perpres Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025-2029, penetapan sasaran pembangunan nasional tersebut di atas ditindaklanjuti melalui penetapan Sasaran dan Indikator Kinerja Utama Kementerian Perhubungan dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 dan dijabarkan dalam Sasaran Program dan Indikator Kinerja Utama dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025- 2029 serta dijabarkan pula dalam Program dan Kegiatan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029.

Indikator Kinerja Utama merupakan ukuran keberhasilan yang menggambarkan kinerja utama instansi pemerintah sesuai dengan tugas fungsi serta mandat (core business) yang diemban. Oleh karena itu, penetapan Indikator Kinerja Utama Direktorat Jenderal Perhubungan Udara disusun sesuai dengan tugas pokok dan fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara untuk mencapai tujuan dan sasaran dalam rangka pemenuhan visi dan misinya. Indikator Kinerja Utama Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dipilih dari seperangkat indikator kinerja yang berhasil diidentifikasi dengan memperhatikan dokumen RPJMN 2025-2029, Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025- 2029, dan kebijakan umum lainnya. Indikator Kinerja Utama Ditjen Perhubungan Udara adalah indikator hasil (outcome) yang merupakan Core Business Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Adapun rumusan Indikator Kinerja Utama Direktorat Jenderal Perhubungan Udara pada Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029 dapat dilihat dalam Tabel 4.11.

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. Oleh karena itu, ditetapkan bahwa target capaian untuk masing-masing Indikator Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara pada setiap tahun anggaran tahun 2025 s.d 2029 adalah sama, yakni 100% yang artinya diharapkan bahwa semua target IKSP pada setiap tahun anggaran tercapai. Target capaian untuk setiap indikator tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara untuk periode Renstra 2025-2029 disampaikan pada tabel berikut ini.

Tabel 4. 10 Target Capaian Indikator Tujuan Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029

Tujuan		Indikator		Satuan	Target				
					2025	2026	2027	2028	2029
T.1	Terwujudnya transportasi udara yang handal, inklusif, dan berdaya saing	IKT.1	Capaian kinerja penyediaan layanan transportasi udara	%	100	100	100	100	100
T.2	Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara	IKT.2	Capaian kinerja tata kelola pemerintahan yang baik di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	%	100	100	100	100	100

Tabel 4. 11 Sasaran dan Indikator Kinerja Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program		Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja				
						2025	2026	2027	2028	2029
SP1	Meningkatnya konektivitas transportasi udara	IKSP 1	Persentase konektivitas transportasi udara	%	-	90,80	91,10	91,41	91,72	92,47
SP2	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi udara	IKSP 2.1	Persentase <i>On Time Performance</i> penerbangan*	%	73,78	74	75	77	79	80
		IKSP 2.2	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Transportasi Udara	Indeks	94,87	95,00	95,05	95,10	95,15	95,20
SP3	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	IKSP 3.1	Tingkat Keselamatan Transportasi Udara	%	99,99	99,99	99,99	99,99	99,99	99,99
		IKSP 3.2	Tingkat Keamanan Transportasi Udara	%	100	100	100	100	100	100
SPp4	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Ditjen Perhubungan Udara	IKSPp 4.1	Nilai AKIP Ditjen Perhubungan Udara	Nilai	80,79	80,90	81,00	81,10	81,20	81,30
		IKSPp 4.2	Nilai evaluasi kelembagaan Ditjen Perhubungan Udara	Nilai	76,55	77,2	77,4	77,6	77,8	78
		IKSPp 4.3	Indeks kematangan keamanan siber Ditjen Perhubungan Udara	Indeks	-	2,77	2,90	3,15	3,30	3,51
		IKSPp 4.4	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Udara	%	95	95,30	95,50	96	96,5	97
		IKSPp 4.5	Indeks Pengelolaan Aset Ditjen Perhubungan Udara	Indeks	3,27	3,28	3,29	3,30	3,31	3,32
		IKSPp 4.6	Persentase pemenuhan kualitas SDM Ditjen Perhubungan Udara	%	-	95,00	95, 50	96,00	96,50	97,00
		IKSPp 4.7	Persentase peraturan perundang-undangan bidang penerbangan yang ditetapkan	%	-	100	100	100	100	100
		IKSPp 4.8	Tingkat interaksi masyarakat pada kanal media sosial Ditjen Perhubungan Udara	%	-	100	100	100	100	100
		IKSPp 4.9	Nilai pengawasan kearsipan internal Ditjen Perhubungan Udara	Nilai	76,15	76,30	76,40	76,45	76,50	76,55

Keterangan:

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

4.5 TARGET KINERJA KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS II KOMODO TAHUN 2025 – 2029

Sasaran beserta indikator kinerja yang ingin dicapai dalam rangka mewujudkan visi dan misi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo Tahun 2025 - 2029 sebagai berikut:

Tabel 4. 12 Sasaran dan Indikator Kinerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo Tahun 2025-2029

No	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Program		Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja				
						2025	2026	2027	2028	2029
SK 1	Meningkatnya kinerja pelayanan bandar udara	IKSK 1.1	Jumlah penumpang yang dilayani	Orang	983.736	1.000.000	1.100.000	1.133.278	1.242.354	1.351.430
		IKSK 1.2	Jumlah kargo yang dilayani	Kg	2.136.642	2.250.000	1.850.000	1.950.000	2.150.000	2.450.000
		IKSK 1.3	Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani	Angka	8.477	8.600	10.000	10.364	11.294	12.224
		IKSK 1.4	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Bandar Udara	Indeks	96	90	94	94	95	95
SK 2	Meningkatnya keselamatan dan keamanan penerbangan di bandar udara	IKSK 2.1	Persentase <i>Safety Performance Indicator (SPI)</i> Bandar Udara	%	100	100	100	100	100	100
		IKSK 2.2	Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan di bandar udara	%	100	100	100	100	100	100
SKp 3	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	IKSKp 3.1	Nilai Hasil Evaluasi AKIP Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	Nilai	80,35	80,50	81	82	83	84
		IKSKp 3.2	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	%	99,35	100	100	100	100	100
		IKSKp 3.3	Persentase nilai aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi	%	100	100	100	100	100	100
		IKSKp 3.4	Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)	%	133,86	100	100	100	100	100

4.6 KERANGKA PENDANAAN KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS II KOMODO TAHUN 2025-2029

Kantor UPBU Kelas II Komodo memiliki 2 (dua) Program yaitu:

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

Kerangka pendanaan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo Tahun 2025-2029 menunjukkan bahwa total kebutuhan anggaran tahun 2025 - 2029 sebesar Rp. 442.809.820.000,00,-. Rekapitulasi kebutuhan pendanaan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo per tahun dapat dilihat pada tabel berikut ini. Adapun rincian kebutuhan pendanaan untuk masing-masing program dan kegiatan dapat dilihat pada Lampiran II.

Tabel 4. 13 Indikasi Pendanaan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Komodo Tahun 2025-2029

KODE	PROGRAM/KEGIATAN/SUB KEGIATAN	2025	2026	2027	2028	2029	TOTAL
	KANTOR UPBU KELAS II KOMODO	36.594.270.000	61.924.830.000	164.755.850.000	105.942.800.000	73.592.070.000	442.809.820.000
02205GA	PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS	13.150.400.000	36.136.570.000	136.388.770.000	74.739.010.000	39.267.890.000	299.682.640.000
4645	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	0	21.479.130.000	121.067.790.000	52.855.930.000	19.569.000.000	214.971.850.000
4646	Keselamatan Dan Keamanan Transportasi Udara	1.800.000.000	2.202.000.000	1.650.000.000	6.875.000.000	3.220.000.000	15.747.000.000
4647	Penunjang Teknis Transportasi Udara	11.350.400.000	12.455.440.000	13.670.980.000	15.008.080.000	16.478.890.000	68.963.790.000
02205WA	PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN	23.443.870.000	25.788.260.000	28.367.080.000	31.203.790.000	34.324.180.000	143.127.180.000
4611	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, Bmn Dan Umum Transportasi Udara	22.616.470.000	24.878.120.000	27.365.930.000	30.102.520.000	33.112.780.000	138.075.820.000
4613	Pengelolaan Organisasi Dan Sdm Transportasi Udara	827.400.000	910.140.000	1.001.150.000	1.101.270.000	1.211.400.000	5.051.360.000

