RENCANA STRATEGIS (RENSTRA)

KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS III MELALAN MELAK

KEMENTRIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL

PERHUBUNGAN UDARA

TAHUN 2025/2029

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 Melalan Melak Tahun 2025 - 2029 dapat terselesaikan.

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

Kami menyadari dalam penyusunan dokumen Rencana Strategis Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Melalan Melak 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.

Sendawar, Juli 2026

KEPALA KANTOR UPBU KELAS III
MELALAN MELAK

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
KANTOR UPBU MELALAN MELAK

BERNARD REPELITA PURBA,S.E
Penata. Tk.I (III/d)
NIP. 19690330 199703 1 001

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR ..... **i**

DAFTAR ISI ..... **ii**

DAFTAR TABEL ..... **iii**

DAFTAR GAMBAR ..... **iv**

BAB I PENDAHULUAN **1**

1.1 KONDISI UMUM 1

1.1.1 Capaian Sumber Daya manusia 3
1.1.2 Capaian Pembangunan / Pengembangan Tahun 2020-2024 5
1.1.3 Capaian Sarana dan Prasarana Tahun 2020-2024 6
1.1.4 Capaian Rute Angkutan Udara Tahun 2020-2024 10
1.1.5 Capaian Lalu Lintas Angkutan Udara Tahun 2020-2024 10
1.1.6 Capaian Nilai Aset Tahun 2024 13
1.1.7 Capaian Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Tahun 2020-2024 13
1.1.8 Capaian Realisasi Keuangan Tahun 2020-2024 15
1.1.9 Capaian Sasaran Startegis dan Indikator Kinerja Kantor UPBU Kelas III Melalan Melak Tahun 2020-2024 16

1.2 POTENSI DAN MASALAH 28

1.2.1 Isu Strategis 28
1.2.2 Potensi dan Permasalahan 28

BAB II VISI MISI TUJUAN DAN SASARAN KANTOR UPBU KELAS III MELALAN MELAK TAHUN 2025-2029 ..... **34**

2.1 VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL RPJPN 2025-2029 34

2.2 VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL RPJMN 2025-2029 38

2.2.1 Visi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 38
2.2.2 Tujuan Pembangunan Nasional 2025.2029 40Sasaran Pembangunan Nasional Tahun 2025-2029 42

2.3 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2025-2029 44

2.3.1 Visi Dan Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029 44
2.3.2 Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029 45

2.4 VISI MISI, TUJUAN DAN SASARAN DITJEN PERHUBUNGAN UDARA *TAHUN 2025-2029* *50*

2.4.1 Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara 2025-2029 50
2.4.2 Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara 2025-2029 51
2.4.3 Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara 2025-2029 51

2.5 VISI MISI, TUJUAN DAN SASARAN KANTOR UPBU KELAS III MELALAN MELAK TAHUN 2025-2029 55

2.5.1 Visi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Melalan Melak 55
2.5.2 Misi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Melalan Melak 56
2.5.3 Tujuan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Melalan Melak 2025-2029 56
2.5.4 Indikator Kinerja Sasaran Kegiatan Kantor UPBU Kelas III Melalan Melak 2025-2029
2.5.5 Indikasi Resiko Pencapaian Sasaran Kegiatan (SK) Kantor Unit Penyelenggara

Bandar Udara Kelas III Melalan Melak 56

BAB III ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI, DAN KERANGKA KELEMBAGAAN KANTOR UPBU KELAS III MELALAN MELAK TAHUN 2025-2029 60
3.1 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI PEMBANGUNAN NASIONAL 60
3.1.1 Arah Kebijakan Tahap Pertama RPJPN 2025-2045 60
3.1.2 Prioritas Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029 62
3.1.3 Proyek Strategis Nasional RPJMN 2025-2029 73
3.1.4 Arah Pembangunan Wilayah RPJMN 2025-2029 74
3.2 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 85
3.2.1 Arah Kebijakan Umum Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 85
3.2.2 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 89
3.3 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA 97
3.4 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS III MELALAN MELAK 101
3.5 REGULASI KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS III MELALAN MELAK 103
3.6 KERANGKA KELEMBAGAAN KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS III MELALAN MELAK 103
3.7 MANAJEMEN RISIKO KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS III MELALAN MELAK 104
BAB IV TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN 106
4.1 SASARAN DAN TARGET PEMBANGUNAN NASIONAL 106
1.1 Sasaran dan Target RPJPN 2025-2045 106
1.2 Sasaran Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029 107
4.2 INDIKATOR KINERJA BIAYA TRANSPORTASI LOGISTIK PADA SKTOR TRANSPORTASI UDARA 115
4.3 TARGET KINERJA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2025-2029 116
4.4 TARGET KINERJA DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2025-2029 117
4.5 TARGET KINERJA UPBUKELAS III MELALAN MELAK TAHUN 2025-2029 119
4.6 KERANGKA PENDANAAN UPBU KELAS III MELALAN MELAK TAHUN 2025-2029 121
BAB V PENUTUP 123
5.1 ARAHAN PELAKSANAAN 123
5.2 MEKANISME PERUBAHAN DAN PELAKSANAAN EVALUASI 124
LAMPIRAN I 125
LAMPIRAN II 126
LAMPIRAN III 252

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Komposisi SDM Berdasarkan Jabatan 2024 3
Tabel 1.2 Komposisi SDM Berdasarkan Penempatan pada Unit Kerja 3
Tabel 1.3 Data Umum Bandar Udara Melalan Melak 4
Tabel 1.4 Fasilitas Sisi Udara 7
Tabel 1.5 Fasilitas Sisi Darat .....
Tabel 1.6 Fasilitas Elektronika Bandara dan Keamanan Penerbangan 8
Tabel 1.7 Fasilitas Listrik Penerbangan 8
Tabel 1.8 Fasilitas PKP-PK 9
Tabel 1.9 Fasilitas Alat-Alat Besar 9
Tabel 1.10 Data Rute Angkutan UPBU Kelas III Melalan Melak Tahun 2020-2024 10
Tabel 1.11 Data Arus Lalu Lintas UPBU Kelas III Melalan Melak Tahun 2020- 2024 10
Tabel 1.12 Perkembangan Capaian Nilai Aset UPBU Kelas III Melalan Melak Tahun 2020-2024 13
Tabel 1.13 Penerimaan Negara Bukan Pajak UPBU Kelas III Melalan Melak Tahun 2020-2024 14
Tabel 2.1 Matriks Kinerja Penugasan RPJMN 2025-2029 47
Tabel 2.2 Rumusan Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 49
Tabel 2.3 Indikator Kinerja untuk setiap Sasaran Strategis (IKSP) Ditjen Perhubungan Udara 2025-2029 53
Tabel 2.4 Indikasi Resiko 57
Tabel 3.1 Kegiatan Prioritas Utama RPJMN 2025-2029 71
Tabel 3.2 Daftar Indikasi Proyek Strategis Nasional 2025-2029 73
Tabel 3.3 Highlight Intervensi Khusus Per Provinsi 75
Tabel 3.4 Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara 97
Tabel 3.5 Rencana Regulasi Transportafsi Udara Tahun 2025-2029 103
Tabel 3.6 Matriks Identifikasi Awal Risiko Utama dan Rencana Mitigasi Risiko 105
Tabel 4.1 Sasaran Utama Prioritas Nasional RPJMN 2025-2029 109
Tabel 4.2 Program Prioritas dan Kegiatan Prioritas PN 3 RPJMN 2025-2029 110
Tabel 4.3 Program Prioritas dan Kegiatan Prioritas PN 5 RPJMN 2025-2029 110
Tabel 4.4 Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 111
Tabel 4.5 Rincian Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 112
Tabel 4.6 Rincian Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 terkait Biaya Transportasi Logistik 115
Tabel 4.7 Target Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan 2025-2029 116
Tabel 4.8 Sasaran dan Indikator Kinerja Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029 118
Tabel 4.9 Sasaran dan Indikator Kinerja UPBU Kelas III Melalan Tahun 2025-2029 119
Tabel 4.10 Indikasi Pendanaan Kantor UPBU KELAS III MELALAN MELAK 121

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Pergerakan Pesawat Di UPBU Kelas III Melalan Melak Tahun 2020-2024 11

Gambar 1.2Penumpang Di UPBU Kelas III Melalan Melak Tahun 2020-2024 11

Gambar 1.3 Bagasi Di UPBU Kelas III Melalan Melak Tahun 2020-2024..... 12

Gambar 1.4 Barang (Cargo) Di UPBU Kelas III Melalan Melak Tahun 2020-2024 12

Gambar 1.5 Penerimaan Negara Bukan Pajak UPBU Kelas III Melalan Melak Tahun 2020-2024 14

Gambar.2.1 Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan 37

Gambar. 2.2 Keterkaitan RPJMN Tahun 2025-2029 dengan RPJPN Tahun 2025-2045 41
Gambar 2.3 Sasaran Utama Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029 42
Gambar 2.4 Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) 43
Gambar 2.5 Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029..... 46
Gambar 4.1 Rekap Satker UPBU Kelas III Melalan Melak 122

DAFTAR GRAFIK

Grafik 1.1 Komposisi SDM Berdasarkan Latar Belakang Pendidikan 4
Grafik 1.2 Komposisi SDM Berdasarkan Golongan 4
Grafik 1.3 Perkembangan Pagu Anggaran 2020-2024 16

BAB I
PENDAHULUAN

1.1 KONDISI UMUM

Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 saat ini telah ditetapkan dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : PM 12 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025- 2029. Renstra Kementerian Perhubungan tersebut disusun berdasarkan arahan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2025-2029 dan merupakan kesinambungan dari Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang merupakan bagian dari Kementerian Perhubungan secara paralel juga menyusun Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029 yang telah ditetapkan dengan Keputusan Dirjen Perhubungan Udara No. KP-DJPU 302 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029, Rencana Strategis tersebut menjadi pedoman utama dalam penyusunan Rencana Strategis Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Melalan Melak guna menjamin keterpaduan kebijakan, program, dan kegiatan pembangunan transportasi udara.

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

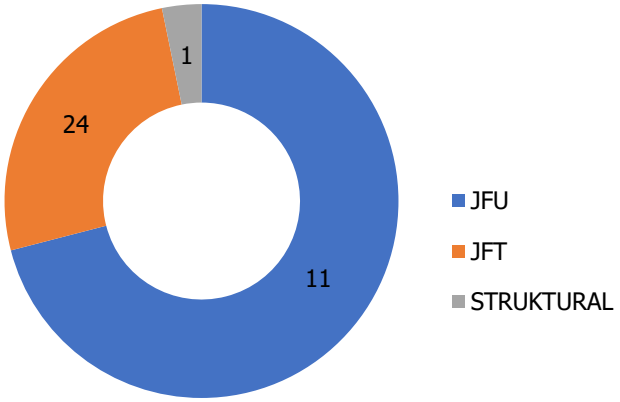
1. Pelaksanaan penyusunan rencana dan program;
2. Pelaksanaan pengoperasian fasilitas keselamatan, sisi udara, sisi darat, dan alat-alat besar bandar udara serta fasilitas penunjang;
3. Pelaksanaan perawatan dan perbaikan fasilitas keselamatan, sisi udara, sisi darat, dan alat-alat besar bandar udara 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 sarna 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 III Melalan Melak telah menyusun Rencana Strategis (Renstra) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Melalan Melak Tahun 2025-2029, yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029.

1.1.1 Capaian Sumber Daya Manusia Tahun 2020-2024

Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Melalan Melak didukung oleh sumber daya manusia dengan latar belakang teknis dan administratif. Namun demikian, masih diperlukan peningkatan kompetensi SDM, baik melalui pendidikan dan pelatihan, sertifikasi teknis, maupun penguatan kapasitas manajerial guna mendukung peningkatan kinerja layanan kebandarudaraan. Berikut komposisi sumber daya manusia Tahun 2020-2024.

Tabel 2.1 Komposisi SDM Berdasarkan Jabatan 2024

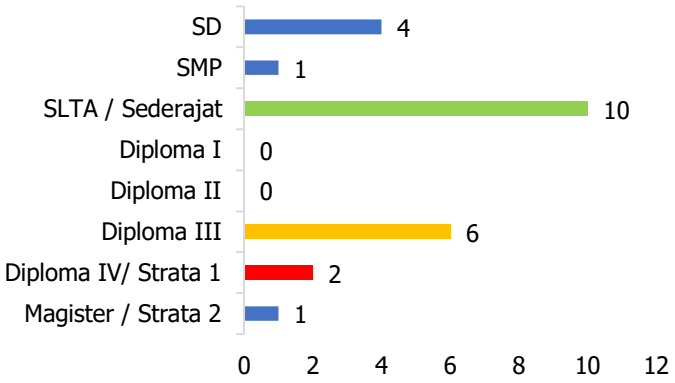


Tabel 1.2 Komposisi SDM Berdasarkan Penempatan pada Unit Kerja

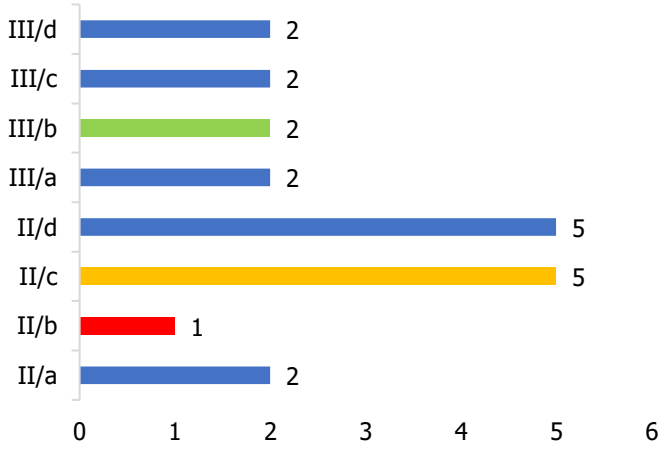
No	Unit Kerja	Jumlah SDM (Orang)														
		2020			2021			2022			2023			2024		
		PNS	P3K	H	PNS	P3K	H	PNS	P3K	H	PNS	P3K	H	PNS	P3K	H
1	Kepala Kantor	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0
3	Unit Tata Usaha	5	0	1	5	0	1	6	0	2	6	0	2	6	0	2
4	Unit AVSEC	3	0	5	3	0	5	3	0	5	3	0	5	3	0	5
5	Unit PKP-PK	1	0	5	1	0	5	2	0	5	2	0	1	2	0	5
6	Unit Pemelihara Bangunan Landasan	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	2	0	0
7	Unit Mekanikal	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0
9	Unit Listrik	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1
10	Unit Elektronika	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1
15	Pengelola Informasi	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1

16	PNBP	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0
17	Pengawas Personil Penerbangan	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0
18	Pengawas Operasional Bandar Udara	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19	Cleaning Service	0	0	6	0	0	6	0	0	6	0	0	3	0	0	3
JUMLAH		14	0	20	15	0	20	20	0	21	21	0	14	22	0	14
		34			35			41			35			36		

Grafik 1.1 Komposisi SDM Berdasarkan Latar Belakang Pendidikan



Grafik 1.2 Komposisi SDM Berdasarkan Golongan



1.1.2 Capaian Pembangunan / Pengembangan Tahun 2020-2024

TAHUN	CAPAIAN PEMBANGUNAN/PENGEMBANGAN
2020	-Pengadaan fasilitas penunjang Gedung terminal baru -Pembuatan Gedung operasional semi permanen -Renovasi Musholla beserta kelengkapannya -Renovasi Gedung PKP-PK -Pengadaan Health Related Fitness for Fighter -Pengadaan Printer dan Laptop -Pengadaan Trolley
2021	- Pekerjaan Optimalisasi Catu Daya Kelistrikan - Pengadaan Kendaraan Patroli Roda 2
2022	- Pengadaan Rotary Mower - Peningkatan Fasilitas Portal Otomatis - Penataan Pintu Masuk Area Parkir
2023	- Penyusunan Dokumen Rencana teknik Terinci Sisi Darat - Pengadaan Body Kalibrasi 1 dan 2 - Pekerjaan Pemenuhan Standar Runway Strip dan Area Sisi Udara - Pengawasan Pekerjaan Pemenuhan Standar Runway Strip dan Area Sisi Udara - Pengadaan Alat Cetak Pas Beserta Kelengkapannya - Pengadaan Hand Mower - Pengadaan Scaffolding - Pembuatan Taburlinci dan Pengadaan Peralatan Bermain Outdoor
2024	- Pengadaan Kendaraan Operasional Roda 3 - Pengadaan manifest passenger system - Pengadaan dan pemasangan PABX - Pekerjaan Peningkatan Fasilitas Sisi Udara - Pengawasan pekerjaan peningkatan fasilitas sisi udara - Pekerjaan Pemenuhan Standar Runway Strip dan Area Sisi Udara - Pengawasan Pekerjaan pemenuhan standar runway strip dan area sisi udara

1.1.3 Capaian Sarana dan Prasarana Tahun 2020-2024

Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Melalan Melak mengelola sarana dan prasarana bandar udara meliputi sisi udara, sisi darat, serta fasilitas penunjang lainnya. Kondisi dan kapasitas fasilitas perlu terus ditingkatkan dan dipelihara agar memenuhi standar keselamatan, keamanan, dan pelayanan yang berlaku. Berikut merupakan data umum, sarana, dan prasarana Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Melalan Melak berdasarkan data Tahun 2024 :

Tabel 2.3 Data Umum Bandar Udara Melalan Melak

Nama Bandar Udara	:	Melalan Melak
Kode ICAO	:	WALE
Kode IATA	:	GHS
Termasuk Provinsi	:	Kalimantan Timur
Kabupaten/Kota	:	Kutai Barat
Pengelola	:	UPT Direktorat Jenderal Perhubungan Udara
Kantor Otoritas	:	Otoritas Bandar Udara Wilayah VII Balikpapan
Kelas	:	III (tiga)
Jam Operasi	:	00.00 - 08.00 UTC (08.00 – 16.00 WITA)
Pesawat Beropersi	:	ATR-72, Cessna grand caravan 208
Jenis Pelayanan LLU	:	AFIS (Aerodrome Flight Information Service)
Kategori PKP-PK	:	Kategori V
Kelompok Peralatan Keamanan Penerbangan	:	Kelompok C
Status Bandar Udara	:	Domestik
Penggunaan Bersama	:	Enclave/Sipil
Hierarki Bandar Udara	:	Pengumpul (Hub)
Koordinasi dengan Instansi Pemerintah	:	
a. Imigrasi (Imigration)	:	Tidak Ada
b. Karantina	:	
c. AIRNAV	:	Unit
d. BMKG	:	Kelas I (Balikpapan)
e. Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan (BNPP) / SAR	:	Pos Pencarian dan Pertolongan

Tabel 1.4 Fasilitas Sisi Udara

NO	FASILITAS	DIMENSI PANJANG/LEBAR	JENIS KONSTRUKSI
1	RUNWAY STRIP	1.400 x 150 M^2	Rumput
2	RUNWAY	1300 x 30 M^2	Aspal Beton
3	TAXIWAY A	75 x 16 M^2	Aspal
4	TAXIWAY B	75 x 16 M^2	Aspal Hotmix
5	APRON	170 x 75 M^2	Aspal
6	DRAINASE	6.000 M^1	Pas. Batu Belah
7	PAGAR SISI UDARA	2.500 M	BRC
8	HELIPORT	46 M^2	Rigid Beton

Tabel 1.5 Fasilitas Sisi Darat

NO	FASILITAS	UKURAN (PXL)	JENIS BANGUNAN
1	Gedung Kantor Administrasi Lama	120 M^2	Permanen
2	Gedung Kantor Administrasi Baru	625 M^2	Permanen
3	Gedung Power House	192 M^2	Permanen
4	Gedung PKP-PK	111 M^2	Permanen
5	Gedung NDB	24 M^2	Permanen
6	Gedung AAB	196 M^2	Permanen
7	Gedung Workshop	200 M^2	Permanen
8	Gedung Kargo	300 M^2	Permanen
9	Gedung Terminal	1.000 M^2	Permanen
10	Gedung Genset Lama	200 M^2	Permanen
11	Gedung Elban	48 M^2	Permanen
12	Pos Penjagaan	24 M^2	Permanen
13	Rumah Dinas Type 70	70 M^2	Permanen
14	Rumah Dinas Type 36	684 M^2	Permanen
15	Rumah Pompa	216 M^2	Permanen

Tabel 1.6 Fasilitas Elektronika Bandara dan Keamanan Penerbangan

NO	FASILITAS	JUMLAH (UNIT)	KETERANGAN (MERK/TYPE)
1	FIDS (Flight Information Display System)	1 SET (LED MONITOR 42" 2 UNIT)	LENOVO X3100 M5
2	P A B X (PRIVATE AUTOMATIC BRANCH EXCHANGE)	1 UNIT (16 CHANNEL)	PANASONIC KX-TES824
3	PAS (PUBLIC ADDRESS SYSTEM)	1 Unit	-
4	X-RAY CABIN	1 Unit	FISCAN CMEX B6550 SN 111006034
5	X-RAY BAGASI	1 Unit	FISCAN CMEX T100100 SN 11002120
5	X-RAY CABIN	1 Unit	SMITHS DETECTION HI-SCAN 6040i SN 144095
6	X-RAY BAGASI	1 Unit	SMITHS DETECTION HI-SCAN 100100T SN 148984
7	HAND HELD METAL DETECTOR	5 Unit	SUPER SCANNER MC 3003B1
8	WALK THROUGH METAL DETECTOR	1 Unit	CEIA CLASSIC SN 21106037005
9	CCTV	1 SERVER 1 CLIENT 9 CAMERA	LENOVO DIGIFORT IBM X3550 M5
10	CCTV	1 SERVER 1 CLIENT 10 KAMERA	AEROVISION CWTAS AIOU032 SN 210235X0S0318C000001
11	HT HANDY TALKIE	17 Unit	ALINCO/WEIERWEI VEV 3288s