BAB V

PENUTUP

5.2 ARAHAN PELAKSANAAN

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

Wf Kepala Kantor UPBU Kelas II Komodo



Gerry Triono, S.Sos., S.Si.T
NIP. 19790331 200003 1 001

LAMPIRAN

LAMPIRAN I. MATRIKS KINERJA DAN PENDANAAN KANTOR UPBU KELAS II KOMODO TAHUN 2025-2029

INDIKASI TARGET DAN PENDANAAN

PROGRAM/ KEGIATAN	SASARAN PROGRAM (OUTCOME/ SASARAN KEGIATAN (OUTPUT) INDIKATOR		LOKASI	TARGET					SATUAN	ALOKASI (DALAM JUTA RUPIAH)					UNIT ORGANISASI PELAKSANA		
				2025	2026	2027	2028	2029		2025	2026	2027	2028	2029		2025-2029	
KANTOR UPBU KELAS II KOMODO										36.594.270.000,00	61.924.830.000,00	164.755.850.000,00	105.942.800.000,00	73.592.070.000,00	442.809.820.000,00		
SK 1	IKSK	Meningkatnya kinerja pelayanan bandar udara														Kantor UPBU Kelas II Komodo	
		Jumlah penumpang yang dilayani	1.000.000	1.100.000	1.133.278	1.242.354	1.351.430	Orang								Kantor UPBU Kelas II Komodo	
		Jumlah kargo yang dilayani	2.250.000	1.850.000	1.950.000	2.150.000	2.450.000	Kg								Kantor UPBU Kelas II Komodo	
		Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani	8.600	10.000	10.364	11.294	12.224	Angka								Kantor UPBU Kelas II Komodo	
		Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Bandar Udara	90	94	94	95	95	Indeks								Kantor UPBU Kelas II Komodo	
	IKSK	Meningkatnya keselamatan dan keamanan Penerbangan di Bandar Udara															Kantor UPBU Kelas II Komodo
		Persentase <i>Safety Performance Indicator</i> (SPI) Bandar Udara	100	100	100	100	100	%									Kantor UPBU Kelas II Komodo
		Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan di bandar udara	100	100	100	100	100	%									Kantor UPBU Kelas II Komodo
	IKSKp	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara															
		Nilai Hasil Evaluasi AKIP Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	80,50	81	82	83	84	Nilai									Kantor UPBU Kelas II Komodo
Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara		100	100	100	100	100	%									Kantor UPBU Kelas II Komodo	
Persentase nilai aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi		100	100	100	100	100	%									Kantor UPBU Kelas II Komodo	
IKSKp	Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)	100	100	100	100	100	%									Kantor UPBU Kelas II Komodo	
KANTOR UPBU KELAS II KOMODO										36.594.270.000,00	61.924.830.000,00	164.755.850.000,00	105.942.800.000,00	73.592.070.000,00	442.809.820.000,00		
GA-Program Infrastruktur Konektivitas										13.150.400.000,00	36.136.570.000,00	136.388.770.000,00	74.739.010.000,00	39.267.890.000,00	299.682.640.000,00	Kantor UPBU Kelas II Komodo	
4645-Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara			Kab. Manggarai Barat							0,00	21.479.130.000,00	121.067.790.000,00	52.855.930.000,00	19.569.000.000,00	214.971.850.000,00	Kantor UPBU Kelas II Komodo	
SK	IKSK	01-Meningkatnya Kinerja Pelayanan Prasarana Bandar Udara								0,00	21.479.130.000,00	121.067.790.000,00	47.855.930.000,00	19.569.000.000,00	209.971.850.000,00		
		01-Jumlah penumpang yang dilayani	1.000.000	1.100.000	1.133.278	1.242.354	1.351.430	Orang									
		02- Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani	8.600	10.000	10.364	11.294	12.224	Angka									
	IKSK	02-Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara								0,00	0,00	0,00	5.000.000.000,00	0,00	5.000.000.000,00		
		01-Persentase <i>Safety Performance Indicator</i> (SPI) Bandar Udara	100	100	100	100	100	%									
4646-Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara			Kab. Manggarai Barat							1.800.000.000,00	2.202.000.000,00	1.650.000.000,00	6.875.000.000,00	3.220.000.000,00	15.747.000.000,00	Kantor UPBU Kelas II Komodo	
SK	IKSK	02-Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara								1.800.000.000,00	2.202.000.000,00	1.650.000.000,00	6.875.000.000,00	3.220.000.000,00	15.747.000.000,00		
		01-Persentase <i>Safety Performance Indicator</i> (SPI) Bandar Udara	100	100	100	100	100	%									
		02-Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan di bandar udara	100	100	100	100	100	%									
4647-Pemunjang Teknis Transportasi Udara			Kab. Manggarai Barat							11.350.400.000,00	12.455.440.000,00	13.670.980.000,00	15.008.080.000,00	16.478.890.000,00	68.963.790.000,00	Kantor UPBU Kelas II Komodo	
SK	IKSK	01-Meningkatnya Kinerja Pelayanan Prasarana Bandar Udara								11.350.400.000,00	12.455.440.000,00	13.670.980.000,00	15.008.080.000,00	16.478.890.000,00	68.963.790.000,00		
		01-Jumlah penumpang yang dilayani	1.000.000	1.100.000	1.133.278	1.242.354	1.351.430	Orang									
		02-Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani	8.600	10.000	10.364	11.294	12.224	Angka									

PROGRAM/ KEGIATAN	SASARAN PROGRAM (OUTCOME/ SASARAN KEGIATAN (OUTPUT) INDIKATOR			TARGET					SATUAN	ALOKASI (DALAM JUTA RUPIAH)						UNIT ORGANISASI PELAKSANA
				2025	2026	2027	2028	2029		2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029	
		IKSK	03-Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Bandar Udara						Indeks							
WA-Program Dukungan Manajemen										23.443.870.000,00	25.788.260.000,00	28.367.080.000,00	31.203.790.000,00	34.324.180.000,00	143.127.180.000,00	Kantor UPBU Kelas II Komodo
4611-Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN Dan Umum Transportasi Udara										22.616.470.000,00	24.878.120.000,00	27.365.930.000,00	30.102.520.000,00	33.112.780.000,00	138.075.820.000,00	Kantor UPBU Kelas II Komodo
SK	SK	03-Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik								22.616.470.000,00	24.878.120.000,00	27.365.930.000,00	30.102.520.000,00	33.112.780.000,00	138.075.820.000,00	
		IKSKp	01-Nilai Hasil Evaluasi AKIP Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara						Nilai							
		IKSKp	02-Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	80,50	81	82	83	84	%							
		IKSKp	03-Persentase nilai aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi	100	100	100	100	100	%							
		4613-Pengelolaan Organisasi Dan SDM Transportasi Udara								827.400.000,00	910.140.000,00	1.001.150.000,00	1.101.270.000,00	1.211.400.000,00	5.051.360.000,00	Kantor UPBU Kelas II Komodo
SK	SK	03-Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik								827.400.000,00	910.140.000,00	1.001.150.000,00	1.101.270.000,00	1.211.400.000,00	5.051.360.000,00	
		IKSKp	01-Nilai Hasil Evaluasi AKIP Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	80,50	81	82	83	84	Nilai							

LAMPIRAN II. MATRIKS PENDANAAN KANTOR UPBU KELAS II KOMODO TAHUN 2025-2029 TERHADAP KEGIATAN PRIORITAS

INDIKASI TARGET DAN PENDANAAN

KEGIATAN PRIORITAS/ PROYEK PRIORITAS/ RINCIAN OUTPUT	PENUGASAN INDIKATOR	TARGET					ALOKASI APBN (DALAM JUTA RUPIAH)					ALOKASI NON-APBN (DALAM JUTA RUPIAH)					TOTAL (DALAM JUTA RUPIAH)					
		2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029
04-Pengembangan Jaringan Bandara Terpadu							-	-	167.410,14	81.114,27	51.114,27						-	-	167.410,14	81.114,27	51.114,27	299.638,68
01-Pembangunan dan Pengembangan Bandara							-	-	30.000,00	30.000,00	-						-	-	30.000,00	30.000,00	-	60.000,00
093 - Pengembangan Bandar Udara Komodo, Manggarai Barat, NTT	Indikator 01 - Bandara yang dibangun/dikembangkan mendukung Kawasan Prioritas	1	1	1	1	0	-	-	30.000,00	30.000,00	-						-	-	30.000,00	30.000,00	-	60.000,00
06-Keselamatan dan Keamanan Penerbangan							-	-	137.410,14	51.114,27	51.114,27						-	-	137.410,14	51.114,27	51.114,27	239.638,68
001 - Pelaksanaan Kegiatan Keamanan dan Keselamatan Penerbangan	Indikator 01 - Penyediaan sarana dan prasarana Keselamatan dan Keamanan Penerbangan	0	0	1	0	0	-	-	86.295,87	-	-						-	-	86.295,87	-	-	86.295,87
004 - Pemenuhan Peralatan Standar Keamanan dan Keselamatan Penerbangan	Indikator 01 - Penyediaan sarana dan prasarana Keselamatan dan Keamanan Penerbangan	0	0	1	1	1	-	-	51.114,27	51.114,27	51.114,27						-	-	51.114,27	51.114,27	51.114,27	153.342,81