Tabel 1.7 Fasilitas Listrik Penerbangan

NO	FASILITAS	JUMLAH (UNIT)	KETERANGAN (MERK/TYPE)
1	CCR PAPI 1	1	A T G / 5644-14/MCCR 05
2	CCR PAPI 2	1	A D B / MCRD6B021000E12
3	PAPI 1	1	A D B / PU3L + IC + 2L
4	PAPI 2	1	A D B / PU3L + IC + 2L
5	CCR R/W 1	1	A D B / MCRG6B021000E13
6	CCR R/W 2	1	A D B / MCRG6B021000E12
7	RTIL	2	A D B / UEL-1-120-TEFT

8	R/W EDGE LIGHT	44	A D B / EL-EAH+BSP+PK+1C
9	TX / APRON LIGHT	35	A D B / FAA L-861T(L)ETES-L
10	FLOOD LIGHT 1	1	PHILLIPS HPI - T
11	FLOOD LIGHT 2	1	PHILLIPS HPI - T
12	FLOOD LIGHT 3	1	PHILLIPS HPI - T
13	TURNING LIGHT	5	A D B / L - 852G(L)
14	TRESHOLD LIGHT	20	A D B / VEL - 1 - 100 - GREEN
15	R/W END LIGHT	12	A D B / VEL - 1 - 100 - RED
16	R O B	1	HALI - BRITE / L801
17	CONTROL DESK	1	A D B
18	WDI 1	1	LOCAL INDUSTRY
19	WDI 2	1	LOCAL INDUSTRY

Tabel 1.8 Fasilitas PKP-PK

NO	KETERANGAN (MERK/TYPE)	JUMLAH (UNIT)
1	Foam Tender Type V	1 Unit
2	Foam Tender Type IV	1 Unit
3	Ambulance	1 Unit
NO	**JENIS BAHAN PEMADAM**	**JUMLAH (UNIT)**
1	Aqueos Film Forming Foams (AFFF)	1.100 Liter
2	Air (Bak Penampungan Air)	21.600 Liter
3	Dry Chemical Powder (DCP)	1.500 Kg
4	Karbondioksida	360
5	Nitrogen	4

Tabel 1.9 Fasilitas Alat-Alat Besar

NO	FASILITAS	JUMLAH (UNIT)
1	Roda 4	8 Unit
2	Roda 3	2 Unit
3	Roda 2	8 Unit
4	WHELL TRACTOR	2 Unit
5	ROTARY MOWER	2 Unit
6	HAND MOWER	6 Unit
7	LAWN MOWER	4 Unit
8	ASPHALT CUTTER	1 Unit
9	FLOOR CUTTER	1 Unit

1.1.4 Capaian Rute Angkutan Udara Tahun 2020-2024

Tabel 1.10 Data Rute Angkutan Udara Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Melalan Melak Tahun 2020-2024

Tahun	Rute
2020	- BALIKPAPAN - MELAK - DATAH DAWAI - MELAK
2021	- BALIKPAPAN - MELAK; - DATAH DAWAI - MELAK
2022	- BALIKPAPAN - MELAK; - DATAH DAWAI - MELAK
2023	- BALIKPAPAN - MELAK; - DATAH DAWAI - MELAK
2024	- BALIKPAPAN - MELAK; - DATAH DAWAI - MELAK

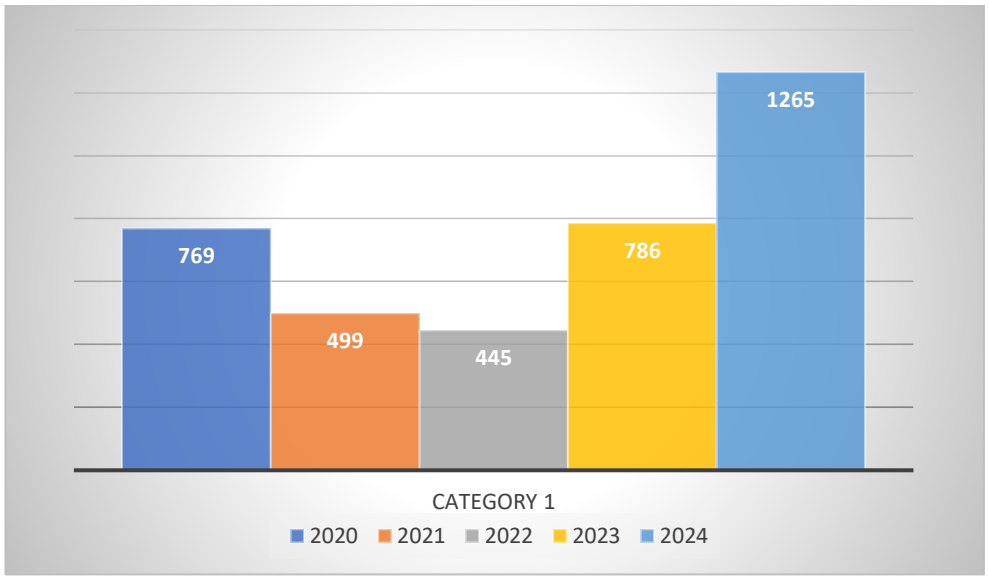
1.1.5 Capaian Lalu Lintas Angkutan Udara Tahun 2020-2024

Arus lalu lintas di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Melalan Melak selama kurun waktu 2020-2024 dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 1.11 Data Arus Lalu Lintas Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Melalan Melak Tahun 2020- 2024

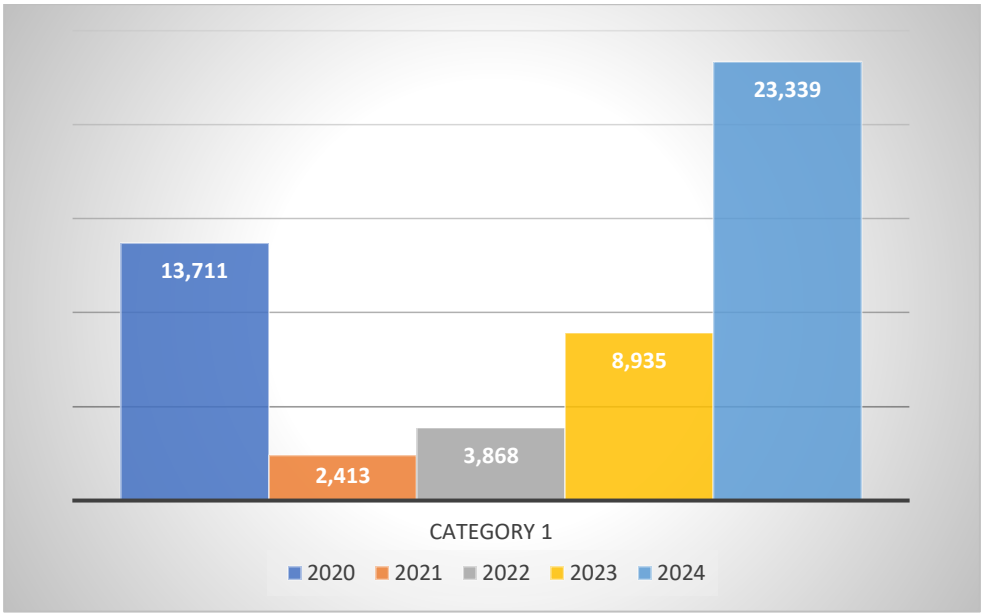
PROGRAM KEGIATAN/TAHUN	PESAWAT	PENUMPANG	CARGO/BARANG (kg)
2020	769	13.711	1.889
2021	499	2.413	2.640
2022	445	3.868	2.831
2023	786	9.056	154.544
2024	1.265	23.339	260.683

Gambar 1.1 Pergerakan Pesawat Di UPBU Kelas III Melalan Melak Tahun 2020-2024



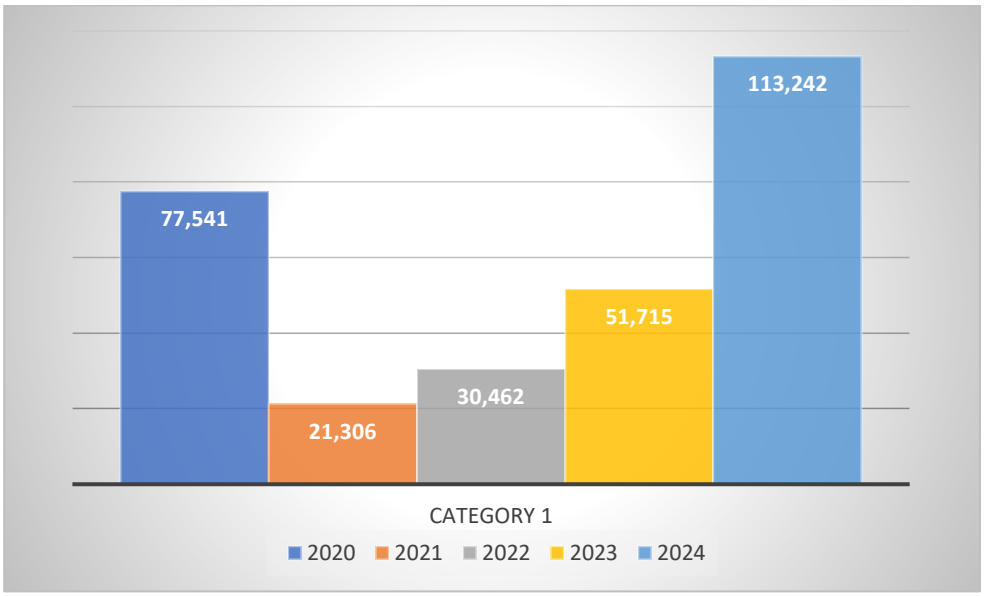
Grafik Target dan Realisasi Pergerakan Pesawat tahun 2020-2024 tersebut diatas menunjukan realisasi Pergerakan Pesawat yang dicapai oleh Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Melalan Melak selama 5 (lima) tahun terakhir dimana capaian realisasi Pergerakan Pesawat rata-rata sebesar 752 pergerakan.

Gambar 1.2 Penumpang Di UPBU Kelas III Melalan Melak Tahun 2020-2024



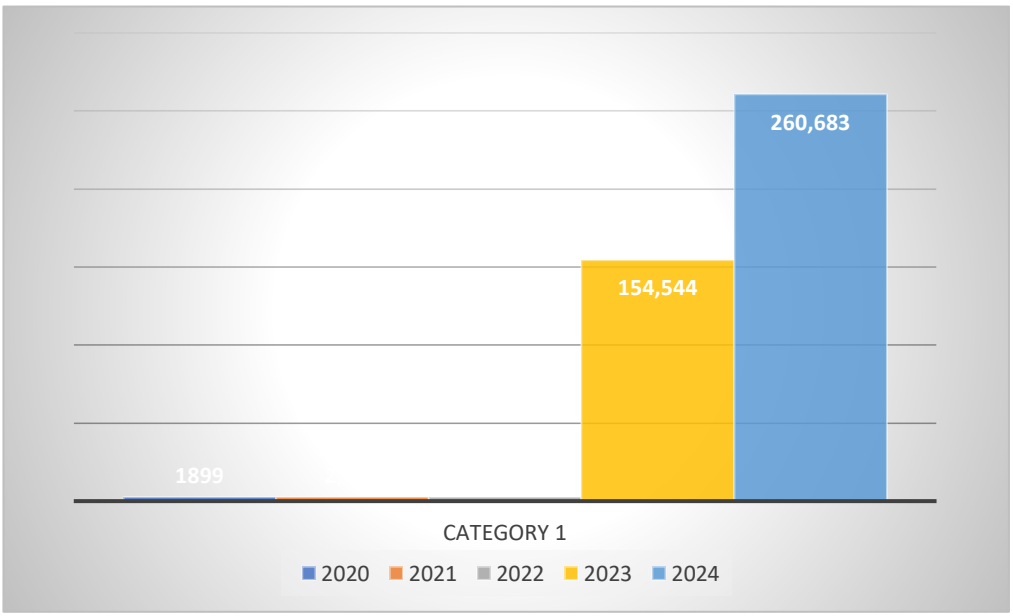
Grafik Target dan Realisasi Jumlah Penumpang tahun 2020-2024 tersebut diatas menunjukan realisasi Jumlah Penumpang yang dicapai oleh Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Melalan Melak selama 5 (lima) tahun terakhir dimana capaian realisasi Jumlah Penumpang rata-rata sebesar 8.151.

Gambar 1.3 Bagasi Di UPBU Kelas III Melalan Melak Tahun 2020-2024



Grafik Target dan Realisasi Bagasi tahun 2020-2024 tersebut diatas menunjukan realisasi Jumlah Penumpang yang dicapai oleh Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Melalan Melak selama 5 (lima) tahun terakhir dimana capaian realisasi Jumlah Penumpang rata-rata sebesar 58,853 kg pertahun. Berdasarkan grafik diatas perkembangan capaian bagasi di Unit Penyelenggara Bandar Udara Melalan Melak mengalami peningkatan di tahun 2022.

Gambar 1.4 Barang (Cargo) Di UPBU Kelas III Melalan Melak Tahun 2020-2024



Grafik Target dan Realisasi Jumlah Penumpang tahun 2020-2024 tersebut diatas menunjukan realisasi Barang (Cargo) yang dicapai oleh Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Melalan Melak selama 5 (lima) tahun terakhir dimana capaian realisasi Barang (Cargo) rata-rata sebesar 84.651. Berdasarkan grafik diatas perkembangan capaian Barang (Cargo) Di Unit Penyelenggara Bandar Udara Melalan Melak mengalami peningkatan di tahun 2023.

1.1.6 Capaian Nilai Aset Tahun 2020-2024

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

Tabel 1.12 Perkembangan Capaian Nilai Aset UPBU Kelas III Melalan Tahun 2020-2024

URAIAN	NILAI ASET (Rp.)				
	2020	2021	2022	2023	2024
ASET TETAP	130.296.865.502	142.412.706.663	147.464.604.148	127.257.683.255	125.279.200.952

Berdasarkan tabel diatas, perkembangan capaian nilai aset UPBU mengalami nilai aset yang tidak sama pada tiap tahunnya. Aset yang dimaksud terdiri dari:

URAIAN ASET TETAP	NILAI ASET (Rp.)			
	2020	2021	2022	2023
Tanah	0	0	0	0
Peralatan dan Mesin	40,044,044,136	40,492,835,136	42,670,500,283	42,844,000,283
Gedung dan Bangunan	29,427,386,459	29,427,386,459	29,427,386,459	29,427,386,459
Jalan, Irigasi, dan Jaringan	129,364,187,721	129,364,187,721	194,168,118,270	194,168,118,270
Konstruksi dalam Pengerjaan	38,338,883,549	6,735,000,000	-	5,000,000,000
Akumulasi Penyusutan	95,210,586,202	75,295,257,814	118,801,400,864	144,181,821,757
Jumlah Aset Tetap	130,296,865,502	142,412,706,663	147,464,604,148	127,257,683,255

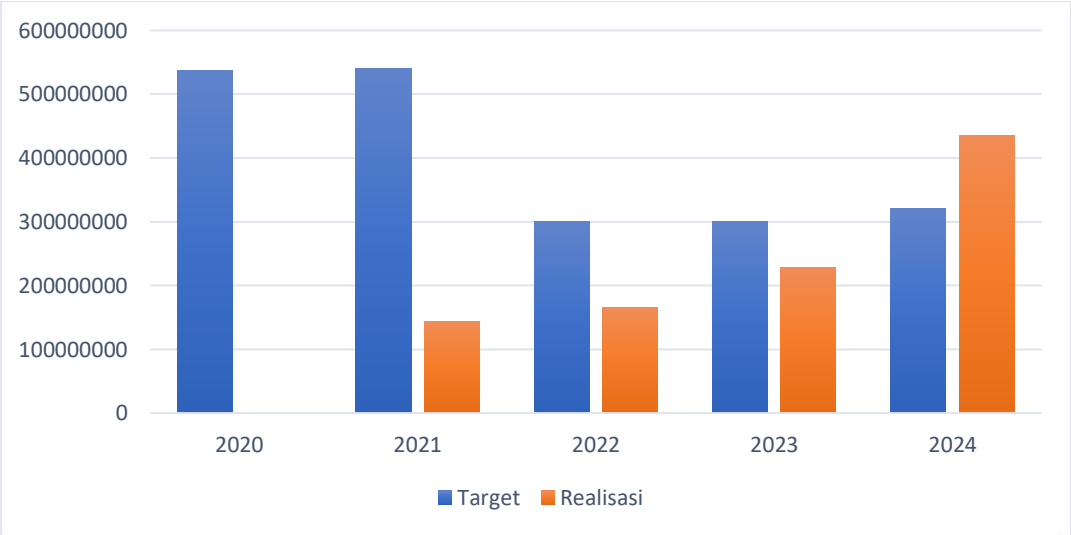
1.1.7 Capaian Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Tahun 2020-2024

Realisasi PNBP di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Melalan Melak tahun 2025 sampai dengan tahun 2029 adalah sebagai berikut :

Tabel 1.13 Penerimaan Negara Bukan Pajak UPBU Kelas III Melalan Melak Tahun 2020-2024

TAHUN	TARGET	REALISASI	PERSENTASE
2020	Rp 536.675.000	Rp	%
2021	Rp.540.000.000	Rp.143.922.424	26,65%
2022	Rp.301.000.000.	Rp.165.832.744	55,09%
2023	Rp.301.000.000	Rp.228.272.879	75,83%
2024	Rp.320.967.000	Rp.435.004.596	135,55%

Gambar 1.5 Penerimaan Negara Bukan Pajak UPBU Kelas III Melalan Melak Tahun 2020-2024



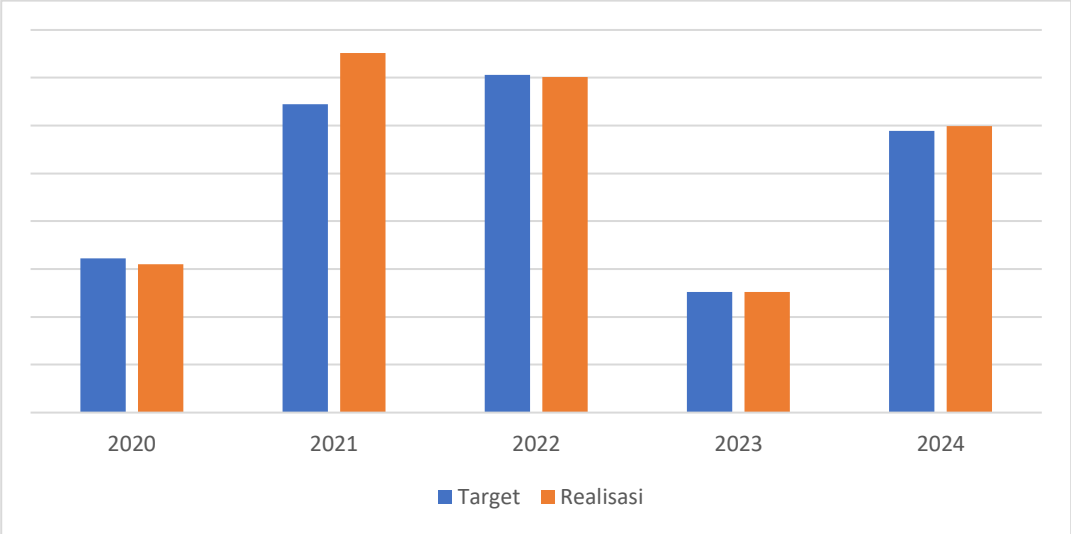
Grafik Target dan realisasi PNBP tahun 2020-2024 tersebut diatas menunjukan tidak tercapainya realisasi PNBP Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Melalan Melak selama 4 (empat) tahun terakhir. Berdasarkan tabel diatas perkembangan ditiap tahunnya ditemukan adanya gap/deviasi capaian realisasi terhadap target, adapun kendala yang dihadapi disebabkan karena masuknya penyebaran virus covid-19 yang menjadi penyebab utama menurunnya pemasukan PNBP hingga berdampak ke tahun-tahun berikutnya.

1.1.8 Capaian Realisasi Keuangan Tahun 2020-2024

Dalam rangka melaksanakan kebijakan dan strategi untuk Program Insfrastruktur Konektivitas Tahun 2020-2024, Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Melalan Melak melaksanakan kegiatan-kegiatan dengan indikasi kebutuhan pembiayaan yang bersumber dari APBN sebesar Rp.90.426.484.000,- . Berdasarkan pada pagu anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Melalan Melak Tahun 2020 sampai dengan Tahun 2024 maka terdapat penyesuaian-penyesuaian yang dilakukan terhadap pagu awal Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Melalan Melak telah ditetapkan setiap tahunnya. Pagu Anggaran merupakan alokasi anggaran yang ditetapkan dalam DIPA untuk mendanai belanja dan/atau pembiayaan anggaran dalam APBN tahun berjalan. Adapun alokasi DIPA Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Melalan Melak Tahun 2020-2024 serta daya serapnya pertahun digunakan sebagaimana tabel berikut.

Tabel 1.14 Alokasi dan Realisasi Anggaran Tahun 2020-2024

TAHUN	PAGU	REALISASI	PERSENTASE
2020	Rp 16,135,425,000	Rp 15,524,512,013	96,21%
2021	Rp 32,248,951,000	Rp 37,604,840,616	98,32%
2022	Rp 35,291,051,000	Rp 35,106,125,000	99,48%
2023	Rp 12,618,107,000	Rp 12,608,077,222	99,92%
2024	Rp 29,424,001,000	Rp 27,973,850,391	95,07%



Grafik 1.3 Perkembangan Pagu Anggaran 2020-2024

Grafik Pagu dan realisasi belanja APBN tahun 2020-2024 tersebut diatas menunjukan besarnya penggunaan anggaran dari APBN untuk belanja modal dan belanja rutin selama 5 (lima) tahun terakhir dimana realisasi anggaran rata-rata sebesar 97,80% pertahun. Dalam pelaksanaan anggaran tidak ditemukan permasalahan yang besar, namun masih terjadinya gap/deviasi antara pagu anggaran yang telah ditetapkan dengan realisasi belanja antara lain disebabkan karena adanya sisa - sisa kontrak dan belanja serta adanya pemblokiran anggaran diawal tahun sehingga perencanaan dalam penyerapan kurang optimal.

1.1.9 Capaian Sasaran Startegis dan Indikator Kinerja Kantor UPBU Kelas III Melalan Melak 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 III Melalan Melak 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 III Melalan Melak ini terus diupayakan sebaik mungkin sebagai indikator keberhasilan kinerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Melalan Melak selama kurun waktu Tahun 2020-2024. Berdasarkan pada hasil evaluasi pada pencapaian indikator kinerja utama (*core business*) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Melalan Melak , pada **sasaran strategis pertama** "**Meningkatnya Kinerja Pelayanan Prasarana Bandar Udara**" dengan indikator pertama **"Jumlah Penumpang yang Dilayani"** menunjukkan selama periode Tahun 2020 hingga 2024, capaian indikator kinerja jumlah penumpang yang dilayani menunjukkan hasil yang memuaskan. Pada Tahun 2020, capaian sebesar 100%, dengan realisasi 13.711 orang yang sesuai dengan target yang ditetapkan. Hal ini menunjukkan bahwa penerbangan cukup stabil. Pada Tahun 2021, capaian menurun sehingga realisasi hanya 3,5%, dengan realisasi 2.413 orang terhadap target 69.100 orang.

Hal ini menunjukkan terjadi penurunan permintaan masyarakat disebabkan aturan penerbangan yang ketat akibat pandemi Covid-19. Pada Tahun 2022, capaian meningkat sebesar 224,62%, dengan realisasi 3.868 orang terhadap target 1.722 orang. Hal ini menunjukkan peningkatan jumlah penumpang yang cukup signifikan dibanding tahun sebelumnya, dikarenakan pemulihan penerbangan paska pandemi Covid-19. Pada Tahun 2023, capaian stabil di angka 165,86%, dengan realisasi 8.935 orang terhadap target 5.387 orang. Kinerja ini mencerminkan peningkatan jumlah penumpang yang baik, tanpa kendala yang berarti. Pada Tahun 2024, merupakan capaian tertinggi selama kurun waktu lima tahun, yakni sebesar 278,27%, dengan realisasi 23.339 orang terhadap target 8.387 orang. Kinerja ini menggambarkan kenaikan yang cukup signifikan, dimana target sudah tidak relevan dengan kondisi *real* saat itu. Secara keseluruhan, meskipun target yang terus meningkat tidak dapat menggambarkan realisasi pada tiga tahun terakhir, namun capaian cenderung mengalami peningkatan. Evaluasi terhadap hambatan dalam peningkatan jumlah penumpang yang dilayani, seperti keterbatasan jumlah maskapai yang tidak dapat mengakomodir

permintaan masyarakat, sehingga perlu dilakukan pengembangan infrastruktur sehingga membuka peluang bertambahnya jumlah maskapai.

Pada indikator kedua **"Jumlah Kargo yang Dilayani**" menunjukkan selama periode Tahun 2020 hingga 2024, capaian indikator kinerja jumlah kargo yang dilayani menunjukkan fluktuasi dalam pencapaian, dengan tren penurunan dan kenaikan. Pada Tahun 2020, capaian sebesar %, dengan realisasi 1.889 Kg terhadap target 820.200 Kg. Hal ini menunjukkan bahwa capaian cukup stabil dengan jumlah maskapai yang masih tersedia. Pada Tahun 2021, capaian mengalami kenaikan sebesar 197,01% dengan realisasi 2.640 Kg terhadap target 1.340 Kg. Hal ini menunjukkan walaupun terjadi paska pandemi Covid-19, dimana terdapat maskapai yang berhenti beroperasi tetapi cargo tetap berjalan baik. Pada Tahun 2022, capaian meningkat kembali sebesar 155,8%, dengan realisasi 2.831 Kg terhadap realisasi 1.817 Kg. Hal ini menggambarkan aktivitas penerbangan sudah kembali normal, tanpa kendala yang berarti. Pada Tahun 2023, capaian mengalami peningkatan drastin ini merupakan capaian tertinggi di 5 tahun terakhir 3222,8%, dengan realisasi 154,544 Kg terhadap target 4.651 Kg. Hal ini menggambarkan target mampu mengakomodir peningkatan realisasi dari tahun sebelumnya. Pada Tahun 2024, capaian kembali mengalami kenaikan sebesar 167,47%, dengan realisasi 260.683Kg terhadap target 155.651 Kg. Kinerja ini mencerminkan bahwa cargo tetap berjalan dengan baik. Secara keseluruhan, target pada Renstra yang cenderung meningkat setiap tahunnya belum mampu mengakomodir realisasi pada dua tahun terakhir. Evaluasi terhadap hambatan dalam peningkatan jumlah kargo yang dilayani, dikarenakan adanya kerja sama dengan pihak SmartAviation untuk cargo pengankutan besi menuju Long Apung.

Pada indikator ketiga **"Jumlah Pergerakan Pesawat yang Dilayani"** menunjukkan selama periode Tahun 2020 hingga 2024, capaian indikator kinerja jumlah pesawat yang dilayani menunjukkan capaian yang sangat memuaskan, walaupun dengan tren penurunan dan kenaikan. Pada Tahun 2020, capaian sebesar 100%, dengan realisasi 769 *movement* sesuai dengan target yang ditetapkan. Hal ini menggambarkan aktivitas penerbangan sangat baik tanpa kendala yang berarti. Pada Tahun 2021, capaian menurun sebesar 21,39%, dengan realisasi 449 *movement* terhadap 2.332 *movement*. Hal ini menunjukkan target tidak dapat mengakomodir realisasi disebabkan terdapat maskapai yang berhenti beroperasi akibat pandemi Covid-19. Pada Tahun 2022, capaian cukup meningkat sebesar 98,45%, dengan realisasi 445 *movement* terhadap target 452 *movement.* Hal ini menunjukkan bahwa aktivitas dan frekuensi penerbangan sudah kembali normal. Pada Tahun 2023, capaian meningkat sebesar 153,55%, dengan realisasi 777 *movement* terhadap target 506 *movement*. Hal ini menggambarkan penurunan capaian kembali terjadi, walaupun begitu target mampu mengakomodir realisasi. Pada Tahun 2024, capaian meningkat ini merupakaan capaian

tertinggi di 5 kurun terakhir sebesar 168,66%, dengan realisasi 1265 *movement* terhadap target 750 *movement*. Secara keseluruhan, capaian cenderung stabil dan meningkat tiap tahunnya. Evaluasi terhadap hambatan dalam peningkatan jumlah pergerakan pesawat yang dilayani, seperti keterbatasan jumlah maskapai yang tidak dapat mengakomodir permintaan masyarakat, sehingga perlu dilakukan pengembangan infrastruktur sehingga membuka peluang bertambahnya jumlah maskapai.

Pada indikator keempat **"Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara"** menunjukkan selama periode Tahun 2020 hingga 2024, capaian indikator kinerja indeks kepuasan pengguna jasa layanan bandar udara menunjukkan capaian yang fluktuasi, namun mengarah ke positif. Pada Tahun 2020, capaian sebesar 100%, dengan nilai realisasi 83 sesuai dengan target yang ditetapkan. Hal ini menunjukkan tingkat kepuasan masyarakat terhadap layanan yang telah didapatkan. Pada Tahun 2021, capaian sebesar 100%, dengan nilai realisasi 83 terhadap nilai target 83. Hal ini menunjukkan pencapaian indeks dikarenakan survei telah dilakukan menggunakan aplikasi, sehingga diperlukan penyesuaian, berbeda dari tahun sebelumnya yang masih menggunakan survei manual. Pada Tahun 2022, capaian meningkat sebesar 100%, dengan nilai realisasi 85 sesuai dengan target yang ditetapkan. Hal ini menunjukkan ekspektasi publik terhadap pelayanan bandar udara cukup stabil. Pada Tahun 2023, capaian meningkat sebesar 100%, dengan nilai reaslisasi 86 terhadap target 86. Hal ini menunjukkan terjadi peningkatan terhadap jumlah responden dan ekspektasi publik terhadap pelayanan bandar udara yang sudah memuaskan. Pada Tahun 2024, capaian tetap stabil selama kurun waktu lima tahun, yakni sebesar 100%, dengan nilai realisasi 86 terhadap target 86. Kinerja ini menunjukkan bahwa Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas Melalan Melak, dalam pelayanannya telah mengoptimalkan standar minimum pelayanan bandar udara, serta meningkatan kualitas prasarana yang ada. Secara keseluruhan, capaian cenderung meningkat. Dengan capaian yang konsisten di atas target, tantangan ke depan adalah mempertahankan nilai kualitas layanan yang tinggi dan terus berinovasi untuk menjaga tingkat kepuasan pengguna jasa layanan bandar udara.

Pada **sasaran strategis 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%, dengan realisasi 100 sesuai dengan target yang ditetapkan. Hal ini berkaitan dengan jumlah SDM, pemenuhan fasilitas keselamatan, pemenuhan dokumen keselamatan, serta pemenuhan SOP mitigasi, yang dalam perjalanannya terus melakukan updating.

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%, dengan realisasi 100 sesuai dengan target yang ditetapkan. Hal ini berkaitan dengan jumlah SDM, pemenuhan fasilitas keamanan, pemenuhan dokumen keamanan, serta pemenuhan SOP mitigasi, yang dalam perjalanannya terus melakukan updating. Hasil capaian indikator kinerja utama (*core business*) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Melalan Melak dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel .13 Hasil Target Renstra dan Realisasi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Melalan Melak

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	13.711	69.100	1.722	5.387	8.387	13.711	2.413	3.868	8.935	23.339	100	3,5	224,62	165,86	278,27	**Tercapai**
	IK. 2	Jumlah Kargo yang Dilayani	Kg		1.340	1.817	4.651	155.651	1.899	2.640	2.831	154.544	260.863		197,01	155,8	322,8	167,47	**Tercapai**
	IK. 3	Jumlah Pergerakan Pesawat yang Dilayani	Angka	769	2.332	452	506	750	769	499	445	777	1.265	100	21,39	98,45	153,5	168,66	**Tercapai**

	IK. 4	Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara	Nilai	83	83	85	86	86	83	83	85	86	86	100	100	100	100	100	**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	100	100	100	100	100	**Tercapai**
	IK. 6	Persentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara	%	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	**Tercapai**

Selain indikator kinerja utama yang merupakan *core business* Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Melalan Melak, terdapat sasaran dan indikator kinerja penunjang/pendukung yang menjadi ukuran keberhasilan/administrasi internal dan lingkungan yang terdiri dari satu sasaran strategis penunjang yaitu Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik. Pada **sasaran strategis penunjang** "**Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik**", dengan indikator kinerja penunjang pertama "Jumlah Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)" menunjukkan selama periode Tahun 2020 hingga 2024. Pada Tahun 2020, capaian sebesar 66,67%, dengan realisasi 4 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% selama kurun waktu lima tahun, 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 penunjang kedua **"Jumlah Dokumen SPIP"** menunjukkan selama periode Tahun 2020 hingga 2024. Pada Tahun 2020, capaian sebesar 33,33%, dengan realisasi 1 dokumen terhadap target 3 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 SPIP menunjukkan 100% selama kurun waktu lima tahun, dengan realisasi 3 dokumen sesuai dengan target yang ditetapkan. Hal ini menunjukkan bahwa pelaksanaan SPIP berjalan sesuai dengan target dokumen SPIP yakni, SK Satgas, CEE (*Control Environment Evaluation*), Daftar Risiko, Peta Risiko/Ranking Risiko, dan Rencana Tindak Pengendalian. Terpenuhinya target indikator menjadi tantangan kedepan, diperlukan strategi penguatan sistem pengendalian internal, peningkatan kapasitas pengelolaan risiko, serta optimalisasi tata kelola yang lebih baik guna memenuhi standar yang lebih ketat, sehingga pelaksanaan SPIP dan Manajemen Risiko berjalan dengan konsisten.

Pada indikator kinerja penunjang ketiga "**Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara"** menunjukkan selama periode Tahun 2020 hingga 2024, capaian indikator kinerja persentase realisasi anggaran belanja bandar udara menunjukkan capain yang fluktuasi. Pada Tahun 2020, capaian sebesar 101,18%, dengan realisasi 96,12% terhadap target 95%. Hal ini menunjukkan bahwa daya serap terhadap pagu anggaran sangat baik, tidak ada kendala yang berarti. Pada Tahun 2021, capaian kembali stabil sebesar 100%, dengan realisasi 98% terhadap target 98%. Hal ini menunjukkan kenaikan target dapat mengakomodir kenaikan realisasi daya serap. Pada Tahun 2022, capaian tetap stabil sebesar 100%, dengan realisasi 95% terhadap target 95%. Hal ini menunjukkan peningkatan daya serap anggaran semakin baik dari tahun ke tahun. Pada Tahun 2023, capaian meningkat sebesar 100% sekaligus, dengan realisasi 100 terhadap target 100. Kinerja ini menunjukkan pagu anggaran yang tetap berjalan dengan baik pada Tahun 2023, sehingga daya serap melebihi target. Pada Tahun 2024, capaian meningkat sebesar 100,74%, dengan realisasi 100,74% terhadap target 100%, ini merupakan kenaikan paling tinggi dari 5 tahun terakhir. Secara keseluruhan, capaian cenderung mengalami peningkatan yang stabil. Hasil evaluasi dari kurun waktu lima tahun tersebut yakni rata-rata terdapat sisa anggaran yang tidak terserap dari sisa kontrak, sehingga realisasi tidak dapat mencapai 100% terhadap target yang ditetapkan. Hal ini mendorong strategi ke depan agar optimalisasi penyerapan anggaran semakin baik.

Pada indikator kinerja penunjang keempat "**Nilai Aset Bandar Udara yang Berhasil Diinventarisasi"** menunjukkan selama periode Tahun 2020 hingga 2024, capaian indikator kinerja nilai aset bandar udara yang berhasil diinventarisasi. menunjukkan selama periode Tahun 2020 hingga 2024, capaian indikator "Nilai Aset Bandar Udara yang Berhasil Diinventarisasi" menunjukkan hasil yang sangat baik secara umum dari Tahun 2020 hingga 2024 capaian sebesar 100%, dengan realisasi 100 sesuai dengan target yang ditetapkan.

Pada indikator kinerja penunjang kelima **"Persentase Pencapaian Target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)"** menunjukkan selama periode Tahun 2020 hingga 2024, capaian persentase pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) menunjukkan capaian yang fluktuasi dengan kecenderungan meningkat yang signifikan. Pada Tahun 2020, capaian sebesar 142%, dengan realisasi 142% terhadap target 100%. Hal ini menggambarkan potensi penerimaan PNBP yang cukup besar. Pada Tahun 2021, capaian menurun derastis sebesar 24%, dengan realisasi 24% terhadap target 100%. Hal ini mencerminkan terjadi objek PNBP terdampak pandemi Covid-19, yakni maskapai berhenti beroperasi dan tidak ada penyewaan ruangan. Pada Tahun 2022, capaian meningkat sebesar 57%, dengan realisasi 57% terhadap target 100%. Kinerja ini menunjukkan pemulihan paska pandemi Covid-19, terbukti dengan frekuensi dan aktivitas penerbangan sudah mulai normal

kembali. Pada Tahun 2023, capaian meningkat sebesar 71%, dengan realisasi 71% terhadap target 100%. Hal ini menunjukkan peningkatan realisasi seiring peningkatan target rupiah PNBP pada setiap tahunnya. Pada Tahun 2024, capaian meningkat signifikan sebesar 71%, dengan realisasi 71% terhadap target 100%. Hal ini mencerminkan potensi PNBP yang besar, tanpa kendala yang berarti. Secara keseluruhan, capaian mengalami peningkatan setelah pandemi Covid-19. Evaluasi terhadap hambatan dapat menjadi dasar penyusunan penguatan strategi ke depan agar penerimaan PNBP, baik fungsional maupun non fungsional dapat lebih optimal dan disiplin.

Sesuai KP 13 Tahun 2021 ttg Renstra DJPU Tahun 2020-2024				Target Renstra					Realisasi					Capaian terhadap Target 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 (SAKIP)	Dokumen	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	100	100	100	100	100	**Tercapai**
	IKP.2	Jumlah Dokumen SPIP	Dokumen	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	100	100	100	100	100	**Tercapai**
	IKP.3	Persentase Realisasi Anggaran Belanja Banda	%	95	98	95	100	100	95	98	95	100	100,74	100	100	100	100	100,74	**Tercapai**

		r Udara																	
	IKP.4	Nilai Aset Bandar Udara yang Berhasil Diinventarisasi	Rupiah		292.851008.884	12.220.876.984.634	266.265.055.012	266.265.055.012		292.851008.884	12.220.876.984.634	266.265.055.012	266.265.055.012	100	100	100	100	100	**Tercapai**
	IKP.5	Persentase Pencapaian Target Penerimaaan Negara Bukan Pajak (PNBP)	%	100	100	100	100	100	24	24	57	71	71	142,00	43,00	83,99	100,00	141,65	**Tidak Tercapai**

1.2 POTENSI DAN PERMASALAHAN

Berikut ini disampaikan identifikasi potensi dan permasalahan yang telah dan akan tetap mempengaruhi penyelenggaraan transportasi pada periode Renstra 2025-2029 yang berasal dari perkembangan lingkungan strategis (faktor / sektor yang berpengaruh) baik yang berkembang secara global dan nasional, maupun permasalahan internal dalam penyelenggaraan transportasi udara yang menjadi isu strategis yang harus diselesaikan.

1.2.1 Isu Strategis

Terdapat sejumlah potensi ataupun permasalahan dalam setiap aspek manajemen pada penyelenggaraan transportasi udara yang menjadi isu strategis yang perlu diselesaikan dalam kerangka waktu pelaksanaan Rencana Strategis Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Melalan Melak Tahun 2025-2029. Berbagai potensi atau permasalahan yang menjadi isu strategis tersebut sangat berkaitan dengan sarana, prasarana dan manajemen penyelenggaraan transportasi udara, antara lain sebagai berikut:

1. Optimalisasi Pengembangan Bandara Eksisting
2. Optimalisasi Kualitas Pelayanan
3. Pemenuhan Standar Keselamatan dan Keamanan
4. Peningkatan Klasifikasi Bandar Udara
5. Optimalisasi Pemanfaatan Aset
6. Optimalisasi Potensi PNBP
7. Pemenuhan Kinerja Berbasis Risiko
8. Penguatan Kompetensi Sumber Daya Manusia

1.2.2 Potensi dan Permasalahan

Dalam rangka penyelenggaraan transportasi udara terdapat potensi dan permasalahan yang dihadapi dan perlu mendapatkan perhatian. Untuk mengoptimalkan potensi yang ada, diperlukan identifikasi dan solusi yang tepat terhadap permasalahan yang dihadapi sehingga diharapkan adanya perbaikan di sektor transportasi udara yang berkelanjutan. Adapun potensi dan permasalahan transportasi udara di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara terdiri dari Lingkungan Internal dan Eksternal, sebagai berikut :

1. Lingkungan Internal

Lingkungan internal merupakan seluruh kondisi, sumber daya, dan proses yang berada dalam organisasi serta dapat dikendalikan atau dipengaruhi langsung oleh organisasi tersebut. Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Melalan Melak dalam menjalankan tugas dan fungsinya mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara sebagaimana telah dirubah pada Peraturan Kementerian Perhubungan Nomor 26 Tahun

2024 Analisis lingkungan internal organisasi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara sebagai berikut:

1. ***Man* (Sumber Daya Manusia)**

   Dengan keterbatasan SDM yang ada, SDM masih dapat melaksanakan dan memahami pekerjaan sesuai Dengan tupoksi serta pekerjaan tambahan sesuai ekspetasi pimpinan

   - Belum terpenuhinya SDM di Bandar Udara Melalan Melak berdasarkan kebutuhan kualitas, kuantitas, dan penempatan SDM aparatur / fungsional Kurangnya SDM terkait Penatausahaan BMN sehingga diperlukan
   - pengusulan diklat dan tambahan pegawai yang mengelola BMN

   Kelemahan:

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

2. ***Money***

   Penyusunan dan pengusulan anggaran sesuai dengan kebutuhan prioritas

   Kekuatan:

   - Adanya perubahan kebijakan anggaran (pemotongan, relokasi dan revisi);
   - Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) pada periode tahun 2020–2022 belum dapat dioptimalkan secara maksimal akibat dampak pandemi Covid-19 yang menyebabkan menurunnya aktivitas transportasi udara. Namun, pada tahun 2023–2025, realisasi PNBP mulai meningkat dan dapat dimaksimalkan kembali seiring dengan beroperasinya penerbangan reguler setiap hari oleh pihak maskapai.

   Kelemahan:

   - Perubahan kebijakan anggaran (pemotongan, realokasi, *refocusing*).
   - Keterbatasan anggaran untuk pengembangan dan peningkatan kapasitas layanan.
   - Ketergantungan tinggi terhadap alokasi anggaran pusat.
   - Fleksibilitas anggaran yang terbatas dalam merespons kebutuhan mendesak.
   - Pembiayaan PNBP masih minim.
   - Kondisi wewenang menyebabkan potensi PNBP berkurang bahkan hilang.