*) Kegiatan Non-APBN Kemenhub bersifat indikatif, dan belum memiliki RO pada RSPF

**) Pelaksanaan kegiatan non-APBN dapat diintervensi APBN apabila ada penugasan dari Pemerintah.

LAMPIRAN III. MATRIKS KERANGKA REGULASI KANTOR UPBU KELAS II KOMODO TAHUN 2025 - 2029

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	Direktorat Angkutan Udara									
1.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 30 Tahun 2021 tentang Standar Minimal Pelayanan Penumpang Angkutan Udara	-	✓	✓	-	-	Rancangan Peraturan Menteri ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyelarasan dengan revisi Peraturan Menteri Perhubungan PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut b. Akan mencabut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 89 Tahun 2015 Penanganan Keterlambatan Penerbangan (<i>Delay Management</i>) pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur besaran kompensasi keterlambatan penerbangan dan evaluasi terhadap pengaturan penilaian <i>delay management</i> Badan Usaha Angkutan Udara.	2025 - 2029	
2.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2016 tentang Pengelolaan Alokasi Ketersediaan Waktu Terbang (<i>Slot Time</i>) Bandar Udara	-	✓	-	-	-	a. Evaluasi terkait organisasi penyelenggaraan slot b. Jumlah bandar udara yang dikelola oleh pengelola slot Indonesia (<i>Indonesia Airport Slot Management/ IASM</i>).	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. evaluasi organisasi penyelenggaraan slot; dan b. fleksibilitas penetapan bandar	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
								udara yang akan dikelola oleh pengelola slot (Indonesia Airport Slot Management/ IASM).		
3.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 35 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara (sebagaimana telah terbitnya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2025 - 2029 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 35 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara)	-	✓	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri ini disusun dengan latar belakang yaitu sebagai revisi sehubungan dengan adanya rencana perubahan Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2021 dan perubahan substansi lainnya	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Overflying b. Hak angkut (ketentuan terkait penambahan kapasitas, dsb) c. Pengaturan tentang Part Charter (termasuk Angkutan umroh) d. Ketentuan Penunjukkan Designated Airlines (Pencabutan designated airlines bagi maskapai nasional yang tidak melakukan penerbangan sesuai	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
								dengan surat penunjukkan) e. Cabotage (bentuk-bentuk yang termasuk dalam Cabotage/modified Cabotage) f. Pengaturan tarif untuk pelaksanaan codeshare yang dilakukan antara BUAU yang berbeda kelas pelayanan pada rute dalam negeri (hal ini apakah bisa dicantumkan pada aturan terkait tarif) g. Persyaratan penanggung jawab perwakilan perusahaan angkutan udara asing (bertempat tinggal di Indonesia dan tidak merangkap sebagai penanggung jawab perwakilan perusahaan angkutan udara asing lain).		
4.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara	-	-	✓	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	tentang Petunjuk Pelaksanaan Terbang/Flight Approval (FA)						disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Pencabutan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara SKEP 195 Tahun 2008 tentang Petunjuk Pelaksanaan Terbang/Flight Approval (FA) b. Penyesuaian pengaturan persetujuan terbang (flight approval/FA) dengan kondisi saat ini.	Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. kegiatan penerbangan yang wajib memiliki persetujuan terbang; b. tata cara penerbitan persetujuan terbang; dan c. kewenangan penerbitan persetujuan terbang.		
5.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang SOP Tata Cara dan Evaluasi Pelaksanaan Penerbangan Berjadwal Tidak Sesuai Dengan Penetapan Pelaksanaan Rute Penerbangan (PPRP)	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai amanat/juknis revisi pasal terkait evaluasi realisasi Pelaksanaan PRPP (Slot time) dari PM 35 Tahun 2021.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: pelaporan data realisasi penerbangan; validasi data realisasi; evaluasi dan rekomendasi; tindak lanjut rekomendasi; pengawasan terhadap hasil tindak lanjut rekomendasi.	2025 - 2029	
15	Rancangan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan	-	✓	-	-	-	Latar belakang revisi PM 88 Tahun 2013 tentang Jaringan dan Rute Penerbangan antara lain:	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur hal-hal sebagai berikut:		

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	Udara Nomor: PR 26 Tahun 2023 tentang Penggunaan Sistem Elektronik Untuk Pelaporan Data Lalu Lintas Angkutan Udara						1. Rancangan Peraturan Menteri ini disusun dengan latar belakang yaitu sebagai dasar rencana pengembangan jaringan pelayanan angkutan udara. 2. Perlu dilakukan pembaharuan data rute sesuai dengan kondisi existing saat ini	1. Struktur Rute Penerbangan 2. Pemanfaatan Rute Penerbangan 3. Jaringan Penerbangan Luar Negeri 4. Peta Jaringan dan Rute Penerbangan Dalam Negeri		
16	Rancangan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: PR 26 Tahun 2023 tentang Penggunaan Sistem Elektronik Untuk Pelaporan Data Lalu Lintas Angkutan Udara	-	✓	-	-	-	Latar belakang revisi KP PR 26 Tahun 2023 tentang Penggunaan Sistem Elektronik Untuk Pelaporan Data Lalu Lintas Angkutan Udara antara lain: 1. Telah berlaku efektif Pusat Informasi Transportasi (Pusintrans) sebagai unit pengelola dan integrasi layanan data dan informasi transportasi yang bersumber dari internal Kementerian Perhubungan dan eksternal terkait yaitu Kementerian/ Lembaga terkait dan badan usaha/ operator jasa	Dalam rancangan revisi Peraturan Direktur Jenderal ini akan diatur beberapa hal sebagai berikut: 1. Kewajiban pelaporan realtime, 2. Prosedur integrasi dengan Pusintrans, 3. Prosedur integrasi dengan AOL (pencabutan PPRP)		

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
							pelayanan transportasi. 2. Dengan telah terbitnya Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 2 Tahun 2025 - 2029 tentang Perubahan Atas Peraturan menteri perhubungan nomor pm 35 tahun 2021 tentang penyelenggaraan angkutan udara, Pelaporan data LLAU perlu diubah dalam rangka monitoring slot time, sebagai amanat PM 2/2025 - 2029.			
17	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor:KP 112 Tahun 2017 Tentang Tata cara Pengelolaan Alokasi Ketersediaan Waktu Terbang (Slot Time) Bandar Udara	-	✓	-	-	-	KP 112 Tahun 2017 adalah Peraturan tentang Tata Cara Pengelolaan Slot yang menunjuk kepada PM 57 Tahun 2016. Ketika Peraturan induknya direvisi, maka peraturan pelaksanaannya juga perlu untuk direvisi	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Penguatan fungsi penyelenggara Bandar Udara sebagai penanggung jawab Tunggal (<i>single accountable</i>) operasional di bandara; b. Memperjelas tanggung jawab pengelola bandara dalam pengelolaan		

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
								slot time <i>regular</i> dan <i>irregular</i> c. Memperjelas pihak-pihak yang dapat mengajukan slot time; d. Penekanan terhadap tanggung jawab pengelola slot untuk melaporkan		
Direktorat Bandar Udara										
18.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perencanaan dan Pembangunan Bandar Udara	-	✓	✓	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyederhanaan peraturan menteri di bidang bandar udara (PM 55 Tahun 2023, PM 32 Tahun 2021, PM 36 Tahun 2021) b. Menghilangkan tumpang tindih	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Penetapan lokasi bandar udara b. Persetujuan pembangunan dan pengembangan bandar udara c. Standar fasilitas bandar udara	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
							pengaturan di bidang bandar udara c. pedoman dalam pelaksanaan perencanaan dan pembangunan Bandar Udara.	d. Pengawasan		
19.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengoperasian Bandar Udara	-	✓	✓	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyederhanaan peraturan menteri di bidang bandar udara (PM 95, PM 31, PM 37) b. Menghilangkan tumpang tindih pengaturan di bidang bandar udara c. Pedoman pelaksanaan pengoperasian dan keselamatan bandar udara.	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. SBU/RBU b. CASR 139 c. Personel Bandar Udara d. Organisasi Bandar Udara	2025 - 2029	
20.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengusahaan dan Pelayanan Jasa Kebandarudaraan	-	✓	✓	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyederhanaan peraturan menteri di bidang bandar udara (PM 81, PM41) b. Menghilangkan tumpang tindih	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Kegiatan Pengusahaan di Bandar Udara b. Pelayanan jasa kebandarudaraan	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
							pengaturan di bidang bandar udara c. Menyesuaikan Revisi PP5 d. Pedoman pelaksanaan perusahaan dan pelayanan bandar udara. e. Penerapan tarif transit transfer f. Penyesuaian jenis tarif jasa kebandarudaraan	c. Pelayanan jasa terkait bandar udara d. Dokumen standar pelayanan jasa kebandarudaraan e. Perjanjian tingkat layanan (Service Level Agreement) f. Maklumat Pelayanan g. Penilaian tingkat layanan dan Customer Satisfaction Index (CSI) h. Jenis tarif pelayanan jasa kebandarudaraan i. Struktur dan golongan tarif jasa kebandarudaraan j. Tata cara dan prosedur penetapan tarif jasa kebandarudaraan k. Pengawasan		
21.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Ground Handling	✓	-	✓	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Draft revisit PP 5 b. Adopsi ICAO Doc 10121 Manual on Ground Handling c. Peningkatan kejadian Ground Handling	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup Ground Handling b. Kewajiban Ground Handling	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
							d. Belum adanya aturan yang mengatur kegiatan ground handling secara komprehensif	c. Kewajiban Airline terkait Ground Handling d. Kewajiban Bandar Udara terkait Ground Handling e. Pengawasan		
22.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Bandar Udara Ramah Lingkungan	-	✓	✓	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. sebagai tindak lanjut dari Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2012 tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara Sebagai pedomanan penyelenggara bandar udara untuk pengelolaan lingkungan hidup	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. kewajiban penyelenggara bandar udara dalam penataan lingkungan hidup b. ruang lingkup penanggung jawab pelaksanaan pengelolaan lingkungan hidup bandar udara c. tugas dan tanggung jawab		
23.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang <i>Airport Collaborative Decision Making</i>	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Mendukung efisiensi operasional bandar udara b. Penerapan standar dalam pengoperasian	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini akan diatur tata cara pelaksanaan ACDM	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
							bandar udara guna kolaborasi antar stakeholder di bandar udara			
24.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Penetapan <i>Notice Airport Capacity</i>	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Turunan PM Pengoperasian b. Sebagai pedoman dalam perhitungan NAC guna efektifitas pengembangan dan pengoperasian bandar udara	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Tata cara perhitungan NAC Runway b. Tata cara perhitungan NAC Apron c. Tata cara perhitungan NAC Terminal	2025 - 2029	
25.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 30 Tahun 2022 Tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual Of Standard CASR Part 139) Volume IV Pelayanan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK)	-	✓	✓	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penambahan penjelasan penggunaan foam mutu C sebagai alternatif penggunaan foam mutu B b. Menghilangkan nurse tender sebagai persyaratan wajib kategori 7 ke atas	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Standar teknis b. Persyaratan operasi Bagi penyelenggara bandar udara dan penyelenggara heliport dalam melakukan pelayanan PKP-PK	2025 - 2029	
26.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 90 Tahun 2016 tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-16 (Advisory Circular Civil Aviation Safety Regulation Part 139-16) Pedoman Penyusunan Dokumen Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara						disusun dengan latar belakang menambah substansi baru mengenai Dokumen Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara (AEP) untuk <i>heliport</i> dan <i>seaplane</i>	Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. pedoman penyusunan AEP Aerodrome Daratan, Heliport, Aerodrome perairan; dan b. pedoman pemeriksaan dokumen AEP.		
27.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/157/IX/2003 Tentang Pedoman Pemeliharaan Dan Pelaporan Peralatan Fasilitas Elektronika Dan Listrik Penerbangan	-	✓	✓	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyesuaian organisasi di Direktorat Fasilitas Elektronika dan Listrik Penerbangan dan Direktorat Bandar Udara b. Sebagai pedoman penyelenggara bandar udara dalam menyusun standar pemeliharaan peralatan bandar udara	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pedoman pemeliharaan peralatan mekanikal, elektronika, elektrik, utilitas b. Keselamatan kerja dalam pemeliharaan c. Pedoman pelaporan hasil pemeliharaan peralatan mekanikal, elektronika, elektrik, utilitas	2025 - 2029	
28.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal	-	✓	✓	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut:	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	Perhubungan Udara Nomor SKEP/114/VI/2002 tentang Standar Gambar Instalasi Sistem Penerangan Bandar Udara (Airfield Lighting System)						a. Menyesuaikan konfigurasi AFL terbaru sesuai dengan PR 21 Tahun 2023 MOS Vol 1 Aerodrome Daratan b. Memberikan standar gambar instalasi pekerjaan AFL	Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pedoman Standar Instalasi Sistem lampu pendaratan visual b. Standar detail tentang grounding, galian kabel, fondasi, bak trafo, penanda kabel		
29.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk pelaksanaan Perjanjian Konsesi Jasa Kebandarudaraan	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Turunan PM Pengusahaan b. Sebagai pedoman dalam pelaksanaan Perjanjian Konsesi Jasa Kebandarudaraan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. pedoman penyusunan Perjanjian Konsesi; dan b. pedoman pelaksanaan Perjanjian Konsesi.	2025 - 2029	
Direktorat Keamanan Penerbangan										
30.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2015 dan PM 167 Tahun 2015 tentang Pengendalian Akses Masuk (Access Control) ke Daerah Keamanan Terbatas di Bandar Udara	-	-	✓	-	✓	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan disusun dengan latar belakang: a. Temuan BPK b. Prosedur yang berbeda-beda pada setiap penerbit PAS Bandara	Dalam Peraturan Menteri Perhubungan ini diatur: a. Daerah keamanan bandar udara; b. Pengendalian jalan masuk (access control); c. Sanksi administratif pelanggaran PAS bandar udara	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
							a. Penyesuaian dengan dinamika dan teknologi terbaru			
31.	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 39 Tahun 2024 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang adanya temuan ICAO USAP-CMA 2024, antara lain terkait: a. Indonesia belum memiliki kebijakan untuk melakukan konsultasi dengan Negara lain dalam rangka meminta prosedur keamanan tambahan untuk penerbangan tertentu. b. belum detail ketentuan memuat persyaratan penggunaan PAS bandara selama berada di Daerah Keamanan Terbatas (DKT) c. pemeriksaan keamanan pada barang persediaan (<i>stores</i>) dan barang perbekalan (<i>supplies</i>) yang tidak tepat mengacu pada pemeriksaan bagasi kabin d. tidak ada panduan terkait menjaga integritas penanganan senjata pada	Dalam Keputusan Menteri Perhubungan ini diatur: a. ketentuan Dirjen dapat meminta langkah-langkah keamanan tambahan untuk penerbangan tertentu yang berasal dari negara lain menuju Indonesia; b. ketentuan penggunaan PAS Bandara selama berada di DKT c. Pemeriksaan <i>catering</i>, <i>store</i> dan <i>supplies</i> dilaksanakan dengan x-ray atau manual d. Tanggung jawab BUAU dan PAUA dalam penanganan pengangkutan senjata api dan peluru e. Ketentuan komposisi TIP pada mesin x-ray	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
							penerbangan transit dan transfer e. belum adanya penjabaran komposisi <i>Threat Image Projection</i> (TIP) untuk masing-masing tempat pemeriksaan			
32.	Rancangan Peraturan Menteri tentang penanganan kargo dan pos	✓	-	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang pengamanan kargo dan pos yang diangkut dengan pesawat udara implementasi National Logistic Ecosystem (NLE)	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Definisi dan ruang lingkup penanganan kargo b. Ketentuan mengenai pemeriksaan, dan pengendalian keamanan kargo dan pos. c. mekanisme koordinasi dengan regulator penerbangan, dan instansi terkait keamanan. lainnya	2025 - 2029	
33.	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional	-	✓	-	✓		Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang adanya temuan ICAO USAP-CMA 2024, antara lain terkait: a. Indonesia belum memiliki kebijakan untuk melakukan	Dalam Keputusan Menteri Perhubungan ini diatur: a. ketentuan Dirjen dapat meminta langkah-langkah keamanan tambahan untuk penerbangan tertentu yang berasal	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
							konsultasi dengan Negara lain dalam rangka meminta prosedur keamanan tambahan untuk penerbangan tertentu. b. belum detail ketentuan memuat persyaratan penggunaan PAS bandara selama berada di Daerah Keamanan Terbatas (DKT) c. pemeriksaan keamanan pada barang persediaan (<i>stores</i>) dan barang perbekalan (<i>supplies</i>) yang tidak tepat mengacu pada pemeriksaan bagasi kabin d. tidak ada panduan terkait menjaga integritas penanganan senjata pada penerbangan transit dan transfer belum adanya penjabaran komposisi <i>Threat Image Projection</i> (TIP) untuk masing-masing tempat pemeriksaan	dari negara lain menuju Indonesia; b. ketentuan penggunaan PAS Bandara selama berada di DKT c. Pemeriksaan <i>catering, store</i> dan <i>supplies</i> dilaksanakan dengan x-ray atau manual d. Tanggung jawab BUAU dan PAUA dalam penanganan pengangkutan senjata api dan peluru e. Ketentuan komposisi TIP pada mesin x-ray		
34.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM	-	✓	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan disusun dengan latar belakang:	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	32 Tahun 2022 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 92 tentang Keselamatan Pengangkutan Barang Berbahaya dengan Pesawat Udara						a. amandemen Annex 18 - The Safe Transport of Dangerous Goods by Air dan Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (Doc 9284) b. Adaptasi terhadap Perkembangan Teknologi dan Industri	diatur hal-hal sebagai berikut: a. Persyaratan Pengangkutan Barang Berbahaya b. Klasifikasi Barang Berbahaya yang Dapat Diangkut c. Penetapan kriteria dan persyaratan bagi pihak yang diizinkan menangani dan mengangkut barang berbahaya		
35.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk teknis pengangkutan barang berbahaya dengan pesawat udara	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang panduan guna menjamin keselamatan pengangkutan barang berbaya melalui pesawat udara	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. prosedur, persyaratan, dan mekanisme pengelolaan barang berbahaya agar sesuai dengan standar keselamatan nasional dan internasional. b. tindakan darurat penanganan insiden	2025 - 2029	
36.	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 36 Tahun 2024 tentang Program	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut:	Dalam Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini akan diatur: a. Pembagian tugas dan fungsi pimpinan unit	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	Pengawasan Keamanan Penerbangan Nasional						a. perkembangan ancaman terhadap penerbangan sipil b. peningkatan standar keamanan global, serta c. penyesuaian terhadap program keamanan penerbangan nasional	kerja dan operator penerbangan dalam melakukan pengawasan keamanan penerbangan b. ruang lingkup pengawasan keamanan penerbangan yang dilakukan oleh Dirjen dan internal		
37.	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 40 Tahun 2024 tentang Program Pendidikan dan Pelatihan Keamanan Penerbangan Nasional	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. amandemen ICAO Annex 17 (Security) dan ICAO Aviation Security Manual (Doc 8973) b. Perkembangan Teknologi pemeriksaan Keamanan Penerbangan c. Evaluasi terhadap Program pendidikan dan Pelatihan	Dalam Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini akan diatur: a. Pembagian tugas dan fungsi pimpinan unit kerja dan operator penerbangan dalam melakukan pengawasan keamanan penerbangan b. ruang lingkup pengawasan keamanan penerbangan yang dilakukan oleh Dirjen dan internal		
38.	Rancangan Keputusan Direktorat Jenderal Hubud tentang Perubahan atas Keputusan Direktorat Jenderal Hubud Nomor PR 14 Tahun 2024 tentang	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang adanya temuan	Dalam Rancangan Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur penyesuaian terkait :	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	Persyaratan Standar Peralatan Pemeriksa (<i>Standard Screening Requirement</i>) Keamanan Penerbangan						ICAO USAP -CMA 2024 terkait kurang sistematis nya penyusunan standar deteksi minimum fasilitas keamanan penerbangan, khusus nya untuk bahan peledak, lebih disebabkan oleh keterbatasan deteksi peralatan yang dipasok oleh produsen, sehingga protokol pengaturan deteksi minimum tidak mampu mendeteksi ancaman minimum yang diidentifikasi oleh penilaian ancaman nasional.	a. Standar deteksi minimal pada pendeteksi bahan peledak (<i>Explosive Trace Detection/ETD</i>) untuk pemeriksaan penumpang, orang selain penumpang, bagasi kabin, bagasi tercatat, barang bawaan, kargo dan pos b. Standar teknis operasi terhadap peralatan pemeriksa keamanan penerbangan c. Standar alat uji pendeteksi bahan peledak (<i>Explosive Trace Detection/ETD</i>)		
39.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Hubud tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Hubud Nomor PR 19 Tahun 2023 tentang Petunjuk Teknis Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Bagi Regulated Agent dan Pengirim Pabrikasi (Know Consignor)	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang adanya penyesuaian dengan instruksi Presiden terkait <i>National Logistik Ecosystem</i> (NLE)	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut : a. Model Program Keamanan Kargo dan Pos Regulated Agent dan Know Consignor b. Checklist Self-Assessment Program Keamanan Kargo dan Pos c. Penyesuaian persyaratan		