3. **Method**

SOP yang ada di UPBU Melalan Melak sudah lengkap di setiap unitnya. Pencapaian indikator kinerja tahun 2021-2023 yaitu persentase pemenuhan standar keselamatan dan standar keamanan Bandar Udara mencapai 100% setiap tahunnya.

Kekuatan:

- SOP di Bandara Melalan telah diperbaharui
- Penerapan SOP dalam pelaksanaan kegiatan Operasional belum terlaksana dengan maksimal
- Perlu adanya peningkatan pengendalian dan pengawasan dilapangan

Kelemahan:

- Implementasi SOP belum sepenuhnya konsisten.
- Proses kerja masih bersifat manual pada beberapa fungsi.
- Evaluasi SOP belum dilakukan secara berkala.
- Pelaksanaan mitigasi risiko belum optimal.
- Belum optimal uji kelayakan sarana dan prasarana pada pengendalian dan pengawasan di lapangan
- Kategori sistem pengamanan dan pelayanan keselamatan yang ada saat ini masih memerlukan peningkatan untuk mendukung pengembangan kapasitas layanan dan kenaikan kelas bandara.
- Tidak memiliki Dokumen Rencana Induk Bandar Udara (RIBU), Master Plan, RTT, dan Analisis Dampak dan Lingkungan.

4. **Machine**

Kekuatan:

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

Kelemahan:

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

5. **Material**

Kekuatan:

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

Kelemahan:

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

Lingkungan internal Kantor Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Melalan Melak dipengaruhi oleh kondisi sumber daya manusia, anggaran, sarana prasarana, serta tata kelola organisasi. Faktor-faktor tersebut menjadi dasar dalam mengidentifikasi potensi dan permasalahan internal yang memengaruhi pencapaian kinerja layanan kebandarudara

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 III Melalan Melak

Politik dan Kebijakan

Peluang:

Dukungan dari Pemerintah daerah Kalimantan Timur khususnya Pemerintah Daerah Kabupaten Kutai Barat untuk pengembangan Bandar Udara Melalan Melak

Ancaman:

Tuntutan daerah/publik bagi perluasan rute pelayanan transportasi udara.

Ekonomi

Peluang:

- Perekonomian di Kabupaten Kutai Barat ditunjang dengan potensi sangat besar bagi pengembangan pertambangan batubara, dan perkebunan. Yang secara nyata mendukung pemberdayaan masyarakat, sehingga UPBU Melalan Melak dibutuhkan sebagai alternatif transportasi cepat Terpisah jauhnya letak Bandara penunjang yang memiliki rute lebih banyak dengan Bandar Udara Sepinggan yang dapat ditempuh dengan jalur darat selama 12 Jam, membuat Bandar Udara Melalan Melak unggul karena dapat menempuh perjalanan hanya selama 30 menit.

Ancaman:

Pengguna jasa transportasi udara di UPBU Melalan Melak berasal dari berbagai kalangan, sehingga ada beberapa konsumen yang mengeluhkan terkait harga tiket pesawat yang mahal **Sosial Budaya**

Peluang:

- Kegiatan sosial dan budaya di Kabupaten Kutai Barat sangat didukung oleh pemerintah daerah, sehingga banyak kegiatan rutin yang diadakan oleh pemerintah daerah untuk menarik perhatian wisatawan dan sosial budaya masyarakat setempat tidak berpengaruh negatif atau tidak menjadi kendala dalam penyelenggaraan pelayanan bandar udara namun keberadaan bandar udara di wilayah ini memberikan kemudahan bagi wisatawan baik domestik maupun mancanegara untuk berkunjung dengan mudah, cepat dan aman untuk menyaksikan keaneka ragaman seni budaya dari beberapa etnik suku di daerah Kabupaten Kutai Barat.
- Bandar Udara Melalan Melak ramah disabilitas, hal ini dibuktikan dengan adanya pelayanan disabilitas berupa alat bantu kursi roda dan toilet disabilitas yang memudahkan masyarakat yang membutuhkan prioritas khusus untuk menggunakan fasilitas tersebut. Dukungan masyarakat terhadap keberadaan bandara sebagai akses utama transportasi.

Ancaman:

- Kesenjangan antar golongan ekonomi (ratio yang masih lebar) Masih kuragnya pemahaman masyarakat tentang pentingnya keamanan penerbangan sehingga masih dijumpai pelanggaran oleh penumpang di UPBU Melalan Melak

Lingkungan

Peluang:

- Perkembangan akan Tuntutan penyelenggaraan transportasi ramah lingkungan dalam mendukung sistem transportasi berkelanjutan

Ancaman:

- Permasalahan penghematan energi dan pengurangan emisi dari sektor perhubungan udara
- pertimbangan dampak lingkungan yang sering menghambat upaya pengembangan infrastruktur transportasi udara

Alam

Peluang:

- Kondisi geografis Kalimantan Tengah yang menjadikan transportasi udara sebagai moda Kabupaten Kutai Barat kaya akan hasil buminya, adapun dari sektor pertambangan, perkebunan
- seperti sawit sehingga banyak kegiatan penerbangan unschedule untuk meninjau lokasi permbangan dan perkebunan sawit ke Kutai Barat;
- '- Pemerintah daerah Kutai Barat sedang gencar melakukan perbaikan tempat wisata yang dapat menunjang kedatangan para wisatawan

Ancaman:

- Perubahan cuaca ekstrim yang sering mempengaruhi layanan transportasi udara

IT (Teknologi Informasi)

Peluang:

- Fasilitas Jaringan dan listrik yang baik sudah tersedia di wilayah Bandar Udara Melalan Melak **Ancaman:**
- Jaringan Komunikasi seluler dan internet yang tersedia terkadang mengalami susah sinyal saat adanya cuaca buruk

Kondisi lingkungan eksternal Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Melalan Melak memberikan peluang sekaligus tantangan bagi pengembangan dan penyelenggaraan layanan kebandarudaraan, sehingga memerlukan strategi adaptif dan sinergi lintas pemangku kepentingan.

BAB II
VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN
KANTOR UPBU KELAS III MELALAN MELAS=K 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 bcsar 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 Kesinambungan Pembangunan.**

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

1. Mewujudkan transformasi sosial untuk membangun manusia yang sehat, cerdas, kreatif, sejahtera, unggul, dan berdaya saing.
2. Mewujudkan transformasi ekonomi untuk meningkatkan produktivitas melalui peningkatan inovasi iptek, ekonomi produktif (termasuk industri manufaktur, ekonomi dan keuangan syariah, pertanian, ekonomi biru dan bioekonomi, pariwisata, ekonomi kreatif, UMKM dan koperasi, tenaga kerja, serta BUMN), penerapan ekonomi hijau, transformasi digital, integrasi ekonomi domestik dan global, serta pembangunan perkotaan dan perdesaan sebagai pusat pertumbuhan ekonomi.

3. Mewujudkan transformasi tata kelola untuk membangun regulasi dan tata kelola yang berintegritas dan adaptif.
4. Memantapkan supremasi hukum, stabilitas, dan kepemimpinan Indonesia dengan memantapkan stabilitas ekonomi, politik, hukum dan keamanan nasional, serta memperkuat ketangguhan diplomasi Indonesia di Tingkat global dan membangun kekuatan pertahanan berdaya gentar kawasan.
5. Memantapkan ketahanan sosial budaya dan ekologi dengan memperkuat ketangguhan individu, keluarga, komunitas, masyarakat, Pembangunan karakter, dan lingkungan yang mampu menyeimbangkan hubungan timbal balik antara sosial budaya dan ekologi, serta mengoptimalkan modal sosial budaya untuk tahan menghadapi berbagai bencana, perubahan dan guncangan, serta dapat berpartisipasi dalam pembangunan dan menjaga keberlanjutan sumber daya alam.
6. Pembangunan kewilayahan diwujudkan untuk meningkatkan pemerataan dan keadilan pembangunan melalui penerjemahan agenda transformasi sosial, ekonomi, dan tata kelola, yang dilengkapi dengan landasan transformasi supremasi hukum, stabilitas, dan kepemimpinan Indonesia, serta ketahanan sosial budaya dan ekologi. Penerjemahan tersebut dilakukan sesuai karakteristik masing-masing wilayah.
7. Dukungan sarana dan prasarana yang berkualitas dan ramah lingkungan menjadi faktor kunci pengembangan wilayah sekaligus sebagai pilar pendukung agenda transformasi.
8. Kesinambungan pembangunan untuk mengawal pencapaian Indonesia Emas yang diwujudkan melalui kaidah pelaksanaan yang efektif serta pendanaan pembangunan.

Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045

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

1. Sasaran pertama yaitu pendapatan per kapita setara negara maju, dimana pendapatan per kapita diharapkan mencapai USD 30.300 dan Indonesia masuk lima besar ekonomi dunia, yang didorong peningkatan kontribusi industri manufaktur 28,0% PDB dan kemaritiman 15,0% PDB;
2. Sasaran kedua yaitu kemiskinan menurun dan ketimpangan berkurang, dimana sejalan dengan peningkatan ekonomi, kemiskinan diharapkan menurun menjadi 0,5-0,8%; Rasio Gini menurun ke angka 0,290-0,320; dan ketimpangan antar wilayah menurun dengan kontribusi PDRB KTI naik menjadi 28,5 %;
3. Sasaran ketiga yaitu kepemimpinan dan pengaruh di dunia internasional meningkat. Sejalan kemajuan yang diraih Indonesia, peran dan pengaruh di dunia internasional meningkat yang diukur dengan peningkatan posisi Global Power Index (GPI) Indonesia ke peringkat 15 besar dunia;

4. Sasaran keempat yaitu daya saing sumber daya manusia meningkat. Diharapkan terjadi peningkatan daya saing sumber daya manusia yang utamanya diukur melalui Indeks Modal Manusia (Human Capital Index) menjadi 0,73 pada Tahun 2045;
5. Sasaran kelima yaitu intensitas emisi GRK menurun menuju net zero emission, dimana komitmen Indonesia untuk melaksanakan pembangunan berkelanjutan ditunjukkan melalui penurunan intensitas emisi GRK 93,5 % dan peningkatan Indeks Kualitas Lingkungan Hidup menjadi 83,00 di Tahun 2045

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

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

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

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

2.2 VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL RPJMN 2025-2029

2.2.1 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 berbasiskan sumber daya dalam (SDA) termasuk sumber daya maritim untuk membuka lapangan kerja yang seluas-luasnya dalam mewujudkan keadilan ekonomi;
16. Memastikan kerukunan antarumat beragama, kebebasan beribadah, pendirian, dan perawatan rumah ibadah;
17. Pelestarian seni budaya, peningkatan ekonomi kreatif, dan peningkatan prestasi olahraga.

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

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

2.2.2. 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. 2.2 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.

2.2.3 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 2.3 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. 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

Gambar 2.4 Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN)

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

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

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

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 dioperasionalkan 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.

Gambar 2.5 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 *Stakehoder Perspective* 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

PERSPEKTIF		TUJUAN	INDIKATOR		SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
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 Kineja Penyusunan Rekomendasi Kebijakan dan Peningkatan SDM Transportasi ($CKKS_{TN}$) $CKKS_{TN} = (RIK_{RKT}/TIK_{RKT} + RC_{transportasi}/TC_{transportasi})/2$ RIK_{RKT} = Realisasi Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi TIK_{RKT} = Target Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi $RC_{transportasi}$ = Realisasi Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten $TC_{transportasi}$ = Target Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten
LEARNING AND GROWTH PERSPECTIVE (*Management Support*)	T.3	Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di Lingkungan Kementerian Perhubungan	IKT.3	Capaian kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan	%	Capaian Kineja 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:

a. Sasaran pada PN3 dan PN5 terkait stok infrastruktur dan biaya logistik terkait dengan tugas Kementerian Perhubungan dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi (Pasal 5 Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan);

b. Sasaran pada PN4 terkait pendidikan yang berkualitas terkait dengan fungsi Kementerian Perhubungan dalam pelaksanaan pengembangan sumber daya manusia transportasi (Pasal 6 Butir f. Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan);

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

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

Tabel 2.1 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 di atas.

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.

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

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

standar teknis yang berlaku serta dioperasikan oleh SDM transportasi yang berkompeten.

4. Pada Learning and Growth Perspective (LGP) terdapat 1 (satu) Sasaran Strategis Pendukung (SSp.6) yang merupakan dukungan manajemen (manajemen support) bagi jajaran Kementerian Perhubungan agar dapat melaksanakan bisnis proses secara optimal. Sasaran terkait dukungan manajemen ini mencakup kualitas pengelolaan ASN, keuangan, aset, data dan informasi, regulasi dan kelembagaan yang diukur melalui tingkat pelaksanaan Reformasi Birokrasi (Good Governance) di lingkungan Kementerian Perhubungan.

Tabel 2.2 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 antarmoda 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 Antarmoda 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% Efektivitas Rekomendasi Kebijakan + 50% 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 ($C_{transportasi}$) $C_{transportasi} = (C_{vokasi} * 15\%) + (C_{kompetensi} * 35\%) + (C_{peserta} * 25\%) + (C_{akreditasi} * 25\%)$ C_{vokasi} = 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:

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

b. Inklusif: tersedianya layanan transportasi udara yang adil dan merata serta dapat diakses oleh semua golongan Masyarakat.

c. Berdaya saing: tersedianya layanan transportasi udara yang efisien, terjangkau dan kompetitif, yang dilayani oleh penyedia jasa dan sumber daya manusia yang profesional,

mandiri dan produktif, serta berdaya saing global.

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

2.4.2 Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara 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.

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.

Pada **Tabel 2.3** Indikator Kinerja untuk setiap Sasaran Strategis (IKSP) Ditjen Perhubungan Udara 2025-2029 berikut dengan formulasi perhitungannya.

KOD	SASARAN	KODEOR	INDIKAT	SATUA	FORMULASI PERHITUNGAN
SP 1	Meningkatnya konektivitas transportasi Udara	IKSP 1	Persentase konektivitas transportasi udara	Persentase	$\frac{BUNB\ DN + BUPR + (BUNB\ DN\ dan\ BUPR)}{RINBU + BUPRTR} x\ 1111$ 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
SP 2	Meningkatnya kinerja pelayanan transport			Persent	$\frac{Jumlah\ Penerbangan\ Tepat\ Waktu}{Jumlah\ Total\ Penerbangan} x\ 1111\%$
		IKSP t 2.2	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM)	Indeks	Rata-rata nilai survey pengguna jasa di Lingkungan Ditjen Perhubungan Udara
SP	Meningkatnya keselamatan dan transportasi udara	IKSP 3.1	Tingkat keselamatan transportasi	Persentase	100% - (Rasio Kecelakaan Transportasi Udara per 1 juta pergerakan x 100%)
		IKSP 3.2	Tingkat keamanan transportasi	Persentase	$\frac{(n-a)}{n} \times 100\%$ N = Jumlah bandar udara dengan sistem keamanan A-F
		AKIP	Nilai IKSPp Ditjen	Nilai	Hasil penilaian implementasi SAKIP oleh Inspektorat Jenderal

SPp.4.	Kualitas kelola Pemerintah yang Direktorat Jenderal Perhubung Udara	IKSPp 4.3	Nilai evaluasi kelembagaan Ditjen	Nilai	Hasil penilaian evaluasi kelembagaan oleh Ditjen Perhubungan Udara sesuai Permenpan 20 Tahun 2018 tentang Pedoman Evaluasi
		IKSPp 4.4	Indeks kematangan keamanan	Indeks	Hasil penilaian tingkat kematangan keamanan siber (*Cyber Security Maturity*) oleh Badan Siber dan Sandi Negara (BSSN)
		IKSPp 4.5	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen	Persentase	Hasil penilaian IKPA oleh Kementerian Keuangan
		IKSPp 4.6	Indeks Pengelolaan Aset Ditjen	Indeks	Hasil penilaian Indeks Pengelolaan Aset oleh Kementerian
		IKSPp 4.7	Persentase pemenuhan kualitas	Persentase	Realisasi jumlah SDM Ditjen Perhubungan Udara yang mengikuti pengembangan kompetensi dibagi Target jumlah SDM Ditjen Perhubungan Udara yang mengikuti
		IKSPp 4.8	Persentase	Persent	Target persentase peraturan perundang-undangan bidang penerbangan yang

KODE	SASARAN PROGRAM	KODE	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
			perundang-undangan bidang penerbangan yang ditetapkan		
		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 III MELALAN MELAK TAHUN 2025-2029

2.5.1 Visi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Melalan Melak 2025-2029

Sebagai bentuk dukungan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Melalan Melak 2025-2029 guna pencapaian visi dan misi Presiden serta visi dan misi Kementerian Perhubungan dan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara 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 III Melalan Melak 2025-2029 merupakan bentuk dukungan terhadap pencapaian visi pembangunan nasional, visi Kementerian Perhubungan, dan visi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sesuai lingkup tugas dan fungsi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara 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 III Melalan Melak 2025-2029 terkandung arti kondisi transportasi udara yang ingin diwujudkan adalah Transportasi Udara yang selamat, aman, dan nyaman dalam penyelenggaraan pelayanan jasa kebandarudaraan. Bandar udara tidak hanya berfungsi sebagai simpul transportasi, tetapi juga sebagai penggerak konektivitas wilayah, pertumbuhan ekonomi, dan pemerataan pembangunan. Penjabaran terkait Visi Unit Penyelenggara Bandar Udara sebagai berikut :

- Keselamatan Penerbangan : suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.
- Keamanan Penerbangan : suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur.
- Pelayanan : Proses pemenuhan kebutuhan pengguna jasa di Bandar Udara
- **Konektivitas udara yang berkelanjutan dan inklusif** Transportasi udara berperan sebagai penghubung antarwilayah, termasuk daerah terpencil dan perbatasan, guna mendukung **pemerataan akses, mobilitas masyarakat, dan integrasi nasional**.

- **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 III Melalan Melak 2025-2029

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

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

2.5.3 Tujuan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Melalan Melak 2025-2029

Menjabarkan visi dan misi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Melalan Melak, maka tujuan penyelenggaraan jasa kebandarudaraan adalah:

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

2.5.4 Indikator Kinerja Sasaran Kegiatan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Melalan Melak 2025-2029

Adapun Indikator Kinerja Sasaran Kegiatan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Melalan Melak, dapat diuraikan sebagai berikut:

1.*Customer Perspective (Core Business)*

Mencakup Sasaran Kegiatan (SK1) Meningkatnya Kinerja Pelayanan Bandar Udara, dengan Indikator Kinerja Utama:

- IKK1 Jumlah penumpang yang Dilayani
- IKK2 Jumlah kargo yang Dilayani
- IKK3 Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani
- IKK4 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Bandar Udara

Mencakup Sasaran Kegiatan (SK2) Meningkatnya Keselamatan Dan Keamanan Penerbangan di Bandar Udara, dengan Indikator Kinerja Utama:

- IKK5 Persentase pemenuhan standar teknis dan operasional keselamatan penerbangan di bandar udara
- IKK6 Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan di bandar udara

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

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

- IKp1 Nilai Hasil Evaluasi AKIP Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara;
- IKp2 Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara;
- IKp3 Persentase nilai aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi;
- IKp4 Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP).

2.5.5 Indikasi Risiko Pencapaian Sasaran Kegiatan (SK) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Melalan Melak.

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

Tabel 2.4 Indikasi Resiko

No	Sasaran Kegiatan		Identifikasi Risiko
1	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Prasarana Bandar Udara	Operasional dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara	Terdapat pagar yang terbuka di daerah sisi Udara menuju perkampungan
		Operasional dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara	Suhu pada ruang tunggu penumpang yang terlalu panas
		Operasional dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara	Tidak safety-nya penempatan barang-barang pada gedung penyimpanan

2	Meningkatnya Keselamatan Dan Keamanan Transportasi Udara	Bandar Udara	Kurangnya penunjang peralatan operasional tractor mower untuk pemeliharaan runway
		Bandar Udara	Kerusakan pada baju tahan panas PKP, dan sepatu boot yang tidak sesuai standar dan kerusakan pada helm pelindung
3	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik Di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Melalan Melak	Layanan Dukungan Manajemen Internal	Masih kurangnya personel dan kompetensi SDM Terkait pemenuhan system penyusunan dokumen Bandar udara
			Belum tersedianya program Pendidikan dan pelatihan/diklat perpanjangan license dan diklat lisensi basic AVSEC.

1) Indikasi risiko untuk SP.2 Prasarana Bidang Konektivitas Udara

Kinerja pelayanan transportasi udara terkait pencapaian target on time performance penerbangan dan kepuasan pengguna jasa transportasi udara sangat tergantung dari aspek teknis dan operasional layanan transportasi udara. Beberapa indikasi risiko permasalahan terkait dengan hal tersebut adalah:

a. Terdapat pagar yang terbuka di daerah sisi Udara menuju perkampungan. Pintu pagar dipasang kurang rapi sehingga menyebabkan kerusakan yang akhirnya bisa membuat pagar terbuka karena perbaikan pemasangan pintu pagar kurang rapi.Hal ini berdampak Area Bandara akan mudah disusupi melalui akses yang rusak tersebut.

b. Tidak safety-nya penempatan barang-barang pada gedung penyimpanan, dikarenakan kurangnya ruang penyimpanan.Hal ini berdampak akan terjadinya kecelakaan kerja dari cidera ringan hingga berat apabila dibiarkan menumpuk, sehingga daya tahan penopang mudah patah.

c. Suhu pada ruang tunggu penumpang yang terlalu panas sehingga kapasitas pendingin AC tidak sesuai dengan ukuran ruangan. Hal ini berdampak dapat mengganggu kenyamanan penumpang dan menurunnya indeks kepuasan masyarakat.

2) Indikasi risiko untuk SP.3 Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara.

Capaian kinerja keselamatan dan keamanan transportasi udara sangat dipengaruhi oleh terpenuhinya standar keselamatan dan keamanan penerbangan sesuai regulasi ICAO. Beberapa indikasi risiko permasalahan terkait dengan hal tersebut adalah:

a. Kurangnya penunjang peralatan operasional tractor mower untuk pemeliharaan runway, dikarenakan usia Traktor mower sudah lama dan dalam keadaan rusak sehingga tidak sesuai dengan standar keselamatan kerja pengoperasian. Sehingga berdampak dapat menimbulkan insiden yang tidak diinginkan saat pengoperasian tractor mower.
b. Kerusakan pada baju tahan panas PKP, dan sepatu boot yang tidak sesuai standar dan kerusakan pada helm pelindung. Penggunaan Baju dan Helm tahan panas sudah melebihi masa pakai serta sebagian sepatu boots yang tersedia tidak sesuai dengan standard pada PR 30 Tahun 2022 sehingga dampak dapat mengancam keselamatan pada saat kerja.

3) Indikasi risiko untuk SPp.4 Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Ditjen Perhubungan Udara.

Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Ditjen Perhubungan 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. Masih kurangnya personel dan kompetensi SDM Terkait pemenuhan system penyusunan dokumen Bandar udara, sehingga perlunya penambahan SDM untuk pemenuhan penyusunan administrasi kantor.
b. Belum tersedianya program Pendidikan dan pelatihan/diklat perpanjangan license dan diklat lisensi basic AVSEC.

BAB III
ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI, DAN KERANGKA KELEMBAGAAN KANTOR UPBU KELAS III MELALAN MELAK 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 standardisasi dan regulasi dalam pengelolaan sumber daya alam dan lingkungan hidup; dan akselerasi pencapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan dan penurunan emisi GRK.

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

berkualitas (pendidikan, kesehatan, dan infrastruktur dasar termasuk listrik dengan micro grid) terutama pada wilayah dengan prioritas tinggi untuk mengurangi ketimpangan antar kelompok dan antar wilayah. Pendanaan pembangunan dioptimalkan melalui reformasi tata kelola fiskal, serta mobilisasi dan optimalisasi pembiayaan pembangunan non pemerintah.

3.1.2 Prioritas Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029

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

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

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

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

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

1. Memberi makan siang dan susu gratis di sekolah dan pesantren serta bantuan gizi untuk anak balita dan ibu hamil;
2. Menyelenggarakan pemeriksaan kesehatan gratis, menuntaskan kasus TBC dan membangun rumah sakit lengkap berkualitas di kabupaten;

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

Prioritas Nasional adalah struktur pokok seluruh rencana pembangunan RPJMN 2025-2029. Untuk pencapaian sasarannya, setiap prioritas nasional diterjemahkan dalam Program Prioritas, Kegiatan Prioritas, dan Proyek Prioritas yang memiliki sasaran yang terukur untuk memudahkan pelaksanaannya di Kementerian/Lembaga, Pemerintah Daerah, dan Badan Usaha (BUMN, Swasta). Prioritas Nasional menjadi pedoman dalam penyusunan rencana kerja dan penganggaran nasional tahunan, intervensi kerangka regulasi dan kelembagaan, rencana kerja di tiap instansi pemerintah hingga penyusunan intervensi teknis strategis seperti halnya proyek strategis nasional. Asta Cita sebagai Prioritas Nasional tersebut selaras dengan agenda transformasi RPJPN Tahun 2025-2045.

Keterkaitan erat Prioritas Nasional dan strategi transformasi RPJPN Tahun 2025-2045 menjadi integrasi kebijakan yang tangguh untuk mewujudkan Indonesia Emas 2045.
Arah Kebijakan Prioritas Nasional/PN (Terkait Sektor Transportasi) Prioritas Nasional 3 Melanjutkan Pengembangan Infrastruktur dan Meningkatkan Lapangan Kerja yang Berkualitas, Mendorong Kewirausahaan, Mengembangkan Industri Kreatif serta Mengembangkan Agromaritim Industri di Sentra Produksi melalui Peran Aktif Koperasi.

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

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

a) pengembangan konektivitas jalan pada jalur utama dan aksesibilitas daerah tertinggal dan perbatasan;
b) pengembangan kereta api penumpang antar kota dan penguatan kereta api angkutan barang;
c) pengembangan jaringan pelabuhan terpadu;
d) pengembangan jaringan bandara terpadu;
e) penguatan konektivitas darat dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan;
f) pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan;
g) pengembangan sumber daya manusia untuk peningkatan kinerja layanan transportasi; serta
h) peningkatan layanan pencarian dan pertolongan kecelakaan transportasi.

2. Pembangunan pariwisata berkualitas dan berkelanjutan dilaksanakan dengan serangkaian strategi:
   a) meningkatkan kelembagaan dan tata kelola destinasi;
   b) meningkatkan industri dan rantai pasok inklusif;
   c) menerapkan prinsip Blue-Green-Circular Economy;
   d) membangun infrastruktur hijau untuk infrastruktur dasar dan pendukung pariwisata;
   e) meningkatkan kompetensi sumber daya manusia pariwisata;
   f) menguatkan pemasaran yang bertanggung jawab;
   g) meningkatkan kesiapsiagaan menghadapi risiko kebencanaan, keamanan, dan keselamatan;
   h) mengembangkan mekanisme pembiayaan dan implementasi Indonesia Quality Tourism Fund;
   i) diversifikasi atraksi pariwisata yang difokuskan pada pengembangan geopark (terutama United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization Global Geopark, diving dan snorkeling, surfing, island hopping, wellness, medical, adventure, culture, event, meeting, incentives, conventions and exhibitions, yacht and cruise, gastronomi, pariwisata ramah muslim, dan digital nomad);
   j) mengembangkan Kawasan Ekonomi Khusus Pariwisata di destinasi pariwisata prioritas, serta
   k) mengembangkan destinasi pariwisata bahari yang mendukung ekonomi biru sebagai sumber pertumbuhan baru dalam Prioritas Nasional 2. Pembangunan Pariwisata berkualitas dan berkelanjutan dilaksanakan melalui sejumlah intervensi kebijakan, yaitu:
      a) percepatan pembangunan destinasi pariwisata prioritas Borobudur-Yogyakarta-Prambanan;

b) penguatan destinasi regeneratif Bali;
c) penguatan destinasi regeneratif Kepulauan Riau;
d) penguatan destinasi regeneratif greater Jakarta;
e) percepatan pembangunan destinasi pariwisata prioritas Lombok-Gili Tramena;
f) pengembangan destinasi pariwisata prioritas Manado Likupang;
g) pengembangan destinasi pariwisata prioritas Bangka Belitung;
h) percepatan pembangunan destinasi pariwisata prioritas Danau Toba;
i) pengembangan destinasi pariwisata prioritas Raja Ampat;
j) percepatan pembangunan destinasi pariwisata prioritas Labuan Bajo;
k) pengembangan destinasi pariwisata prioritas Bromo Tengger-Semeru;
l) pengembangan destinasi pariwisata prioritas Wakatobi; dan
m) pengembangan destinasi pariwisata prioritas Morotai.

Prioritas Nasional 5:

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

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

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

   Sementara, pengembangan industri nasional yang berorientasi ekspor mencakup:
   a) pengembangan industri medium-high technology (industri semikonduktor yang merupakan salah satu produk prioritas hasil hilirisasi silika, industri kosmetik dan farmasi, industri kendaraan bermotor listrik berbasis baterai, industri dirgantara, serta industri mesin dan perlengkapan);
   b) penguatan produktivitas industri padat karya terampil (industri makanan dan minuman, industri tekstil dan produk tekstil, serta industri alas kaki);

c) penguatan industri dasar (industri kimia mencakup hilirisasi komoditas minyak bumi, gas bumi, dan batubara serta industri logam dasar besi dan baja mencakup hilirisasi komoditas besi dan baja); serta

d) pengembangan sektor jasa industri sebagai enabler bagi pengembangan industri nasional.

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

(i) fasilitasi investasi dan iklim usaha yang kondusif untuk pendalaman struktur industri;

(ii) tata kelola industri dan ketersediaan bahan baku yang diiringi oleh peningkatan produktivitas sektor hulu;

(iii) penyiapan tenaga kerja terampil;

(iv) jaminan ketersediaan energi yang andal dan bersaing;

(v) peningkatan adopsi teknologi serta pemanfaatan hasil riset dan inovasi dalam proses produksi serta diversifikasi produk industri;

(vi) optimalisasi penerapan standar dan sertifikasi yang diakui pasar global;

(vii) perluasan pasar dalam dan luar negeri untuk peningkatan skala ekonomi melalui penguatan branding, optimalisasi pemanfaatan perjanjian perdagangan, serta pengadaan barang dan jasa pemerintah; serta

(viii) didukung dengan koordinasi pelaksanaan kebijakan secara terarah, sistematis dan efektif, termasuk melalui pembentukan komite kebijakan industri kedirgantaraan 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 ditetapkannya 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) Kewasan 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 perkuatan 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 harusterinternalisasi 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 pcngembangan rantai pasok domestik, stabilisasi harga, serta peningkatan konektivitas perdagangan dalam negeri ke pasar global. Perdagangan luar negeri diarahkan untuk meningkatkan daya saing ekspor, yang dikompetisikan 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 (KSPPI/Lumbung Pangan Lainnya	
5	Pengembangan Pangan Akuatik (*Blue Food*)	
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	
11	Percepatan Pembangunan Destinasi Pariwisata Prioritas Lombok-Gili Tramena	
12	Percepatan Pembangunan Destinasi Pariwisata Prioritas Danau Toba	
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	
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 Pemindahan ke Ibu Kota Nusantara	
32	Pemenuhan Layanan Dasar dan Infrastruktur Desa	
33	Transformasi Digital Layanan Publik Prioritas	
34	Peningkatan Ketahanan Iklim Pesisir dan Laut	

3.1.3 Proyek Strategis 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:

a. 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 LhokseumaweKab.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): Kab.Kep.	Pengembangan bandara perintis Kep. Meranti

	Meranti Kab. Bengkalis	
Provinsi Kepulauan Riau		
3	Kawasan Perkotaan Batam dan KPBPB Batam, Kawasan PerkotaanTanjung pinang dan KPBPB Bintan, dan Kawasan Perkotaan Tanjung Balai Karimun dan KPBPB Karimun : Kota Batam KotaTanjungpinan g Kab. Bintan Kab. Karimun	Pengembangan dan penataan kawasan perkotaan Batam dan kawasan perkotaan Tanjungpinang, antara lain melalui: Pengembangan KEK *Batam Aero Technic*, KEK Nongsa, KEK Sekupang, KEK Tanjung Sauh, KEK Galang Batang, KEK *Bintan Aerospace*, KI *Bintan Inti Industrial Estate*, 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
No	Lokasi Prioritas	Highlight Indikasi Intervensi
Provinsi Bali		
5	Kawasan Pariwisata dan Ekonomi Kreatif Unggulan Bali(Destinasi Pariwisata Regeneratif Bali): KotaDenpasar Kab Jembrana Kab.Badung Kab.Tabanan Kab. Badung Kab. Buleleng Kab.Gianyar Kab.Bangli Kab.Klungkung Kab. Karangasem	Peningkatan Pariwisata pada *hotspot* pariwisata Bali, antara lain: Pembangunan **Bandar Udara Internasional Bali Baru/Bali Utara**
Provinsi Kalimantan Utara		
6	Kota Baru Tanjung Selor dan Kota Tarakan: KotaTarakan Kabupaten Bulungan	Pengembangan Kota Baru Tanjung Selor dan Kota Tarakan, melalui: - Pembangunan dan pengembangan bandara di Kota Tarakan, dengan *output*: pengembangan Bandar Udara Juwata - Pengembangan infrastruktur dan layanan transportasi di Kota Tarakan, dengan *output*: 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 *output*: 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 (*backbone*), 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 KotaPontianak Kota Singkawang	Pengembangan infrastruktur dan kawasan perkotaan di sekitar Pelabuhan Kijing melalui: Pengembangan bandara, dengan *output*: pendampingan KPBU Lokasi Bandara Singkawang dan pengembangan Bandar Udara Pangsuma, Kapuas Hulu

No	Lokasi Prioritas	*Highlight* Indikasi Intervensi
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 *output*: 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 pembangunan, melalui: Penguatan konektivitas jalan, udara, darat, dan laut, dengan *output*: 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 *output*: pembangunan **Bandara Ujoh Bilang** (Kabupaten Mahakam Ulu)
12	Kawasan *Superhub* Ekonomi Ibu Kota Nusantara: Kota Samarinda Kota Balikpapan Kota Bontang Kabupaten Penajam Paser Utara Kabupaten Kutai Kartanegara Kabupaten Kutai Timur	Pengembangan kawasan *superhub* ekonomi di wilayah sekitar Ibu Kota Nusantara, melalui: Optimalisasi dan peningkatan layanan dan prasarana bandara, dengan *output*: pengembangan Bandara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan (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 (KIKN) Kawasan Pengembangan Ibu Kota Nusantara (KPIKN)	Perencanaan dan Pembangunan Kawasan, serta pemindahan, melalui: Pembangunan aksesibilitas dan konektivitas, dengan *output*: jaringan jalan akses menuju IKN (jalan tol/jalan bebas hambatan menuju KIPP), infrastruktur jalan dan *multi utility tunnel* (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 *output*: pengembangan Bandara Maratua, jalan koridor logistik, jembatan koridor logistik, pembangunan jembatan koridor logistik (*backbone*) 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 *output* 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 (*backbone*), 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 *output*: Pengembangan Bandar Udara Gusti Syamsir Alam, Kotabaru, Kalimantan Selatan
No	Lokasi Prioritas	Highlight Indikasi Intervensi
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 *output*: 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 *output*: pengembangan Bandara Tampa 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 *output*: 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 *output*: 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 *output*: jalan dan jembatan koridor logistik, pembangunan dan peningkatan jalan *replacement* 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 *output*: 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 *output*: pembangunan **Bandara Kolaka Utara**
24	Destinasi Pariwisata Prioritas: Kabupaten Wakatobi	Percepatan Pembangunan Destinasi Pariwisata Prioritas Wakatobi dengan implementasi *blue, green, circular economy*, 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 *output*: layanan angkutan laut perintis prioritas nasional, layanan angkutan tol laut prioritas nasional, layanan angkutan ternak prioritas nasional, layanan angkutan rede prioritas nasional,
No	Lokasi Prioritas	Highlight Indikasi Intervensi
		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 *output*: 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 *output*: pengembangan Bandara Pattimura, Bandara Kufar, Bandara Langgur, dan Bandara Dobo, **pengembangan** ***seaplane*** dan penerbangan perintis mendukung konektivitas wilayah perairan
28	KawasanPertumbuhan: Kota Kecil Berkarakter Khusus Banda Neira {Kab. Maluku Tengah)	Pengembangan Kota Kecil Berkarakter Khusus Banda Neira melalui: Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas simpul transportasi, dengan *output*: 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 *output*: **pengembangan *seaplane*** dan penerbangan perintis mendukung konektivitas wilayah perairan
30	KawasanPertumbuhan: Kota Kecil Berkarakter Khusus Daruba (Kab. Pulau Morotai)	Pengembangan Kota Kecil Berkarakter Khusus Daruba melalui: Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas simpul transportasi, dengan *output*: pembangunan jalan akses simpul transportasi, pembangunan jalan strategis, pengembangan bandar udara dan pelabuhan
31	KawasanPertumbuhan: Kota Sofifi (Kota Tidore Kepulauan)	Pengembangan Kota Sofifi sebagai ibu kota Provinsi Maluku Utara melalui: Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas simpul transportasi, dengan *output*: 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 *output*: 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 *output*: 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 *output*: pengembangan Bandar Udara Numfor di Kab.
No	Lokasi Prioritas	Highlight Indikasi Intervensi

		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 *output*: 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 *output*: pembangunan jalan strategis dan pengembangan Bandar Udara Wamena
Provinsi Papua Tengah		
38	Provinsi Papua Tengah	Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas intra dan antar wilayah, melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan *output*: 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, **standardisasi *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 *output*: 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 *output*: 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 *output*: pembangunan jalan strategis dan pengembangan Bandar Udara Ewer
42	Kawasan Potensial Swasembada Pangan: Kab. Merauke* (padi dan pangan akuatik) Kawasan Rentan Pangan:	Penguatan kawasan potensial swasembada pangan padi dan pangan akuatik/ *blue food* berbasis perikanan tangkap, melalui: Pembangunan infrastruktur dan penyediaan sarana prasarana pendukung, dengan *output:* penyediaan sarana pasca panen dan sarana pengolahan hasil tanaman pangan, peningkatan jalan usaha tani, penyediaan alat dan mesin
No	Lokasi Prioritas	Highlight Indikasi Intervensi
	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	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 output: pembangunan jalan daerah dan pengembangan Bandara Ewer (Kab. Asmat)
44	Kawasan Afirmasi Daerah Tertinggal*: Kab. Boven Digoel (karet) Kab. Asmat (sagu dan ekonomi kreatif) Kab.Mappi*(sagu)	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,

	Keterangan: *) Daerah tertinggal juga sudah termasuk daerah sangat tertinggal	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 pengembargan 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 *output*: pengembangan Bandar Udara Domine Eduard Osok di Kab. Sorong, dan pengembangan angkutan udara perintis penumpang dan angkutan udara perintis kargo
46	KawasanPertumbuhan: 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 *output*: 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 *output*: 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 pelayaran internasional.
      2) Mengembangkan konektivitas terhadap jaringan utama internasional (international core route).
      3) Menguatkan 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 Transhipment 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) Memgembangkan jaringan logistik pulau besar (Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Papua) yang menghubungkan secara efektif antar pusat kegiatan, pusat produksi, dan simpul transportasi.
2) Revitalisasi sistem pengusahaan 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) Menguatkan 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 I 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 efektifitas 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, dlsb).
   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, dlsb).
   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 pengusahaan angkutan umum berbasis online.
4) Penyusunan/revisi peraturan pelaksanaan terkait dengan penyelenggaraan dan pengusahaan 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 kemasyarakatan (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 Direktorat Jenderal 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 *Aerodrome* Perairan; h. Standarisasi *airstrip*/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 *aerodrome* perairan; f. Pemenuhan regulasi terkait standarisasi *airstrip*/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.
SP2 Meningkatnya Kinerja Layanan Transportasi Udara	AK4 Meningkatkan kualitas pelayanan bandar udara	a. Peningkatan pelayanan bandar udara dengan penerapan konsep *smart airport*; 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 *eco-airport.*
	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 (*delay management*) termasuk penegakan sanksi hukum; c. Peningkatan pelayanan angkutan udara kargo (antara lain pengaturan pengoperasian *pesawat tanpa awak)*; 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 *Online Single Submission (OSS);* b. Penguatan regulasi pendukung pelayanan perizinan berbasis digital.
Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
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).
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 fasilitasi (FAL) udara (sesuai standar ICAO); b. Pemenuhan regulasi penerbangan sesuai dengan standar keamanan penerbangan dan fasilitasi (FAL) udara (Standards And Recommended Practices ICAO/ (SARPs)) termasuk penegakan sanksi hukum; c. Peningkatan fasilitas keamanan penerbangan dan fasilitasi (FAL) udara sesuai dengan perkembangan teknologi terkini; d. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan standar keamanan penerbangan dan fasilitasi (FAL) udara; e. Peningkatan koordinasi dalam rangka pencegahan dan penanggulangan tindakan melawan hukum di penerbangan; f. Peningkatan koordinasi dan komunikasi dalam rangka Implementasi ketentuan fasilitasi (FAL) Udara dengan Instansi pemerintahan di bidang Kepabeanan, Keimigrasian, dan kekarantinaan; g. Pemenuhan kuantitas SDM di bidang keamanan penerbangan dan fasilitasi (FAL) udara sesuai dengan penghitungan Analisis Beban Kerja; h. Pemenuhan kualitas dan kompetensi SDM di bidang keamanan penerbangan dan fasilitasi (FAL) udara sesuai dengan aturan Standar Kompetensi Jabatan.
AK10 Peningkatan kualitas perencanaan dan tata kelola keuangan Ditjen	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;
Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
	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 III MELALAN MELAK

Arah kebijakan Kantor UPBU Melalan Melak sebagai berikut :

1. Pengembangan dan pengelolaan bandar udara dilakukan dengan mengutamakan aspek keselamatan, keamanan, dan pelayanan transportasi udara sesuai peraturan perundang-undangan;
2. Pengembangan bandar udara dilakukan sesuai dengan dokumen Rencana Induk Bandar Udara;
3. Pengembangan bandar udara dilakukan dengan mengutamakan aspek kelestarian lingkungan;
4. Optimalisasi fasilitas bandar udara untuk meningkatkan pelayanan kepada pengguna jasa penerbangan;
5. Pengembangan dan pengelolaan bandar udara dilakukan melalui Perencanaan Terpadu antara Kantor UPBU Kelas III Melalan dengan Pemerintah Daerah;
6. Peningkatan koordinasi antara Kantor UPBU III Melalan dengan Pemerintah Daerah dalam pengelolaan bandar udara;
7. Pengembangan dan pengelolaan bandar udara dilakukan dengan mempertimbangkan aspek politik, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan wilayah;
8. Peningkatan kerjasama dalam pengusahaan bandar udara dengan mengikutsertakan Pemerintah Daerah, BUMN dan Swasta;
9. Peningkatan kompetensi dan profesionalisme SDM Kantor UPBU Kelas III Melalan dengan mengikuti training di dalam dan luar negeri;
10. Pengelolaan tertib administrasi/keuangan perkantoran secara elektronik yang didukung oleh ketersediaan sarana dan prasarana perkantoran.
11. Mendukung kelancaran pelaksanaan Program Jembatan Udara di wilayah Kutai Barat;
12. Mendukung kemudahan dalam penanganan bencana alam di wilayah Kutai Barat

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

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

3.5 KERANGKA REGULASI KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS III MELALAN MELAK

Merujuk KP 302 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025 – 2029. Ditjen Perhubungan Udara telah memiliki berbagai dasar hukum pembangunan dan pengelolaan sektor transportasi udara, yang ditandai dengan terbitnya Undang-Undang Penerbangan beserta peraturan pelaksanaannya yang telah mengamanatkan perubahan pola kelembagaan penyelenggaraan transportasi yang pada intinya pemisahan antara peran regulator dan operator. Selanjutnya melihat perkembangan kondisi saat ini dan akan datang, Kementerian Perhubungan/Ditjen Perhubungan Udara melakukan langkah- langkah strategis untuk mencapai keberhasilan pembangunan dalam periode jangka menengah tahun 2025-2029 dengan cara melakukan Peningkatan Efektivitas Regulasi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang sejalan dengan Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun Anggaran 2025-2029.