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
40.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 138 Tahun 2018 tentang Sertifikasi Fasilitas Keamanan Penerbangan	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang yaitu pada tahun 2024 DKP memiliki aplikasi fasilitas keamanan penerbangan. Aplikasi tersebut digunakan salah satunya adalah untuk pelaksana sertifikasi fasilitas keamanan penerbangan. Dengan adanya aplikasi tersebut terdapat perubahan pada proses bisnis penerbitan dan pembaharuan sertifikat peralatan. Oleh karena hal tersebut perlu kiranya dilakukan revisi terhadap Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 138 Tahun 2018 tentang sertifikasi Fasilitas Keamanan Penerbangan.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal terkait : a. Pembaharuan pada dasar hukum b. Penyesuaian nomenklatur nama peralatan keamanan penerbangan mengacu pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Nomor PR 12 DJPU Tahun 2024 tentang Spesifikasi Teknis Fasilitas Keamanan Penerbangan. c. Perubahan proses penerbitan dan pembaharuan sertifikat peralatan dari sebelumnya dilakukan secara manual menjadi didigitalisasi (kecuali untuk pelaksanaan pemeriksaan dan pengujian kelayakan tetap dilakukan di lokasi) serta pembayaran PNPB dilakukan sebelum dilakukannya	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
								pemeriksaan dan pengujian kelaikan d. Penajaman ketentuan terkait peralatan yang tidak perlu disertifikasi ulang. e. Penajaman Ketentuan terkait pembaharuan sertifikat dan label peralatan. f. Penghapusan tanda tangan inspektur pada label peralatan.		
41.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang ketentuan Bandara Domestik yang melayani penerbangan internasional	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang adanya penyesuaian dengan kondisi eksisting saat ini Dimana ada bandara domestik yang melayani penerbangan internasional misalnya untuk ibadah haji dan pengangkutan kargo internasional	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur persyaratan terkait personel, fasilitas dan prosedur yang harus dimiliki oleh bandara domestik yang melayani penerbangan internasional.	2025 - 2029	
42.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang pedoman penyusunan prosedur keamanan catering dan prosedur jaster untuk pemeriksaan kargo dan pos	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang penyesuaian dengan standard Annex 17 amandemen 18 dan revisi Program Keamanan Penerbangan Nasional	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini mengatur terkait pedoman dalam membuat prosedur pengamanan barang catering dan prosedur jaster untuk	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
								pemeriksaan kargo dan pos.		
Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara										
43.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Operasional Bagian 92-02 tentang Program Pelatihan Personel Penanganan Barang Berbahaya	✓	-	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang sebagai Petunjuk pelaksanaan baru terkait regulasi nasional Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 tahun 2022 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 92 Tentang Keselamatan Pengangkutan Barang Berbahaya Dengan Pesawat Udara	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. isi program pelatihan barang berbahaya; b. persyaratan pelatihan; c. pemberian persetujuan; d. penerbitan sertifikat otorisasi.	2025 - 2029	
44.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Operasional Bagian 92-03 tentang Prosedur Penanganan Keadaan Darurat Barang Berbahaya	✓	-	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang sebagai Petunjuk pelaksanaan baru terkait regulasi nasional Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 tahun 2022 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 92 Tentang Keselamatan Pengangkutan Barang	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur prosedur penanganan keadaan darurat barang berbahaya.	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
							Berbahaya Dengan Pesawat Udara			
Direktorat Navigasi Penerbangan										
45.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Prosedur Pengujian di Darat (<i>Ground Inspection</i>) Peralatan Fasilitas Elektronik dan Listrik Penerbangan (SKEP/83/VI/2005)	-	✓	✓	-	✓	Tindak lanjut temuan BPK terkait revisi Perdirjen Perhubungan Udara Nomor SKEP/83/VI/2005 tentang Prosedur Pengujian di Darat (<i>Ground Inspection</i>) Peralatan Fasilitas elektronik dan Listrik Penerbangan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur dan Tata Cara <i>Ground Inspection</i> pada Fasilitas Navigasi penerbnagan b. Form <i>Ground Inspection</i>	2025 - 2029	
46.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Kriteria Penempatan Fasilitas Elektronik dan Listrik Penerbangan (SKEP/113/VI/2002)	-	-	✓	-	✓	a. Tindak lanjut temuan BPK terkait Peralatan Fasilitas elektronik dan Listrik Penerbangan b. Tindak lanjut PM 29 Tahun 2021 tentang CASR 172	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur. antara lain hal-hal sebagai berikut: a. Kriteria penempatan fasilitas navigasi penerbangan; b. Persyaratan penempatan Fasilitas Navigasi Penerbangan	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
47.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk dan Tata Cara Penyelenggaraan Kalibrasi Fasilitas Navigasi dan Prosedur Penerbangan (SKEP 116 Th 2010 dan KP 85 Th 2014)	-	-	✓	-	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut audit BPK terkait perlunya dilakukan revisi atas SKEP 116/2010 dan KP 85/2014 ttg tata Cara Penyelenggaraan Kalibrasi Fasilitas Navigasi dan Prosedur Penerbangan b. Tindak lanjut CASR 171 mengenai kalibrasi	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur penyelenggaraan Kalibrasi Fasilitas Navigasi dan prosedur Penerbangan b. Jenis fasilitas dan prosedur penerbangan c. Masa berlaku/periodisasi kegiatan kalibrasi;	2025 - 2029	
48.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang MOS 170-02 Prosedur Komunikasi Penerbangan (<i>Manual on Aeronautical Communication Procedures</i>)	-	-	✓	✓	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Pemenuhan ICAO USOAP PQ 7.009 dan BPK b. Adoption Annex 10 Vol II – Communication Procedures.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur Komunikasi Penerbangan; dan b. Pelayanan informasi Penerbangan tetap.	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
49.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Operasional Bagian 171-10 (<i>Advisory Circular</i> Part 171-10) Tata Cara dan Prosedur Penggunaan Frekuensi Radio untuk kegiatan Penerbangan	-	-	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Pemenuhan ICAO USOAP PQ 7.009 b. Adoption Annex 10 Vol V – Aeronautical Radio Frequency Spectrum Utilisation.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur antara lain hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur penggunaan Frekuensi radio untuk penerbangan; b. Penggunaan frekuensi radio untuk keadaan bahaya; c. Frekuensi untuk kegiatan pencarian dan pertolongan; dan d. Pemanfaatan frekuensi HF.	2025 - 2029	
50.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Manual Penyelenggara Pelayanan Informasi Aeronautika (MOS 175)	-	-	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut PM 9 Tahun 2023 CASR 175 b. ICAO USOAP PQ 7.288	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Jenis Pelayanan Informasi Aeronautika b. Fasilitas Pelayanan Informasi Aeronautika c. Ketentuan penyelenggaraan pelayanan informasi aeronautika d. Ruang lingkup pelayanan informasi aeronautika	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	Bagian Hukum									
51.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 27 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pengawasan dan Pengenaan Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-undangan di Bidang Penerbangan	-	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai tindak lanjut ICAO USOAP PQ: 1.055 Kebijakan dan prosedur penegakan hukum	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Pengenaan sanksi kepada personel b. Mekanisme pengenaan jenis sanksi Penambahan jenis sanksi	2025 - 2029	
	Bagian Kerjasama Internasional, Humas dan Umum									