Isu strategis terkait Efektivitas Regulasi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara untuk kebutuhan saat ini dan akan datang adalah Penyelarasan peraturan di bidang transportasi udara, baik melalui revisi Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan maupun Peraturan Perundang-undangan turunannya dengan standar internasional (ICAO) dengan cara melakukan Penyederhanaan dan Reformasi Regulasi serta melakukan peningkatan kemudahan akses terhadap regulasi transportasi udara (penggunaan teknologi informasi) yang bertujuan agar mendapatkan peningkatan sistem pengawasan yang transparan dan akuntabel serta penerapan sanksi yang jelas, terukur dan konsisten.

Direktorat Jenderal Perhubungan Udara telah memetakan kebutuhan regulasi 5 (lima) tahun kedepan periode 2025-2029. Namun demikian, dinamika teknologi dan globalisasi di sektor transportasi udara menjadi fokus dari sisi regulasi untuk melakukan monitoring, evaluasi, dan perbaikan regulasi secara berkala dan berkelanjutan. Rencana regulasi 5 (lima) tahun ke depan sebagaimana terlampir.

Tabel 3.5 Rencana Regulasi Transportasi Udara Tahun 2025-2029

Jenis Peraturan	Target Penyelesaian 2025-2029
Rancangan Undang-Undang Penerbangan	1
Rancangan Peraturan Menteri	48
Rancangan Keputusan Menteri	26
Rancangan Keputusan Dirjen Perhubungan Udara	98

Sumber : KP 302 Tahun 2025

3.6 KERANGKA KELEMBAGAAN KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS III MELALAN MELAK

Unit Penyelenggara Bandar Udara, telah terbentuk dengan penetapan PM 40 Tahun 2014 tentang organisasi dan tata kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara sebagaimana diubah terakhir dengan PM 26 Tahun 2024 tentang Perubahan keenam PM 40 Tahun 2014 organisasi dan tata kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara.

Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara dibentuk atas amanat peraturan perundang-undangan, dimana organisasi berperan atas nama negara untuk mewujudkan konektivitas dan aksesibilitas pada daerah yang secara ekonomi belum dapat mewujudkan keberadaan bandar udara komersial, namun demikian terdapat kebijakan untuk mengalihkan secara bertahap penyelenggaraan beberapa bandar udara kepada badan usaha untuk menjadi bandar udara yang diusahakan secara komersial.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 40 tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 26 Tahun 2024 Tentang Perubahan Keenam atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara, melaksanakan tugas terkait pelayanan bidang penerbangan dan kegiatan keamanan, keselamatan dan ketertiban penerbangan pada bandar udara.

3.7 MANAJEMEN RISIKO KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS III MELALAN MELAK

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 Matriks disampaikan rencana tindak lanjut penyelesaian (RTP) dari hasil identifikasi risiko-risiko utama terhadap pencapaian masing-masing sasaran kegiatan pada tingkat UPBU Melalan Melak (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 3.6 Matriks Identifikasi Awal Risiko Utama dan Rencana Mitigasi Risiko (Sektor Transportasi Udara)

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
Meningkatnya kinerja pelayanan Bandar Udara			
1	Terdapat pagar yang terbuka di daerah sisi Udara menuju perkampungan	a. Sudah dilakukannya perbaikan pagar sisi udara	Kepala Kantor UPBU Melalan Melak
	Suhu pada ruang tunggu penumpang yang terlalu panas	a. Belum ditindak lanjuti	
2	Tidak safety-nya penempatan barang-barang pada gedung penyimpanan	b. Sudah dilakukannya pemindahan barang sesuai peralatan	
1	Kurangnya penunjang peralatan operasional tractor mower untuk pemeliharaan runway	a. Telah dilakukan Pengadaan Tractor beserta Rotary mower dengan kelengkapannya pada Desember 2025	Kepala Kantor UPBU Melalan Melak

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
2	Kerusakan pada baju tahan panas PKP, dan sepatu boot yang tidak sesuai standar dan kerusakan pada helm pelindung	a. Belum dilakukannya pembaharuan pada baju PKP-PK	
1	Masih kurangnya personel dan kompetensi SDM Terkait pemenuhan system penyusunan dokumen Bandar udara	a. Telah dilakukannya penambahan SDM di bagian Administrasi b. Belum diusulkannya Diklat sesuai pemenuhan SDM	Kepala Kantor UPBU Melalan Melak
2	Belum tersedianya program Pendidikan dan pelatihan/diklat perpanjangan license dan diklat lisensi basic AVSEC.	a. Telah dilakukannya Pepanjangan Lisensi Basic Avsec sejumlah 2 orang pada Januari 2026 dan Perlu diusulkan kembali bagi personil AVSEC yang belum memiliki Basic AVSEC dilingkungan bandara Melalan.	

BAB IV
TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

4.1 SASARAN DAN TARGET PEMBANGUNAN NASIONAL

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.

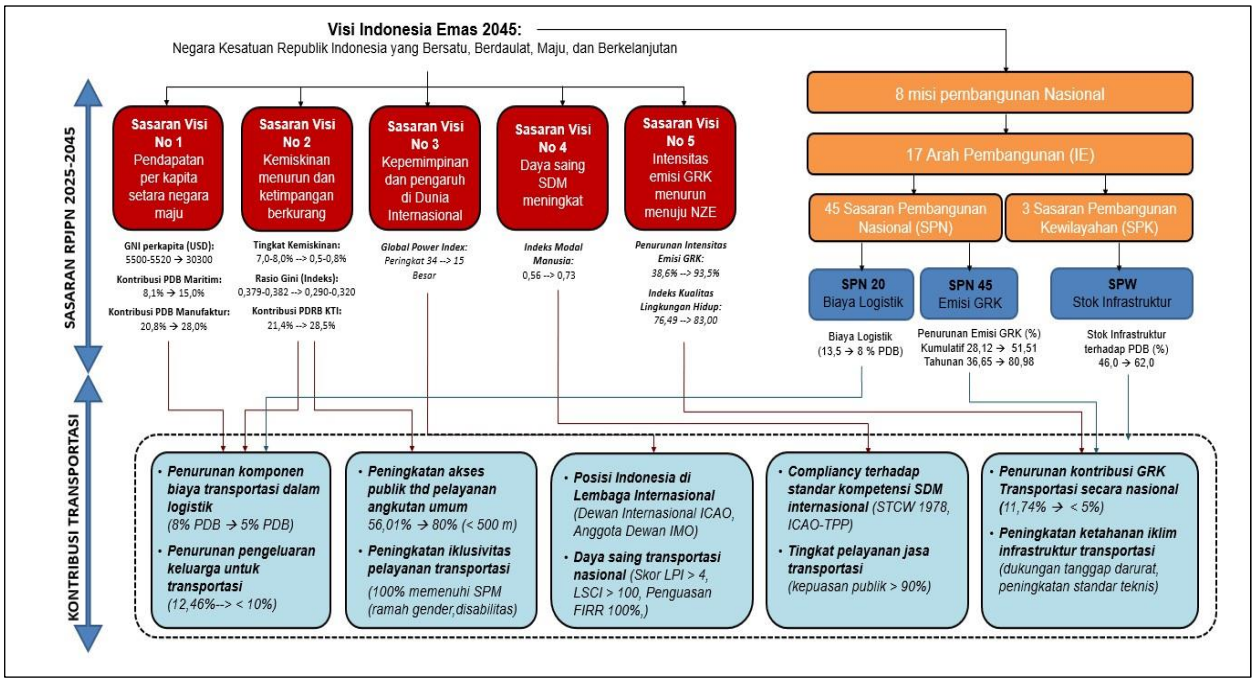
Sasaran pertama, pendapatan per kapita Indonesia diperkirakan setara seperti negara maju sekitar USD23.000-30.300 dan masuk ke dalam ekonomi 5 (lima) terbesar di dunia yang utamanya didorong oleh peningkatan kontribusi PDB industri manufaktur menjadi 28,0 persen dan PDB kemaritiman menjadi 15,0 persen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

1.2 Sasaran Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029

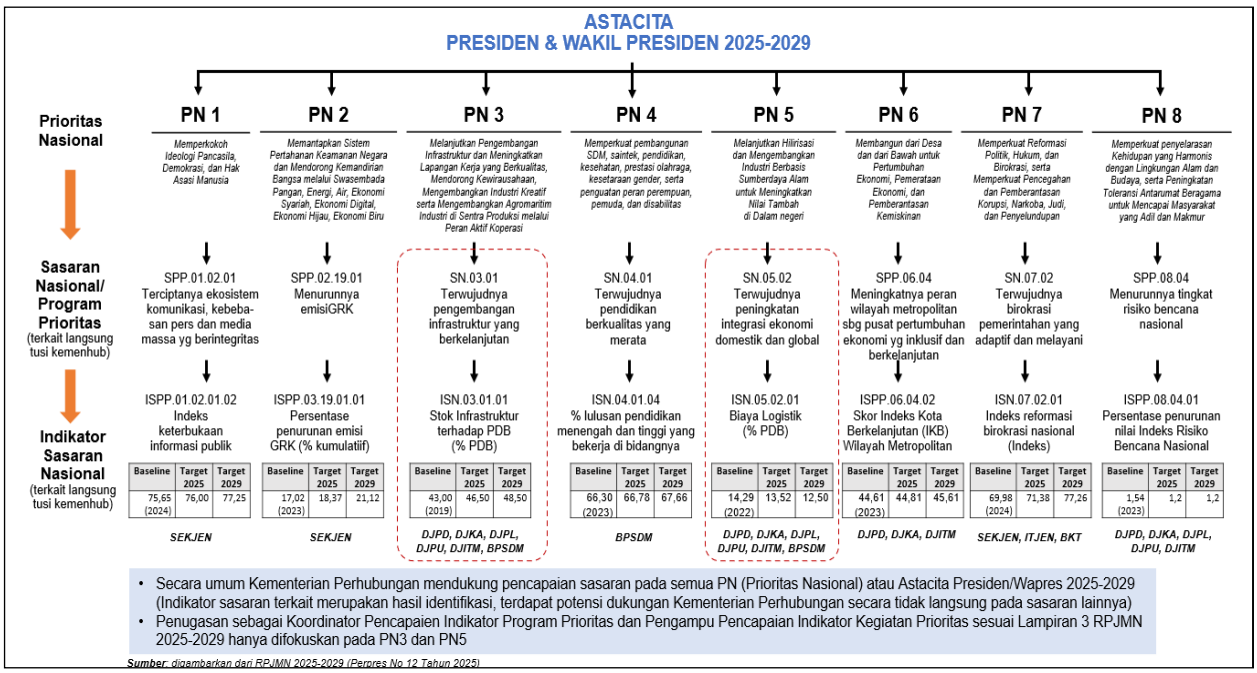
Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025-2029 dilengkapi dengan sasaran pembangunan yang terukur. Sasaran pembangunan menggambarkan kondisi yang diharapkan dalam mencapai penurunan kemiskinan, peningkatan kualitas sumber daya manusia, dan pertumbuhan ekonomi tinggi berkelanjutan. Kondisi 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 sasarannya, 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			
	Persentaae 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 Pengcmbangan Infrastruktur yang Berkelanjutan			
	Stok Infrastruktur terhadap PDB (%)	43,0 (2019)	46,5	48,5
Prioritas Nasional 5: Melanjutkan Hilirisasi dan Mengembangkan Industri Berbasis Sumber Daya Alam untuk Meningkatkan Nilai Tambah di Dalam Negeri	**Sasaran** : Terwujudnya Peningkatan Integrasi Ekonomi Domestik dan Global			
	Biaya Logistik (% PDB)	14,29 (2022)	13,52	12,50

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



Tabel 4.2 Program Prioritas dan Kegiatan Prioritas PN 3 RPJMN 2025-2029 (Sektor Transportasi Udara)

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

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

Tabel 4.3 Program Prioritas dan Kegiatan Prioritas PN 5 RPJMN 2025-2029 (Sektor Transportasi Udara)

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

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

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

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

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

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

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

Indikator		Satuan	*Baseline* 2024	Target					Keterangan
									14. Domine Eduard Osok - Sorong **15. Tampa Padang – Sulbar** 2025: Sultan Hasanudin, Juanda, Soetta, Minangkabau, Hang Nadim, Kualanamu, Sultan Syarif Kasim II, Sentani, DEO.2029: Soetta, Kualanamu, DEO,Mutiara Sis Aljufri, Haluoleo.
KP 05.03.01	Volume angkutan barang transportasi udara pada bandara primer/ utama	juta kg	1,391	1,419	1,447	1,476	1,505	1,536	1. Sultan Iskandar Muda 2. Kualanamu 3. Minangkabau 4. Sultan Syarif Kasim II 5. Sultan Thaha 6. Hang Nadim 7. Depati Amir 8. Sultan Mahmud Baharuddin 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

Indikator		Satuan	*Baseline* 2024	Target					Keterangan
									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

4.2 INDIKATOR KINERJA BIAYA TRANSPORTASI LOGISTIK PADA SEKTOR TRANSPORTASI UDARA

Sesuai dengan Perpres 12 Tahun 2025 tentang RPJMN Tahun 2025-2029, indikator ”*Biaya transportasi logistik pada angkutan udara terhadap* PDB” merupakan salah satu indikator RPJMN 2025-2029 yang digunakan untuk untuk menilai dampak kebijakan pada peningkatan daya saing logistik nasional dan mendukung konektivitas ekonomi di wilayah Indonesia. Penurunan biaya logistik menunjukkan peningkatan kinerja pemerintah dalam menciptakan ekosistem transportasi udara yang efisien antara lain melalui optimalisasi proses, digitalisasi layanan, peningkatan kapasitas fasilitas kargo, dan mendorong kolaborasi antar pelaku usaha. Dalam rangka pencapaian target indikator ini maka dilakukan monitoring dan evaluasi oleh Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian dan Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas. Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sebagai pemberi dukungan data kepada Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian dan Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas, terhadap indikator yang terkait dengan biaya transportasi logistik pada angkutan udara.

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

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

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

4.3 TARGET KINERJA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2025-2029

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

SS1 Meningkatnya konektivitas dan integrasi transportasi nasional;

SS2 Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi nasional;

SS3 Meningkatnya keselamatan transportasi nasional;

SSp4 Meningkatnya kualitas kebijakan di bidang transportasi nasional;

SSp5 Meningkatnya SDM transportasi yang kompeten;

SSp6 Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Kementerian Perhubungan.

Tabel 4.7 Target Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan 2025-2029

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

Sumber: Draft Renstra Kemenhub 2025-2029

4.4 TARGET KINERJA DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2025-2029

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.

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

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program		Satuan	*Baseline* 2024	Target Kinerja				
						2025	2026	2027	2028	2029
SP1	Meningkatnya konektivitas transportasi udara	IKSP 1	Persentase konektivitas transportasi udara	%	-	90,80	91,10	91,41	91,72	92,47
SP2	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi udara	IKSP 2.1	Persentase *On Time Performance* 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 2024

4.5 TARGET KINERJA KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS III MELALAN MELAK TAHUN 2025-2029

Sasaran beserta idikator kinerja yang ingin dicapai dalam rangka mewujudkan visi dan misi Kantor UPBU Kelas III Melalan Melak Tahun 2025-2029 sebagai berikut :

Tabel 4.9 Sasaran dan Indikator Kinerja UPBU Kelas III Melalan Tahun 2025-2029

No	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	*Baseline* 2024	Target Kinerja				
						2025	2026	2027	2028	2029
SK1	Meningkatnya kinerja pelayanan Prasarana Bandar Udara	IKK 1.1	Jumlah penumpang yang dilayani	orang	23.339	28.672	36.172	37.072	38.080	39.019
		IKK 1.2	Jumlah kargo yang dilayani	kg	260.683	5.500	5.555	5.600	5.650	5.670
			Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani	angka	1.265	950	955	980	1000	1100
			Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Bandar Udara	Indeks	86	86,5	87	87,5	88	88,5
SK2	Meningkatnya keselamatan dan keamanan Penerbangan di Bandar Udara	IKK 2.1	Persentase *Safety Performance Indikator* (SPI) Bandar Udara	%	90	90	90	90	90	90
		IKK 2.2	Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan di bandar udara	%	85	85	85	85	85	85
SKp3	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	IKKp 3.1	Nilai Hasil Evaluasi AKIP Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	Nilai	76,00	77,00	77,50	78,00	78,50	79,00

		IKKp 3.2	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	%	100	100	100	100	100	100
		IKKp 3.3	Persentase nilai aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi	%	100	100	100	100	100	100
		IKKp 3.4	Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)	%	100	100	100	100	100	100

4.7 KERANGKA PENDANAAN KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS III MELALAN MELAK

Tabel 4.10 Indikasi Pendanaan Kantor UPBU KELAS III MELALAN MELAK

NO	PROGRAM/ KEGIATAN	Indikasi Pendanaan Tahun 20205-2029					
		2025	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**TOTAL**
KANTOR UPBU KELAS III MELALAN MELAK		**15,098,388,000**	**23,274,114,300**	**18,848,913,230**	**28,031,804,553**	**20,216,985,008**	**105,470,205,091**
	PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS						
I.	**Pelayanan Transportasi Udara**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
II.	**Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara**	**2,033,000,000**	**8,248,000,000**	**0**	**12,065,000,000**	**0**	**22,346,000,000**
III.	**Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara**	**4,000,000,000**	**2,000,000,000**	**6,120,000,000**	**1,965,000,000**	**4,815,000,000**	**18,900,000,000**
IV.	**Penunjang Teknis Transportasi Udara**	**497,265,000**	**3,601,179,000**	**2,361,484,400**	**2,597,632,840**	**2,857,396,124**	**11,914,957,364**
	PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN						
I.	**Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN, dan Umum Transportasi Udara**	**8,568,120,000**	**9,424,940,000**	**10,367,430,000**	**11,404,170,000**	**12,544,590,000**	
II.	**Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Udara**	**0**	**0**	**0**	0	0	0

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

1. Program Infrastruktur Konektivitas dengan kegiatan :
   a. Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara;
   b. Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara;
   c. Penunjang Teknis Transportasi Udara.
2. Program dukungan Manajemen, dengan kegiatan :
   a. Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN Dan Umum Transportasi Udara (Gaji dan Tunjangan Kinerja, Operasional dan Pemeliharaan Kantor);
3. Kerangka pendanaan Kantor UPBU Kelas III Melalan Melak tahun 2025-2029 menunjukkan bahwa total kebutuhan anggaran tahun 2025-2029 sebesar Rp.105,470,205,091 Rekapitulasi kebutuhan pendanaan Kantor UPBU Kelas III Melalan Melak per tahun dapat dilihat pada tabel berikut ini. Adapun rincian kebutuhan pendanaan untuk masing-masing program dan kegiatan dapat dilihat pada Lampiran 3.

Satker unit penyelenggara bandar udara melak

PROGRAM/KEGIATAN		2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029
unit penyelenggara bandar udara melak		**15,098,388,000**	**23,274,114,300**	**18,848,913,230**	**28,031,804,553**	**20,216,985,008**	**105,470,205,091**
Infrastruktur Konektivitas		**6,530,265,000**	**13,849,179,000**	**8,481,484,400**	**16,627,632,840**	**7,672,396,124**	**53,160,957,364**
1960	Pelayanan Transportasi Udara	0	0	0	0	0	**0**
4645	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	2,033,000,000	8,248,000,000	0	12,065,000,000	0	**22,346,000,000**
4646	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	4,000,000,000	2,000,000,000	6,120,000,000	1,965,000,000	4,815,000,000	**18,900,000,000**
4647	Penunjang Teknis Transportasi Udara	497,265,000	3,601,179,000	2,361,484,400	2,597,632,840	2,857,396,124	**11,914,957,364**
Dukungan Manajemen		**8,568,123,000**	**9,424,935,300**	**10,367,428,830**	**11,404,171,713**	**12,544,588,884**	**52,309,247,727**

Gambar 4.1 Rekap Satker UPBU Kelas III Melalan Melak

BAB V
PENUTUP

5.1 ARAHAN PELAKSANAAN

Rencana Strategis (Renstra) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Melalan Melak merupakan penjabaran dari Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan tahun 2025-2029 dan Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029 yang disusun sesuai dengan Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2025 tentang Penyusunan Rencana Strategis dan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga . Rencana Strategis (Renstra) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Melalan Melak disusun dengan berpedoman serta memperhatikan hasil kajian potensi dan permasalahan serta analisis lingkungan strategis Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Melalan Melak yang kemudian dituangkan ke dalam Rencana Strategis Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Melalan Melak yang di dalamnya memuat visi, misi, tujuan, sasaran, strategi, kebijakan dan program serta kegiatan selama kurun waktu 2025-2029 yang dapat digunakan sebagai acuan bagi penyusunan dokumen SAKIP (Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah) di lingkungan UPBU Kelas III Melalan Melak khususnya dalam perjanjian kinerja, pengukuran kinerja, dan pelaporan kinerja.

Sebagai bentuk akuntabilitas kinerja, kinerja setiap pimpinan Unit Kerja akan dinilai berdasarkan capaian pelaksanaan kegiatan dan target kinerja yang tertuang dalam Renstra sebagaimana setiap tahun ditandatangani dalam Perjanjian Kinerja (PK) sesuai dengan alokasi anggaran yang diterima

5.2 MEKANISME PERUBAHAN DAN PELAKSANAAN EVALUASI

Sesuai ketentuan dalam Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2025 tentang Penyusunan Rencana Strategis dan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga, maka perubahan terhadap Renstra Kementerian Perhubungan 2025-2029 ini dapat dilakukan dalam hal terdapat:

1) kebijakan pemerintah yang dituangkan di dalam Undang-Undang, Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, dan/atau Peraturan Presiden yang berdampak signifikan pada:
   a. perubahan tugas dan fungsi; dan/atau
   b. perubahan Sasaran Strategis, Sasaran Program, Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja;

2) kebijakan nasional terkait perencanaan dan penganggaran, sepanjang berdampak signifikan pada perubahan Sasaran Strategis, Sasaran Program, Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja; dan/atau
3) hasil pengendalian dan evaluasi terhadap Renstra-KL.

Dalam hal terdapat usulan perubahan muatan Renstra-KL selain hal tersebut di atas, Kementerian/Lembaga menuangkan perubahan dalam Renja-KL.
Perubahan terhadap muatan Renstra UPBU Kelas III Melalan Melak 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 linerja Laporan Hasil Evaluasi (LHE) atas UPBU merupakan dukungan bagi Ditjen Perhubungan Udara dalam penilaian prestasi pelaksanaan reformasi birokrasi dalam mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik (*Good Governance*).

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

KEPALA KANTOR UPBU
KELAS III MELALAN MELAK

BERNARD REPELITA PURBA, S.E
Penata. Tk.I (III/d)
NIP. 19690330 199703 1 001

LAMPIRAN I
MATRIKS KINERJA DAN PENDANAAN KANTOR UPBU KELAS III MELALAN MELAK TAHUN 2025-2029

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	
R UPBU KELAS III MELALAN MELAK										15.098.388.000	23.274.114.300	18.848.913.230	28.031.804.553	20.216.985.008	105.470.205.091	
SK1	Meningkatnya kinerja pelayanan Bandar Udara															
	IKK 1	Jumlah penumpang yang dilayani		28.672	34.172	36.072	37.080	38.019	Orang							KANTOR UPBU KELAS III MELALAN
	IKK 2	Jumlah kargo yang dilayani		5.500	5.555	5.600	5.650	5.670	Kg							KANTOR UPBU KELAS III MELALAN
	IKK 3	Jumlah pergerakan pesawat yang		950	955	960	965	970	Angka							KANTOR UPBU KELAS III
	IKK 4	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap		86,5	87,00	87,50	88,00	88,50	Indeks							KANTOR UPBU KELAS III MELALAN
SK2	Meningkatnya keselamatan															KANTOR UPBU KELAS III
	IKK 5	Persentase pemenuhan standar teknis dan		100	100	100	100	100	%							KANTOR UPBU KELAS III MELALAN
	IKK 6	Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan di		100	100	100	100	100	%							KANTOR UPBU KELAS III MELALAN MELAK
SK3	Meningkatnya Kualitas tata kelola pemerintahan yang baik															KANTOR UPBU KELAS III MELALAN
	IKK 7	Nilai Hasil Evaluasi AKIP Kantor Unit		80,05	80,10	80,15	80,20	80,25	Nilai							KANTOR UPBU KELAS III MELALAN
	IKK 8	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor		100	98	99	99	100	%							KANTOR UPBU KELAS III MELALAN
	IKK 9	Persentase nilai aset Kantor Unit		121,955,417,428	123,279,755,952	125.279.755.952	127.279.755.952	129.279.755.952	%							KANTOR UPBU KELAS III MELALAN
	IKK 10	Persentase Pencapaian target		100	100	100	100	100	%							KANTOR UPBU KELAS III MELALAN

LAMPIRAN II

MATRIKS KERANGKA REGULASI UPBU KELAS III MELALAN MELAK

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				
	1.1 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 Keterlambata	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur besaran kompensasi keterlambatan penerbangan dan evaluasi terhadap pengaturan penilaian *delay management* Badan Usaha Angkutan Udara.	2025 - 2029	

							n Penerbangan (*Delay Management*) pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal			
2.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2016 tentang Pengelolaan Alokasi Ketersediaan Waktu Terbang (*Slot Time*) Bandar Udara	-	✓	-	-	-	a. Evaluasi terkait organisasi penyelenggaraan slot b. Jumlah bandar udara yang dikelola oleh pengelola slot Indonesia (*Indonesia Airport Slot Management / IASM).*	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. evaluasi organisasi penyelenggaraan slot; dan b. fleksibilitas penetapan bandar udara yang akan dikelola oleh pengelola slot (*Indonesia Airport Slot Management/ IASM).*	2025 - 2029	
3.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan	-	-	✓	-	-	Rancangan Peraturan Menteri	Dalam Rancangan	2025 - 2029	

	tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara						ini disusun dengan latar belakang untuk pencabutan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.	Peraturan Menteri ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. penyesuaian besaran ganti kerugian; dan b. tata cara pemberian ganti kerugian sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang perasuransian.		
4.	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	-	✓	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri ini disusun dengan latar belakang yaitu sebagai revisi sehubungan dengan adanya rencana perubahan Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2021 dan	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Overflying b. Hak angkut (ketentuan terkait penambaha	2025 - 2029	

	Penyelenggaraan Angkutan Udara)						perubahan substansi lainnya	n 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 dengan surat penunjukkan) e. Cabotage (bentuk-bentuk yang termasuk dalam Cabotage/m		

								odified 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).		
5.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 20 Tahun 2019 tentang Tata Cara Dan Formulasi Perhitungan Tarif Batas Atas Penumpang Pelayan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang untuk penyesuaian dengan perkembangan industri penerbangan nasional dan global	Dalam Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini akan diatur penyempurnaan formulasi perhitungan tarif dasar.	2025 – 2029	
6.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 79 Tahun 2017 tentang Kriteria dan Penyelenggaraan Kegiatan Angkutan Udara Perintis dan Subsidi Angkutan Udara Kargo	-	✓	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri ini disusun dengan latar belakang untuk penyesuaian pengaturan kriteria dan Penyelenggaraan kegiatan angkutan udara perintis dan subsidi angkutan	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. usulan perubahan terkait kriteria, penyelenggaraan, pelaksanaan	2025 - 2029	

							udara kargo dengan kondisi saat ini	, serta mekanisme evaluasi angkutan udara perintis. b. sedang dipertimbangkan jika model subsidi diubah (formulasi subsidi)		
7.	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 106 Tahun 2019 tentang Besaran Tarif batas atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang untuk penyesuaian dengan perkembangan industri penerbangan nasional dan global	Dalam Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini akan diatur penyempurnaan formulasi perhitungan tarif dasar.	2025 - 2029	
8.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Penggunaan Sistem Informasi Perizinan Terpadu Angkutan Udara (SIP-TAU)	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan	2025 - 2029	

							belakang sebagai berikut: a. Untuk dokumen Reformasi Birokrasi b. Pencabutan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 223 Tahun 2021 tentang Penggunaan Sistem Informasi Perizinan Terpadu Angkutan Udara (SIP-TAU) yang Terintegrasi dengan Sistem *Online Single Submission* (OSS)	Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. perubahan alur proses penggunaan Sistem Informasi Perizinan Terpadu Angkutan Udara (SIP-TAU); dan b. perubahan sistem pengisian persyaratan rencana usaha (*business plan*) c. Penambahan proses penerbitan persetujuan penunjukkan perwakilan perusahaan angkutan udara asing melalui SIP-TAU		
9.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan	Dalam Rancangan	2025 - 2029	

	Perhubungan Udara tentang SOP Tata Cara dan Evaluasi Pelaksanaan Penerbangan Berjadwal Tidak Sesuai Dengan Penetapan Pelaksanaan Rute Penerbangan (PPRP)						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.	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.		
10.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP.321 Tahun 2015 Tentang Pedoman Teknis Laporan Keuangan dan Evaluasi Kinerja Keuangan Badan Usaha Angkutan Udara Niaga	-	✓	-	-	-	Latar belakang revisi KP 321 Tahun 2015 tentang Pedoman Teknis Laporan Keuangan dan Evaluasi Kinerja Keuangan Badan Usaha Angkutan Udara Niaga antara lain: 1. Adanya beberapa istilah dalam	Dalam rancangan revisi Keputusan Direktur Jenderal ini akan diatur beberapa hal sebagai berikut: 1. indikator kinerja keuangan 2. indikator kinerja operasi	2025 - 2029	

							bidang akuntansi yang perlu untuk diperbaharui. 2. Perlunya updating formula perhitungan indikator kinerja keuangan. 3. Adanya pengulangan permintaan data produksi angkutan udara yang telah dilaporkan secara berkala setiap bulan. 4. Perlunya penyesuaian ketentuan sanksi administratif yang tercantum dalam KP 321 Tahun 2015 dengan ketentuan PM 27 Tahun 2021	3. pengawasan dan sanksi administratif terhadap keterlambatan penyampaian		

14	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Tentang Penyusunan Rencana Usaha untuk Pengembangan Usaha dan Analisis Penilaian Rencana Usaha Pengembangan	✓	-	-	-	-	Belum adanya pedoman untuk penyusunan rencana usaha untuk pengembangan usaha beserta dengan analisis penilaian rencana usahanya	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Tentang Penyusunan Rencana Usaha untuk Pengembangan Usaha dan Analisis Penilaian Rencana Usaha Pengembangan akan memuat ketentuan sebagai berikut 1. Rencana pesawat udara 2. Rencana kegiatan pusat operasi penerbangan dan rencana rute/daerah operasi penerbangan 3. Rencana kebutuhan SDM	2025 - 2029	

								4. Perhitungan ekonomi dan keuangan		
15	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 PM 88 Tahun 2013 tentang Jaringan dan Rute Penerbangan antara lain: 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	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: 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	-	✓	-	-	-	Latar belakang revisi KP PR 26	Dalam rancangan revisi		

	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						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 pelayanan transportasi. 2. Dengan telah terbitnya Peraturan	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)		

							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	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Penguatan fungsi penyelenggara Bandar Udara		

							pelaksanaannya juga perlu untuk direvisi	sebagai penanggung jawab Tunggal (*single accountable*) operasional di bandara; b. Memperjelas tanggung jawab pengelola bandara dalam pengelolaan slot time *regular* dan *irregular* c. Memperjelas pihak-pihak yang dapat mengajukan slot time; d. Penekanan terhadap tanggung jawab pengelola slot untuk melaporkan		
	1.2 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 pengaturan di bidang bandar udara c. pedoman dalam pelaksanaan perencanaan dan pembangunan Bandar Udara.	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Penetapan lokasi bandar udara b. Persetujuan pembangunan dan pengembangan bandar udara c. Standar fasilitas bandar udara d. Pengawasan	2025 - 2029	
19.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengoperasian Bandar Udara	-	✓	✓	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan	Dalam Rancangan Peraturan Menteri	2025 - 2029	

							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.	Perhubungan ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. SBU/RBU b. CASR 139 c. Personel Bandar Udara d. Organisasi Bandar Udara		
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	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Kegiatan Pengusahaan di Bandar Udara	2025 - 2029	

							(PM 81, PM41) b. Menghilangkan tumpang tindih pengaturan di bidang bandar udara c. Menyesuaikan Revisi PP5 d. Pedoman pelaksanaan pengusahaan dan pelayanan bandar udara. e. Penerapan tarif transit transfer f. Penyesuaian jenis tarif jasa kebandarudaraan	b. Pelayanan 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 d. Belum adanya aturan yang mengatur kegiatan	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup Ground Handling b. Kewajiban Ground Handling c. Kewajiban Airline terkait Ground Handling d. Kewajiban Bandar	2025 - 2029	

							ground handling secara komprehensif	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 penaatan lingkungan hidup b. ruang lingkup penanggung jawab pelaksanaan pengelolaan lingkungan hidup bandar udara c. tugas dan tanggung jawab		
23.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan	Dalam Rancangan	2025 - 2029	

	Perhubungan Udara tentang *Airport Collaborative Decision Making*						Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Mendukung efisiensi operasional bandar udara b. Penerapan standar dalam pengoperasian bandar udara guna kolaborasi antar stakeholder di bandar udara	Keputusan Direktur Jenderal ini akan diatur tata cara pelaksanaan ACDM		
24.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Penetapan *Notice Airport Capacity*	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Turunan PM Pengoperasian b. Sebagai pedoman dalam perhitungan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Tata cara perhitungan NAC Runway	2025 - 2029	

							NAC guna efektifitas pengembangan dan pengoperasian bandar udara	b. Tata cara perhitungan NAC Apron c. Tata cara perhitungan NAC Terminal		
25.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Penyelenggaraan Pelatihan	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Turunan PM Pengoperasian b. Sebagai pedoman dalam penyelenggaraan pelatihan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur tata cara penyelenggaraan pelatihan	2025 - 2029	
26.	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	-	✓	✓	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penambahan penjelasan penggunaan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Standar teknis	2025 - 2029	

	CASR Part 139) Volume IV Pelayanan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK)						foam mutu C sebagai alternatif penggunaan foam mutu B b. Menghilangkan nurse tender sebagai persyaratan wajib kategori 7 ke atas	b. Persyaratan operasi Bagi penyelenggara bandar udara dan penyelenggara heliport dalam melakukan pelayanan PKP-PK		
27.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 90 Tahun 2016 tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-16 (Advisory Circular Civil Aviation Safety Regulation Part 139-16) Pedoman Penyusunan Dokumen Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang menambah substansi baru mengenai Dokumen Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara (AEP) untuk *heliport* dan *seaplane*	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. pedomen penyusunan AEP Aerodrome Daratan, Heliport, Aerodrome perairan; dan b. pedoman pemeriksaan dokumen AEP.	2025 - 2029	
28.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal	-	✓	✓	-	-	Rancangan Keputusan	Dalam Rancangan	2025 - 2029	

	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						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	Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pedoman pemeliharaan peralatan mekanikal, elektronika, elektrikal, utilitas b. Keselamatan kerja dalam pemeliharaan c. Pedoman pelaporan hasil pemeliharaan peralatan mekanikal, elektronika, elektrikal, utilitas		
29.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/114/VI/2002 tentang Standar Gambar Instalasi	-	✓	✓	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut:	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan	2025 - 2029	

	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	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		
30.	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	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. pedoman penyusunan Perjanjian Konsesi; dan b. pedoman pelaksanaa	2025 - 2029	

							Kebandarudaraan	n Perjanjian Konsesi.		
31.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Manual of Standard Volume I Aerodrome Daratan	-	✓	-	✓		Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Proposal for the amendment of Annex 14, Volume I and PANS-Aerodromes (Doc 9981) relating to aerodrome design and operations yang berlaku tanggal 27 November 2025 - 2029 b. Revisi PR 21 Tahun 2021 tentang Manual of Standard Volume I Aerodrome Daratan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Revisi terkait Aerodrome Design b. Revisi terkait visual aids c. Revisi terkait apron management service	2025 - 2029	
32.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal	-	✓	✓	✓	-	Rancangan Keputusan	Dalam Rancangan	2025 - 2029	

	Perhubungan Udara Tentang Pedoman Teknis Pembuatan Kajian Kelayakan dan Rencana Induk Bandar Udara dan Heliport						Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang bahwa PM 55 Tahun 2023 Mengamanatkan disusunnya Kajian Kelayakan dan Rencana Induk sebagai kelengkapan teknis permohonan penetapan lokasi dan rencana induk. Adapun Kep Dirjen Hubud KP 590 Tahun 2014 belum mengakomodir kajian kelayakan dan perlu penyempurnaan dalam kajian rencana induk dengan memperhatikan ketentuan bandar udara perairan.	Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pedoman penyusunan Kajian Kelayakan bandar udara dan heliport b. Pedoman Penyusunan kajian rencana induk bandar udara dan heliport		
	1.3 Direktorat Keamanan Penerbangan									

33.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2015 dan PM 167 Tahun 2015 tentang Pengendalian Akses Masuk (Access Control) ke Daerah Keamanan Terbatas di Bandar Udara	-	-	✓	-	✓	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan disusun dengan latar belakang: a. Temuan BPK b. Prosedur yang berbeda-beda pada setiap penerbit PAS Bandara a. Penyesuaian dengan dinamika dan teknologi terbaru	Dalam Peraturan Menteri Perhubungan ini diatur: a. Daerah keamanan bandar udara; b. Pengendalian jalan masuk (access control); c. Sanksi administratif pelanggaran PAS bandar udara	2025 - 2029	
34.	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	Dalam Keputusan Menteri Perhubungan ini diatur: a. ketentuan Dirjen dapat meminta langkah-langkah keamanan tambahan untuk penerbangan tertentu yang berasal dari negara	2025 - 2029	

							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 (*stores*) dan barang perbekalan (*supplies*) yang tidak tepat mengacu pada pemeriksaan bagasi kabin	lain menuju Indonesia; b. ketentuan penggunaan PAS Bandara selama berada di DKT c. Pemeriksaan *catering, store* dan *supplies* 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		

							d. tidak ada panduan terkait menjaga integritas penanganan senjata pada penerbangan transit dan transfer e. belum adanya penjabaran komposisi *Threat Image Projection* (TIP) untuk masing-masing tempat pemeriksaan			
35.	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	2025 - 2029	

								pengendalian keamanan kargo dan pos. c. mekanisme koordinasi dengan regulator penerbangan, dan instansi terkait keamanan. lainnya		
36.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Langkah Perlindungan Sistem Elektronik Kritis	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang karena meningkatnya risiko serangan siber pada data dan Sistem elektronik penerbangan yang bersifat kritis di antaranya terhadap keselamatan penerbangan, terhadap keamanan penerbangan dan terhadap	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal terkait : a. petunjuk teknis penerapan kerangka kerja perlindungan Sistem Elektronik Penerbangan yang bersifat Kritis;	2025 - 2029	

							pelayanan fasilitasi udara (FAL)	b. pengelolaan identitas, autentikasi, dan kendali akses ; c. perlindungan terhadap aset fisik, data, aplikasi, serta jaringan		
37.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Hubud tentang Panduan Terbang di Area Konflik	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang yaitu terjadinya konflik bersenjata di berbagai wilayah dunia, seperti yang terjadi di Ukraina, Timur Tengah, atau Afrika, telah menunjukkan risiko besar bagi penerbangan sipil.	Dalam Rancangan Perdirjen Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal terkait proses manajemen risiko, termasuk penilaian dan mitigasi risiko, seperti melakukan penutupan dan penilaian ulang wilayah udara zona konflik untuk melindungi operasi penerbangan sipil di atas	2025 - 2029	

								atau di dekat zona konflik. a.		
38.	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 konsultasi dengan Negara lain dalam rangka meminta prosedur keamanan tambahan untuk penerbangan tertentu. b. belum detail ketentuan memuat persyaratan penggunaan PAS bandara	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	2025 - 2029	

							selama berada di Daerah Keamanan Terbatas (DKT) c. pemeriksaan keamanan pada barang persediaan (*stores*) dan barang perbekalan (*supplies*) 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 *Threat Image Projection* (TIP) untuk masing-masing	*catering, store* dan *supplies* 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		

							tempat pemeriksaan			
39.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2022 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 92 tentang Keselamatan Pengangkutan Barang Berbahaya dengan Pesawat Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan disusun dengan latar belakang: 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	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan 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	2025 - 2029	
40.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk teknis pengangkutan barang	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan	2025 - 2029	

	berbahaya dengan pesawat udara						belakang panduan guna menjamin keselamatan pengangkutan barang berbaya melalui pesawat udara	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		
41.	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 36 Tahun 2024 tentang Program Pengawasan Keamanan Penerbangan Nasional	-	✓	-	-		Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. perkembangan ancaman terhadap penerbangan sipil b. peningkatan standar	Dalam Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini akan diatur: a. Pembagian tugas dan fungsi pimpinan unit kerja dan operator penerbangan dalam melakukan	2025 - 2029	

							keamanan global, serta c. penyesuaian terhadap program keamanan penerbangan nasional	pengawasan keamanan penerbangan b. ruang lingkup pengawasan keamanan penerbangan yang dilakukan oleh Dirjen dan internal		
42.	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	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		

							pendidikan dan Pelatihan	penerbangan yang dilakukan oleh Dirjen dan internal		
43.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal perhubungan Udara tentang Perubahan Atas Keputusan Dirjen Hubud Nomor KP 207 Tahun 2021 tentang Pedoman Identifikasi terhadap data dan sistem elektronik penerbangan yang bersifat kritis	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adanya PQ 1.360 ICAO Audit USAP : "Apakah Langkah-langkah untuk melindungi sistem dan data teknologi informasi dan komunikasi penting yang digunakan untuk tujuan penerbangan sipil dari campur tangan yang melanggar hukum diterapkan secara	Dalam rancangan Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal terkait : a. Penajaman terhadap definisi tentang data dan sistem elektronik penerbangan yang bersifat kritis dengan yang dimaksud oleh Perpres 82 Infrastruktur Informasi Vital (IIV) yaitu sistem elektronik data yang bersifat vital. b. Penyelarasan terhadap proses identifikasi terhadap data dan sistem	2025 - 2029	

							konsisten dan efektif b. Selama proses audit, verifikasi apakah operator penerbangan telah mengidentifikasi sistem teknologi informasi dan komunikasi penting serta data yang digunakan untuk tujuan penerbangan sipil telah menetapkan langkah-langkah berbasis risiko untuk mengatasi keamanan siber sesuai kebijakan nasional c. Adanya penyesuaian dan harmonisasi dengan Perpres No.82	elektronik penerbangan bersifat kritis dan melakukan penilaian risiko terhadap penetapan data dan sistem elektronik penerbangan yang bersifat kritis dengan aturan dari Perpres 82 perlindungan IIV, yaitu dengan tahapan atau proses identifikasi aset berupa sistem elektronik yang menunjang layanan vital, penentuan prioritas sistem elektronik yang mendukung layanan vital berdasarkan kategori sistem elektronik dan pengukuran tingkat vitalitas sistem elektronik berdasarkan		