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
52.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 62 Tahun 2017 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan	-	-	✓	✓	✓	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut temuan audit BPK terkait sistem manajemen keselamatan penerbangan. b. Adopsi Annex 19 2nd edition	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pedoman dan Mekanisme Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan Penerbangan; dan b. Mekanisme dan Sistem Pelaporan Keselamatan Penerbangan	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
53.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Program Keselamatan Penerbangan Nasional	-	-	✓	✓	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut temuan audit BPK terkait program keselamatan penerbangan nasional. b. Adopsi Annex 19 2nd Edition. c. Akan mencabut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2016 tentang Program Keselamatan Penerbangan Nasional	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Kebijakan, Sasaran dan Sumber Daya Keselamatan Penerbangan Nasional b. Manajemen Resiko Keselamatan Penerbangan Nasional c. Jaminan Keselamatan Penerbangan Nasional d. Promosi Keselamatan Penerbangan Nasional	2025 - 2029	
54.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal tentang AC 19 - 03 <i>List Classifying occurrence in sipil aviation to be mandatorily reported</i>	✓	-	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition. b. Perlunya standarisasi klasifikasi kejadian yang dilaporkan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Daftar Klasifikasi kejadian b. Penjelasan klasifikasi kejadian	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
55.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 241 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-01 Sistem Pelaporan Kejadian Wajib (<i>Mandatory Occurrence Reporting System</i>)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition. b. Revisi CASR 19 c. Perubahan alur pelaporan (melibatkan KNKT)	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup b. Prosedur analisis data MOR	2025 - 2029	
56.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-01 (<i>Advisory Circular 19-01</i>) Sistem Pelaporan kejadian Wajib (<i>Mandatory Occurrence Reporting System</i>)	-	✓	-	✓	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition b. Revisi CASR 19 c. Perubahan format pelaporan d. Perubahan ruang lingkup pelaporan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup b. Prosedur pelaporan c. Kewajiban operator d. Format pelaporan	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
59.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 Tahun 2014 tentang Kriteria Klasifikasi Organisasi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang penilaian kriteria klasifikasi yang perlu diupdate/ disesuaikan.	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Komponen kriteria klasifikasi b. Penilaian Kriteria Klasifikasi c. Penetapan Klasifikasi d. Tata Cara Perhitungan dan Penilaian Kriteria Klasifikasi	2025 - 2029	
60.	RPM Revisi PM 40/2014 Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang antara lain : a. Adanya perubahan kelas bandar udara berdasarkan penilaian kriteria klasifikasi sehingga akan berdampak pada perubahan eselon b. Penyempurnaan tugas dan fungsi	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Perubahan kelas bandara b. Penyesuaian tugas fungsi	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
61.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 198 Tahun 2017 tentang Perencanaan SDM Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang untuk Penyesuaian sehubungan dengan Adanya simplifikasi jabatan pelaksana dalam Keputusan Menteri PAN dan RB 11 Tahun 2024 tentang Jabatan Pelaksana Aparatur Sipil Negara Di Lingkungan Instansi Pemerintah	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur tata cara penghitungan Analisa Beban Kerja dengan menggunakan nomenklatur jabatan baru yang disesuaikan dengan Kepmenpan 11 Tahun 2024 tentang Jabatan Pelaksana Aparatur Sipil Negara Di Lingkungan Instansi Pemerintah	2025 - 2029	
62.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Proses Bisnis Unit Pelaksana Teknis di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara						Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang: a. Permen PANRB 2 Tahun 2023 tentang organisasi unit Pelaksana Teknis Kementerian/Lembag a Mengamanatkan bahwa proses bisnis dijadikan pertimbangan dalam pembentukan/pengub ahan organisasi. b. Tindak lanjut Permenpan Rb 19 Tahun 2008 tentang penyusunan peta	Proses bisnis pada UPT di Rektorat Jenderal Perhubungan Udara yang terdiri dari peta sub proses level 2 dan peta lintas fungsi/CFM (<i>Cross Function Map</i>)	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
							proses bisnis instansi pemerintah c. Tindak lanjut PM 53 Tahun 2018 tentang proses bisnis di lingkungan Kementerian Perhubungan. d. Tindak lanjut KM 8 Tahun 2024 tentang peta proses, peta sub proses dan peta relasi di Kementerian Perhubungan. e. Tindak lanjut KM 69 Tahun 2023 tentang Manajemen Risiko di lingkungan Kementerian Perhubungan, Dimana penyusunan manajemen risiko menggunakan proses bisnis sebagai dasar penyusunan f. Penyusunan SPBE (Sistem Pemerintah Berbasis Elektronik) yang penyusunannya menggunakan proses bisnis sebagai dasar.			

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

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

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

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

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
67.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang penetapan UPR (Unit Pengelolaan Resiko) dan UMR (Unit Manajemen Resiko)						Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai acuan bagi unit kerja di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara dalam penyusunan Infrastruktur dan Proses Manajemen Risiko	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur Struktur Manajemen Risiko yang dilaksanakan oleh Unit Manajemen Risiko yang memiliki tugas dan fungsi Perencanaan tingkat Kementerian/Eselon I/Unit Kerja Mandiri	2025 - 2029	

Bagian Keuangan										
68.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 260 Tahun 2019 tentang Petunjuk Pelaksanaan Penggunaan Dana PNBP secara Terpusat di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara						Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang penyesuaian terhadap KP 260 Tahun 2019	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Kriteria dan Persyaratan b. Evaluasi dan Persetujuan Mekanisme Pengalokasian dan Pencairan Dana PNBP	2025 - 2029	

LAMPIRAN IV. MATRIKS RINCIAN KERANGKA KINERJA DAN PENDANAAN KANTOR UPBU KELAS II KOMODO TAHUN 2025-2029
INDIKASI TARGET DAN PENDANAAN

(Rincian, Rp. Beroang)

PROGRAM / KEGIATAN / SASARAN / INDIKATOR / OUTPUT				Satuan	UPT MANDIRI	LOKASI PROV/ WINSI KAB/ KOTA	TARGET					RUPIAH MURNI										APBN					TOTAL APBN 2025-2029			
							2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029	Plhpb 2025	Plhpb 2026	Plhpb 2027	Plhpb 2028	Plhpb 2029	PNBP 2025-2029	2025	2026	2027	2028	2029		
KANTOR UPBU KELAS II KOMODO							25.975.544.000,00	40.586.148.940,00	22.723.391.680,00	29.773.719.810,00	31.817.791.797,00	199.789.594.202,00	862.944.000,00	728.270.400,00	891.397.440,00	881.287.004,00	969.227.962,00	4.041.966.326,40	26.327.608.000,00	41.284.172.440,00	23.624.479.996,00	39.644.306.999,00	32.327.119.099,40	194.800.561.128,40						
PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS (SA)							10.140.960.000,00	23.260.093.540,00	3.684.622.910,00	8.830.975.201,00	8.780.772.721,00	64.097.314.372,00	391.824.000,00	431.006.400,00	474.107.040,00	521.517.744,00	573.669.518,40	2.382.124.702,40	10.632.774.000,00	23.691.099.940,00	4.168.629.960,00	9.362.492.945,00	9.354.442.239,40	67.089.439.074,40						
PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN (MA)							16.734.584.000,00	17.308.053.400,00	19.038.668.740,00	20.942.744.614,00	23.037.519.076,00	96.961.280.830,00	278.240.000,00	297.264.000,00	326.990.400,00	359.689.440,00	396.659.394,00	1.649.842.224,00	16.094.834.000,00	17.695.317.400,00	19.346.948.140,00	21.302.434.054,00	23.432.677.480,00	97.711.112.064,00						
PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS (SA)												10.140.960.000,00	23.260.093.540,00	3.684.622.910,00	8.830.975.201,00	8.780.772.721,00	54.697.314.372,00	391.824.000,00	431.006.400,00	474.107.040,00	521.517.744,00	573.669.518,40	2.382.124.702,40	10.632.774.000,00	23.691.099.940,00	4.168.629.960,00	9.362.492.945,00	9.354.442.239,40	67.089.439.074,40	
Keg Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara							4.846.312.000,00	11.172.712.440,00	0,00	0,00	0,00	16.018.024.440,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.846.312.000,00	11.172.712.440,00	0,00	0,00	0,00	16.018.024.440,00
	SA	Memperbaiki kinerja pelayanan Prasana Bandar Udara					4.846.312.000,00	11.172.712.440,00	0,00	0,00	0,00	16.018.024.440,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.846.312.000,00	11.172.712.440,00	0,00	0,00	0,00	16.018.024.440,00	
	IKK	Jumlah penumpang yang dilayani		Orang			0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	3.346.312.000,00	7.944.007.000,00	0,00	0,00	0,00	10.389.319.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.346.312.000,00	7.944.007.000,00	0,00	0,00	0,00	10.389.319.000,00	
	KRO	OP Prasana Bidang Konektivitas Udara					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.346.312.000,00	7.944.007.000,00	0,00	0,00	0,00	10.389.319.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.346.312.000,00	7.944.007.000,00	0,00	0,00	0,00	10.389.319.000,00
		RO	Perbaikan Prasana Bandar Udara				0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.346.312.000,00	7.944.007.000,00	0,00	0,00	0,00	10.389.319.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.346.312.000,00	7.944.007.000,00	0,00	0,00	0,00	10.389.319.000,00
		IO	Jumlah prasana bandar udara yang diperbaiki	Unit	Unit Penyelenggara a Bandar Udara Komodo	Nusa Tenggara Timur	Kab. Manggarai Barat	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	504.000.000,00	0,00	0,00	0,00	504.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	504.000.000,00	0,00	0,00	0,00	504.000.000,00	
		KRO	Prasana Bidang Konektivitas Udara				0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.346.312.000,00	6.540.007.000,00	0,00	0,00	0,00	9.885.319.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.346.312.000,00	6.540.007.000,00	0,00	0,00	0,00	9.885.319.000,00
		RO	Bandar Udara				0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.346.312.000,00	6.540.007.000,00	0,00	0,00	0,00	9.885.319.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.346.312.000,00	6.540.007.000,00	0,00	0,00	0,00	9.885.319.000,00
		IO	Jumlah bandar udara yang dikembangkan	Unit	Unit Penyelenggara a Bandar Udara Komodo	Nusa Tenggara Timur	Kab. Manggarai Barat	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.346.312.000,00	6.540.007.000,00	0,00	0,00	0,00	9.885.319.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.346.312.000,00	6.540.007.000,00	0,00	0,00	0,00	9.885.319.000,00
		IO	Jumlah peralatan keamanan dan keselamatan penempatan yang diperbaiki	Unit	Unit Penyelenggara a Bandar Udara Komodo	Nusa Tenggara Timur	Kab. Manggarai Barat	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		RO	Pemeliharaan Bandar Udara Komodo				0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		IO	Pengembangan Bandar Udara Komodo, Manggarai Barat, NTT - Kab. Manggarai Barat	Unit	Unit Penyelenggara a Bandar Udara Komodo	Nusa Tenggara Timur	Kab. Manggarai Barat	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		IKK	Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani	angka			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.600.000.000,00	4.128.705.440,00	0,00	0,00	0,00	5.628.705.440,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.600.000.000,00	4.128.705.440,00	0,00	0,00	0,00	5.628.705.440,00	
		KRO	Prasana Bidang Konektivitas Udara				0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.600.000.000,00	4.128.705.440,00	0,00	0,00	0,00	5.628.705.440,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.600.000.000,00	4.128.705.440,00	0,00	0,00	0,00	5.628.705.440,00	
		RO	Bandar Udara				0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.600.000.000,00	4.128.705.440,00	0,00	0,00	0,00	5.628.705.440,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.600.000.000,00	4.128.705.440,00	0,00	0,00	0,00	5.628.705.440,00	
		IO	Jumlah bandar udara yang dikembangkan	Unit	Unit Penyelenggara a Bandar Udara Komodo	Nusa Tenggara Timur	Kab. Manggarai Barat	0,00	0,00	0,00	0,00	1.600.000.000,00	4.128.705.440,00	0,00	0,00	0,00	5.628.705.440,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.600.000.000,00	4.128.705.440,00	0,00	0,00	0,00	5.628.705.440,00	
Keg Penunjang Teknis Transportasi Udara							1.095.638.000,00	4.861.861.100,00	3.484.622.910,00	3.832.975.201,00	4.216.272.721,00	17.881.389.932,00	391.824.000,00	431.006.400,00	474.107.040,00	521.517.744,00	573.669.518,40	2.382.124.702,40	1.487.462.000,00	6.382.887.500,00	3.986.638.960,00	4.354.492.945,00	4.788.942.239,40	18.373.414.634,40						
	SA	Memperbaiki kinerja pelayanan Prasana Bandar Udara					1.095.638.000,00	4.861.861.100,00	3.484.622.910,00	3.832.975.201,00	4.216.272.721,00	17.881.389.932,00	391.824.000,00	431.006.400,00	474.107.040,00	521.517.744,00	573.669.518,40	2.382.124.702,40	1.487.462.000,00	6.382.887.500,00	3.986.638.960,00	4.354.492.945,00	4.788.942.239,40	18.373.414.634,40						
	IKK	Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara		Nilai			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.746.679.300,00	2.158.800.930,00	2.374.681.023,00	2.612.149.125,00	10.892.310.378,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.746.679.300,00	2.158.800.930,00	2.374.681.023,00	2.612.149.125,00	10.892.310.378,00	0,00	10.892.310.378,00
	KRO	OP Prasana Bidang Konektivitas Udara					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.746.679.300,00	2.158.800.930,00	2.374.681.023,00	2.612.149.125,00	10.892.310.378,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.746.679.300,00	2.158.800.930,00	2.374.681.023,00	2.612.149.125,00	10.892.310.378,00	0,00	10.892.310.378,00
		RO	Operasional dan Pemeliharaan Prasana Bandar Udara				1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	3.746.679.300,00	2.158.800.930,00	2.374.681.023,00	2.612.149.125,00	10.892.310.378,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.746.679.300,00	2.158.800.930,00	2.374.681.023,00	2.612.149.125,00	10.892.310.378,00	0,00	10.892.310.378,00
		IO	Jumlah prasana bandar udara yang diperbaiki	Unit	Unit Penyelenggara a Bandar Udara Komodo	Nusa Tenggara Timur	Kab. Manggarai Barat	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	3.746.679.300,00	2.158.800.930,00	2.374.681.023,00	2.612.149.125,00	10.892.310.378,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.746.679.300,00	2.158.800.930,00	2.374.681.023,00	2.612.149.125,00	10.892.310.378,00	0,00	10.892.310.378,00
		IKK	Jumlah penumpang yang dilayani	Orang			2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	255.260.000,00	290.786.000,00	308.864.000,00	338.791.060,00	373.728.166,00	1.568.387.826,00	391.824.000,00	431.006.400,00	474.107.040,00	521.517.744,00	573.669.518,40	2.382.124.702,40	647.084.000,00	711.792.400,00	782.971.640,00	861.268.904,00	947.386.684,00	3.960.512.528,40	
	KRO	OP Prasana Bidang Konektivitas Udara					1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	255.260.000,00	290.786.000,00	308.864.000,00	338.791.060,00	373.728.166,00	1.568.387.826,00	391.824.000,00	431.006.400,00	474.107.040,00	521.517.744,00	573.669.518,40	2.382.124							

PROGRAM / KEGIATAN / SASARAN / INDIKATOR / OUTPUT				Satuan	UPT MANDIRI	LOKASI PRD / WNR / KOTA	TARGET					RUPIAH MURNI										PNBP 2025-2029					APBN					TOTAL APBN 2025-2029
							2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029	Prfp 2025	Prfp 2026	Prfp 2027	Prfp 2028	Prfp 2029	2025	2026	2027	2028	2029					
			Kep Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara									4.000.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.645.000.000,00	7.639.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.000.000.000,00	0,00	0,00	0,00	3.639.000.000,00	7.639.000.000,00			
		SK	Meningkatnya Kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik									4.000.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.645.000.000,00	7.639.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.000.000.000,00	0,00	0,00	0,00	3.639.000.000,00	7.639.000.000,00			
			IKK Presentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara	%			0,00	4,00	0,00	0,00	0,00	4.000.000.000,00	0,00	0,00	0,00	14.000.000,00	4.014.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.000.000.000,00	0,00	0,00	0,00	14.000.000,00	4.014.000.000,00			
			KRO Sarana Bidang Konektivitas Udara				0,00	4,00	0,00	0,00	0,00	4.000.000.000,00	0,00	0,00	0,00	14.000.000,00	4.014.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.000.000.000,00	0,00	0,00	0,00	14.000.000,00	4.014.000.000,00			
			RO Perlatan dan sistem Keamanan Penerbangan				0,00	4,00	0,00	0,00	0,00	4.000.000.000,00	0,00	0,00	0,00	14.000.000,00	4.014.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.000.000.000,00	0,00	0,00	0,00	14.000.000,00	4.014.000.000,00			
			IO	Jumlah perlatan keamanan dan keselamatan penerbangan yang diupaku	Unit	Unit Penyelenggara a Bandar Udara Komodo	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			
			IO	Jumlah perlatan keamanan dan keselamatan penerbangan yang diupaku	Unit	Unit Penyelenggara a Bandar Udara Komodo	0,00	3,00	0,00	0,00	0,00	4.000.000.000,00	0,00	0,00	0,00	14.000.000,00	4.014.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.000.000.000,00	0,00	0,00	0,00	14.000.000,00	4.014.000.000,00		
		IKK	Presentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara	%			0,00	3,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.645.000.000,00	3.645.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.645.000.000,00	3.645.000.000,00		
			KRO Prasana Bidang Konektivitas Udara				0,00	3,00	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	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
			RO Dokumen Program Keselamatan dan Keamanan Penerbangan				0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
			IO	Jumlah prasana keselamatan bandar udara yang diupaku	Unit	Unit Penyelenggara a Bandar Udara Komodo	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
			RO Prasana keselamatan bandar udara				0,00	2,00	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	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
			IO	Jumlah perlatan keamanan dan keselamatan penerbangan yang diupaku	Unit	Unit Penyelenggara a Bandar Udara Komodo	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
			IO	Jumlah prasana keselamatan bandar udara yang diupaku	Unit	Unit Penyelenggara a Bandar Udara Komodo	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		KRO	Sarana Bidang Konektivitas Udara				0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.645.000.000,00	3.645.000.000,00	
			RO Sarana Keselamatan Bandar Udara				0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.645.000.000,00	3.645.000.000,00	
			IO	Jumlah sarana keselamatan bandar udara yang disediakan	Unit	Unit Penyelenggara a Bandar Udara Komodo	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.645.000.000,00	3.645.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.645.000.000,00	
PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN (WA)																																
			Kep Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Udara				15.734.984.000,00	17.308.053.400,00	19.038.858.740,00	20.942.744.414,00	23.037.878.076,00	96.061.289.830,00	270.240.000,00	297.264.000,00	326.990.400,00	359.689.440,00	395.658.384,00	1.649.842.224,00	16.004.834.000,00	17.605.317.400,00	19.365.848.140,00	21.302.434.054,00	23.432.677.460,00	97.711.112.054,00								
		SK	Meningkatnya Kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik				9.302.915.000,00	10.233.206.500,00	11.266.627.150,00	12.382.179.865,00	13.620.397.852,00	66.795.226.367,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	9.302.915.000,00	10.233.206.500,00	11.266.627.150,00	12.382.179.865,00	13.620.397.852,00	66.795.226.367,00								
		IKK	Jumlah dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)	Dokumen			3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	9.302.915.000,00	10.233.206.500,00	11.266.627.150,00	12.382.179.865,00	13.620.397.852,00	66.795.226.367,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	9.302.915.000,00	10.233.206.500,00	11.266.627.150,00	12.382.179.865,00	13.620.397.852,00	66.795.226.367,00			
		KRO	Layanan Manajemen Kinerja Internal				1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	255.898.000,00	281.487.800,00	309.636.680,00	340.600.238,00	374.660.262,00	1.562.282.880,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	255.898.000,00	281.487.800,00	309.636.680,00	340.600.238,00	374.660.262,00	1.562.282.880,00			
		RO	Layanan Manajemen Keuangan				1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	255.898.000,00	281.487.800,00	309.636.680,00	340.600.238,00	374.660.262,00	1.562.282.880,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	255.898.000,00	281.487.800,00	309.636.680,00	340.600.238,00	374.660.262,00	1.562.282.880,00			
		IO	Jumlah layanan manajemen keuangan yang disediakan	Unit	Unit Penyelenggara a Bandar Udara Komodo	Nusa Tenggara Timur	Kab. Manggarai Barat	1,00	1,00	1,00	1,00	255.898.000,00	281.487.800,00	309.636.680,00	340.600.238,00	374.660.262,00	1.562.282.880,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	255.898.000,00	281.487.800,00	309.636.680,00	340.600.238,00	374.660.262,00	1.562.282.880,00			
		KRO	Layanan Program Dukungan Manajemen Internal				1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	9.047.817.000,00	9.951.718.700,00	10.946.890.570,00	12.041.579.627,00	13.245.737.590,00	55.232.943.487,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	9.047.817.000,00	9.951.718.700,00	10.946.890.570,00	12.041.579.627,00	13.245.737.590,00	55.232.943.487,00			
		RO	Layanan Perkantoran				1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	9.047.817.000,00	9.951.718.700,00	10.946.890.570,00	12.041.579.627,00	13.245.737.590,00	55.232.943.487,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	9.047.817.000,00	9.951.718.700,00	10.946.890.570,00	12.041.579.627,00	13.245.737.590,00	55.232.943.487,00			
		IO	Jumlah layanan perkantoran yang disediakan	Unit	Unit Penyelenggara a Bandar Udara Komodo	Nusa Tenggara Timur	Kab. Manggarai Barat	1,00	1,00	1,00	1,00	9.047.817.000,00	9.951.718.700,00	10.946.890.570,00	12.041.579.627,00	13.245.737.590,00	55.232.943.487,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	9.047.817.000,00	9.951.718.700,00	10.946.890.570,00	12.041.579.627,00	13.245.737.590,00	55.232.943.487,00			
		KRO	Layanan Sarana dan Prasarana Internal				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	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		RO	Layanan Prasarana Internal				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	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		IO	Jumlah layanan prasarana internal yang disediakan	Unit	Unit Penyelenggara a Bandar Udara Komodo	Nusa Tenggara Timur	Kab. Manggarai Barat	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	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		Kep Pengelolaan Organisasi dan SDM transportasi Udara					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	270.240.000,00	297.264.000,00	326.990.400,00	359.689.440,00	395.658.384,00	1.649.842.224,00	270.240.000,00	297.264.000,00	326.990.400,00	359.689.440,00	395.658.384,00	1.649.842.224,00								
		SK	Meningkatnya Kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik				0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	270.240.000,00	297.264.000,00	326.990.400,00	359.689.440,00	395.658.384,00	1.649.842.224,00	270.240.000,00	297.264.000,00	326.990.400,00	359.689.440,00	395.658.384,00	1.649.842.224,00								
		IKK	Jumlah dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)	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	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		KRO	Layanan Program Dukungan Manajemen Internal				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	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
		RO	Layanan Organisasi dan Tata Kelola Internal				1,00	1,00	1,0																							