							Tahun 2022 tentang perlindungan infrastruktur informasi vital (IIV) yang menjadi acuan perlindungan data dan sistem elektronik di Indonesia dimana sektor transportasi masuk di dalamnya dan peraturan turunannya peraturan BSSN nomor 8 tahun 2023 tentang kerangka kerja perlindungan infrastruktur vital dan Keputusan Menteri Perhubungan nomor KM 116 Tahun 2024 tentang Tim Tanggap Insiden Siber (Computer Security	dampak dan ketergantungan. c. Penetapan terhadap kriteria - kriteria yang diacu dalam menentukan sistem elektronik penerbangan yang bersifat kritis terhadap keselamatan penerbangan, keamanan penerbangan dan pelayanan FAL untuk disesuaikan dengan Perpres 82 tentang perlindungan IIV d. Menambahkan pasal untuk dapat melakukan adopsi terhadap *tools* atau metode dalam melakukan penilaian kematangan/vitalitas identifikasi risiko yang saat ini masih		

							Incident Response Te	menggunakan tools dari BSSN ke dalam aturan dan regulasi siber Kemenhub e. Penambahan alur koordinasi dan pelaporan dengan masukan unsur Pusdatin sebagai coordinator siber KL bidang transportasi sesuai dengan KM 116 Tahun 2024		
44.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Hubud tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Nomor KP 270 Tahun 2020 tentang Man-Portable Air Defense System/MANPADS	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang perlunya penyesuaian terhadap beberapa substansi dalam ketentuan terkait kendala dalam pelaksanaan implementasi di lapangan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal terkait : a. mengacu ketentuan ICAO. b. Penambahan Instansi Penyelenggara Pelayanan	2025 - 2029	

								Navigasi Penerbangan yang akan Menyusun dan melaksanakan rencana mitigasi (mitigation plan) Bersama-sama penyelenggara Bandar Udara mengacu kepada PQ ICAO USAP c. Penyesuaian terhadap kriteria-kriteria dalam menetapkan Daerah Perimeter Ancaman (DPA) dan *Potential Launch Area* (PLA) terhadap potensi Ancaman Serangan MANPADS		

								dan senjata sejenis lainnya yang memiliki ancaman serupa		
45.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Hubud tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Hubud Nomor PR 14 Tahun 2024 tentang Persyaratan Standar Peralatan Pemeriksa (*Standard Screening Requirement*) Keamanan Penerbangan	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang adanya temuan ICAO USAP -CMA 2024 terkait kurang sistematis nya penyusunan standar deteksi minimum fasilitas keamanan penerbangan, khusus nya untuk bahan peledak, lebih disebabkan oleh keterbatasan deteksi peralatan yang dipasok oleh produsen, sehingga protokol pengaturan deteksi minimum tidak mampu mendeteksi ancaman	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur penyesuaian terkait : a. Standar deteksi minimal pada pendeteksi bahan peledak (*Explosive Trace Detection*/ETD) untuk pemeriksaan penumpang, orang selain penumpang, bagasi kabin, bagasi tercatat,	2025 - 2029	

							minimum yang diidentifikasi oleh penilaian ancaman nasional.	barang bawaan, kargo dan pos b. Standar teknis operasi terhadap peralatan pemeriksa keamanan penerbangan c. Standar alat uji pendeteksi bahan peledak (*Explosive Trace Detection*/ETD)		
46.	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 Pabrikan (Know Consignor)	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang adanya penyesuaian dengan instruksi Presiden terkait *National Logistik Ecosystem* (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		
47.	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	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	2025 - 2029	

							perubahan pada proses bisnis penerbitan dan pembaharuan sertifikat peralatan. Oleh karena hal tersebut perlu kiranya dilakukan revisi terhadap Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 138 Tahun 2018 tentang sertifikasi Fasilitas Keamanan Penerbangan.	Perhubungan 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		

								PNBP dilakukan sebelum dilakukannya pemeriksaan dan pengujian kelaikan d. Penajaman ketentuan terkait peralatan yang tidak perlu disertifikasi ulang. e. Penajaman Ketentuan terkait pembaharuan sertifikat dan label peralatan. f. Penghapusan tanda tangan inspektur pada label peralatan.		
48.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang pedoman penyusunan prosedur keamanan catering	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini	2025 - 2029	

	dan prosedur jaster untuk pemeriksaan kargo dan pos						belakang penyesuaian dengan standard Annex 17 amandemen 18 dan revisi Program Keamanan Penerbangan Nasional	mengatur terkait pedoman dalam membuat prosedur pengamanan barang catering dan prosedur jaster untuk pemeriksaan kargo dan pos.		
	1.4 Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara									
49.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2015 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 21 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 21*) tentang Prosedur Sertifikasi untuk Produk dan Bagian-Bagiannya (*Certification Procedures For Product And Parts*)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. PQ 5.001 - ope*rating regulations to transpose the airworthiness*. b. Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur terkait penerbitan dan perubahan atas pengajuan hal-hal sebagai berikut: a. Design *Approvals,* b. *Production Approval,* c. *Airworthiness Certificate,* d. *Airworthiness approval*	2025 - 2029	

							Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang terkait dengan pengaturan sistem pesawat udara tanpa awak. c. Update amandemen 44 Annex 6 *Operation of Aircraft*	untuk pesawat udara tanpa awak		
50.	Keputusan Menteri Perhubungan dan Telekomunikasi Nomor KM 78 tahun 2000 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 43 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 43*) tentang Perawatan, Perawatan Preventif, Perbaikan dan Modifikasi (*Maintenance, Preventive Maintenance, Rebuilding, and Alteration*)	-	✓	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Terdapat referensi dari CASR lain yang sudah tidak ada (Ex: CASR 135.367(b)(1), CASR 135.411,	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Merevisi paragraf yang berhubungan dengan CASR lain yang sudah tidak ada. b. Mengupdate Appendix	2025 - 2029	

							CASR 135.419) b. Appendix pada CASR 43 agar ditinjau Kembali.	dengan referensi terkini dan relevan.		
51.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 61 Tahun 2009 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 60 Tahun 2008 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 45 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 45*) tentang Identifikasi dan Tanda Pendaftaran Pesawat Udara (*Identification And Registration marking*)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Menyesuaikan CASR 21 tentang klasifikasi produk yang sebelumnya menggunakan class menjadi product dan article b. Menyesuaikan dengan perubahan ICAO Annex 7	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pemberian tanda pada produk dan artikel. b. Tanda kebangsaan dan pendaftaran pesawat udara di Indonesia dst.	2025 - 2029	
52.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan Ketiga	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini	Dalam Rancangan Peraturan	2025 - 2029	

	atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 16 Tahun 2010 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS) Bagian 63 (*Civil Aviation Safety Regulations* (CASR) *Part 63*) tentang Persyaratan Personel Pesawat Udara Selain Penerbang Dan Personel Penunjang Operasi Pesawat Udara (*Licensing Flight Crew Members Other Than Pilots*)						disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Spesifikasi license sesuai dengan ketentuan Annex 1 5.1.1 b. Bentuk license sesuai dengan ketentuan Annex 1 5.2 c. Adopsi CBTA Competency Based Training Assessment	Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ketentuan spesifikasi dan bentuk lisensi Personel Pesawat Udara Selain Penerbang dan Personel Penunjang Operasi Pesawat Udara; dan b. Ketentuan penggunaan *Competency Based Training Assessment* (CBTA).		
53.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 94 Tahun 2015 tentang Peraturan Keselamatan	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal antara	2025 - 2029	

	Penerbangan Sipil Bagian 91 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 91*) Tentang Pengoperasian Pesawat Udara (*General Operating And Flight Rules*)						a. ICAO State Letter *1) Deviation from the current Flight Plan;* *2) Current Flight Plan Change Request;* *3) Aerodrome Operating Minima (Precision and Non Precision Approach);* *4) FDR Recorded Parameter;* *5) Duration of FDR;* *6) CVR;* *7) Recording Technology;*	lain penyesuaian ketentuan parameter *Flight Data Recorder.*		

							8) Duration of CVR; *9) Flight crew-machine interface recordings;* *10) Applicability Flight crew-machine interface recordings;* *11) Duration Flight crew-machine interface recordings;* *12) Correlation Flight crew-machine interface recordings;* *13) Flight Recorders;* *14) Operating Consider*			

							ation and Facilities; *15) Aerodrome Operating Minima (HUD);* *16) Article 83 Bis Agreement Summary - Document Onboard* *17) CVR and CARS Duration;* *18) Data Link Recorder Applicability;* *19) Terrain and Obstacle Data for GPWS;* *20) Location of An Airplane*			

							in Distress; *21) Electronic Flight Bag;* *22) Electronic Flight Bag Specific Approval;* *23) Transportation of item in the Cargo Compartment;* *24) Aerodrome Operating Minima and Authorization HUD,EVS,SVS,CVS; dan* *25) Data Link Recorder Applicability.* b. Undang-Undang			

							Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang c. Harmonisasi dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2022 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 119 Tentang Sertifikasi Pengoperasian Pesawat Udara Untuk Kepentingan Angkutan Udara			

54.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 135 (*Civil Aviation Safety Regulation 135*) Persyaratan Operasi Badan Usaha Angkutan Udara Yang Melakukan Penerbangan Komuter dan Charter (*Operating Requirement Commuter and Charter*)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. ICAO USOAP (PQ 4.005) *implemented procedures for identifying and notifying differences* b. ICAO State Letter *1) Maintenance Record* *2) Maintenance Release* *3) Content of Manual* *4) Terrain and Obstacle Data for GPWS* *5) Electronic Flight Bag* *6) Electronic Flight Bag*	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur ketentuan Operasional untuk pemegang Sertifikat Operator Pesawat Udara (AOC) yang melakukan penerbangan komuter dan charter.	2025 - 2029	

							Specific Approval c. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang; d. Harmonisasi dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2022 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 119 Tentang Sertifikasi Pengoperasian Pesawat Udara Untuk			

							Kepentingan Angkutan Udara e. Pencabutan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 18 Tahun 2002 tentang Persyaratan-Persyaratan Sertifikasi dan Operasi Bagi Perusahaan Angkutan Udara Niaga Untuk Penerbangan Komuter dan Charter beserta perubahan-perubahannya.			
55.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 37 Tahun 2020 tentang Pengoperasian Pesawat Udara Tanpa Awak di Ruang Udara Yang Dilayani Indonesia	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai Pengaturan baru sesuai dengan ICAO Annex 6	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan Mengatur tentang Persyaratan	2025 - 2029	

							Part. IV tentang *International Operation – Remotely Piloted Aircraft Systems*	Pengoperasian Pesawat Udara Tanpa Awak/PUTA (Drone)		
56.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang CORSIA (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*)	✓	-	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai pengaturan baru sesuai dengan ICAO Annex 16 Vol. IV tentang CORSIA	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur ketentuan untuk mengimplementasikan CORSIA di Indonesia.	2025 - 2029	
57.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 39 Tahun 2001 Tentang Penerima Pendelegasian Wewenang Direktur Jenderal	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai penyesuaian ketentuan mengenai penerima pendelegasian kewenangan (*designated person*) dengan kebutuhan dan peraturan perundang-undangan	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur penyesuaian penerima pendelegasian kewenangan (*designated person*)	2025 - 2029	
58.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri	Dalam Rancangan	2025 - 2029	

	PM 57 Tahun 2017 Tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 17 Tahun 2009 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 145 Amandemen 3 Tentang Organisasi Perusahaan Perawatan Pesawat Udara.						Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Masa berlaku Sertifikat AMO sesuai dengan PP 5 tahun 2021 yang semula 2 tahun menjadi 5 tahun b. *Recognition of Foreign* AMO belum dapat diimplementasikan karena ketentuan *'adequate liaison'* sesuai ICAO Annex 8 Paragraph 6.2.6 belum ada.	Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Merubah masa berlaku di CASR 145.55 (a)(1) menjadi 5 tahun. b. Merevisi CASR 145.233 untuk mengakomodir ketentuan dari ICAO Annex 8 Paragraph 6.2.6.		
59.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 619 Tahun 2015 Tentang Petunjuk Teknis Bagian 8900–2.1 (*Staff Instruction 8900–2.1*) Prosedur	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyesuaian dengan Peraturan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur ketentuan terkait proses amandemen	2025 - 2029	

	Penerbitan, Perpanjangan atau Perubahan Sertifikat Operator Pesawat Udara Bagian 121 dan Bagian 135 (*Certification Or Renewal Or Amendment Of A CASR Part 121 and Part 135 Air Operator Certificate* (AOC))						Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2022 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 119 Tentang Sertifikasi Pengoperasian Pesawat Udara Untuk Kepentingan Angkutan Udara; b. Penyesuaian dengan ketentuan perizinan berusaha dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2021 Tentang Standar Kegiatan Usaha dan Produk Pada Penyelenggaraan Perizinan	ataupun renewal terhadap Sertifikat Operator Pesawat Udara		

							Berusaha Berbasis Risiko Sektor Transportasi.			
60.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 058 Tahun 2018 Tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 8900-3.18 (*Staff Instruction 8900-3.18*) tentang Sertifikat Operator Pesawat Udara, Sertifikat Operasi, dan Spesifikasi Operasional (*Air Operator Certificate, Operating Certificate, and Operations Specification*)	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Perubahan nomenklatur penomoran pada AOC/OC/ROC mengikuti ketentuan pada CASR 119. b. Ketentuan ini akan digabungkan pada SI 8900-2.1	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur ketentuan terkait spesifikasi operasi pemegang Sertifikat Operator Pesawat Udara	2025 - 2029	
61.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang *Staff Instruction Evaluation* SI 92-01 *of Safe Transport of Dangerous Goods by Air*	✓	-	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Pemenuhan PQ ICAO USOAP (PQ	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut:	2025 - 2029	

							4.359) *responsible for the transport of dangerous goods by air carry out regular and random inspections of all entities, except air operators, involved in the transport of dangerous goods by air to confirm compliance with Annex 18 and the Technical Instructions* (TI or Doc 9284); b. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang	1. Sertifikasi otorisasi *dangerous goods* 2. Program Pelatihan 3. Pengawasan 4. Investigasi keselamatan		

							Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang; c. Petunjuk pelaksanaan baru terkait regulasi nasional Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 tahun 2022 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 92 Tentang Keselamatan Pengangkutan Barang Berbahaya Dengan Pesawat Udara			
62.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Operasional	✓	-	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun	Dalam Rancangan Keputusan Direktur	2025 - 2029	

	Bagian 92-02 tentang Program Pelatihan Personel Penanganan Barang Berbahaya						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	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.		
63.	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	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur prosedur penanganan keadaan darurat barang berbahaya.	2025 - 2029	

							tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 92 Tentang Keselamatan Pengangkutan Barang Berbahaya Dengan Pesawat Udara			
64.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Operasional 120-10 tentang Sistem Jaminan Kendali Mutu Operator	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang sebagai Harmonisasi dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2022 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 119 Tentang Sertifikasi Pengoperasian Pesawat Udara Untuk Kepentingan Angkutan Udara	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur sistem jaminan kendali mutu, termasuk mengenai struktur dan personel organisasi penjaminan kendali mutu, program audit jaminan kendali mutu, sistem umpan balik, pelatihan dan pemantauan efektivitas	2025 - 2029	

								maintenance program.		
65.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang *AC Upset Prevention and Recovery Training*	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang sebagai tindak lanjut terhadap kru penerbangan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur ketentuan mengenai *Upset Prevention and Recovery Training*	2025 - 2029	
66.	Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/137/VI/2008 tentang SI 43-01 *Service Difficulty Reporting System*	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang bahwa proses SDR yang ada di dalam SI 43-01 sudah tidak sesuai dengan kondisi saat ini di Subdit Kelaikudaraan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: Merevisi prosedur penanganan SDR untuk disesuaikan dengan tupoksi yang ada di Subdit Kelaikudaraan.	2025 - 2029	
67.	Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan	Dalam Rancangan	2025 - 2029	

	Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/260/XII/2004 tentang AC 43-02 *Service Difficulty Reports*						Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang bahwa ketentuan pelaporan SDR tidak sesuai dengan CASR 91, CASR 121, dan CASR 135	Keputusan Direktur Jenderal ini akan diatur meninjau ulang ketentuan pelaporan SDR untuk disesuaikan dengan CASR terkait.		
68.	Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 293 tahun 2017 tentang *Staff Instructions 8900 – 3.181 Authorizations, Conditions, and Limitations*	-	✓	-	-	-	Rancangan Peraturan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: Perlu dikaji kembali keberlakuan terhadap seluruh paragraph yang ada di dalam ACL, dan perlu ditambahkan sample konten agar ACL yang diberikan ke seluruh operator lebih seragam.	Dalam Rancangan Peraturan Direktur Jenderal ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: Merevisi dan menyeragamkan terkait dengan format penulisan dan konten paragraph ACL	2025 - 2029	
69.	Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang	-	✓	-	-	-	Rancangan Peraturan	Dalam Rancangan	2025 - 2029	

	Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 054 tahun 2018 tentang *Staff Instructions 8900 – 3.326 Review the Air Operators Mechanical Interruption Summary Report*						Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang bahwa belum ada spesifik kejadian atau in-flight problem pada pesawat yang dikategorikan sebagai MISR	Peraturan Direktur Jenderal ini akan diatur ketentuan hal spesifik kejadian atau *in-flight problem* pada pesawat yang masuk kategori MISR		
70.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 129 Tahun 2016 tentang *Staff Instruction SI 8900-1.3 Inspector Training System of Airworthiness and Aircraft Operation Personnel*	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang untuk menyesuaikan *Roadmap Competency Building Framework*	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Penyesuaian *Formal Course - Training* yang disesuaikan dengan *Job Task Analysis*. b. Pengaturan instruktur *formal course* dan instruktur OJT , sesuai	2025 - 2029	

								PM 40 Tahun 2020		
	1.5 Direktorat Navigasi Penerbangan									
71.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penetapan Tatanan Ruang Udara dan Jalur Penerbangan	✓	-	-	-	✓	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut BPK b. Amanat UU 1/2009 Pasal 268 c. Pengaturan terkait PBN	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Tata Cara dan Prosedur Penerapan Ruang Udara Nasional b. Tata Cara dan Prosedur Penetapan Jalur Penerbangan	2025 - 2029	
72.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan Kedua	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini	Dalam Rancangan Peraturan	2025 - 2029	

	atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 65 Tahun 2017 tentang Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 65 Tahun 2017 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 170 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 170*) tentang Peraturan Lalu Lintas Penerbangan (*Air Traffic Rules*)						disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Pemenuhan PQ 7.009 dan PQ 7.01 b. Regulasi nasional telah sesuai dengan ketentuan pada amandemen terkini ICAO Annex 11 Amandemen 52	Menteri Perhubungan ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Ketentuan Prosedur Koordinasi, penanganan kondisi contingency dan emergency b. Prosedur pelayanan lalu lintas penerbangan c. Prosedur pelayanan informasi penerbangan d. Persyaratan komunikasi pada unit pelayanan lalu lintas penerbangan e. Prosedur penanganan Pelanggaran wilayah udara		

								f. Prosedur pelaporan dan investigasi		
73.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 95 Tahun 2018 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 174 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 174*) Tentang Pelayanan Informasi Meteorologi Penerbangan (*Aeronautical Meteorological Information Services*)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Pemenuhan PQ 7.009, 7.011 b. Regulasi nasional telah sesuai dg ketentuan pd amendment terkini ICAO Annex 3 Amandemen 80	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pelayanan Meteorologi penerbangan b. Pengamatan meteorologi dan laporan-laporan meteorologi c. Pengamatan di pesawat udara dan laporannya d. Informasi untuk unit pelayanan lalu lintas penerbangan e. Persyaratan penggunaa	2025 - 2029	

								n komunikasi		
74.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2017 tentang Tata Cara Pengajuan dan Persetujuan Rencana Investasi Perusahaan Umum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia	-	✓	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang untuk penguatan ketentuan terkait dengan mekanisme pengajuan Investasi Perum LPPNPI kepada Menteri	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. kriteria investasi Perum LPPNPI yang memerlukan persetujuan Menteri Perhubungan. b. persyaratan permohonan persetujuan rencana investasi (penambahan ketentuan adanya kajian kelayakan operasional dan	2025 - 2029	

								kelayakan keuangan)		
75.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 9 Tahun 2023 tentang Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 175 tentang Penyelenggara Pelayanan Informasi Aeronautika	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak Lanjut ICAO USOAP PQ 7.009 b. pemenuhan Adoption annex 15 Amdt 43	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur perubahan pengaturan terkait persyaratan kualitas data dan pelayanan informasi data set.	2025 - 2029	
76.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 10 Tahun 2023 tentang Pencarian Dan Pertolongan (*Search And Rescue*) Pada Kecelakaan Pesawat Udara	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak Lanjut ICAO USOAP PQ 7.009 b. pemenuhan Adoption annex 12 Amdt 19	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur terkait GADSS, pelayanan operasi pencarian dan pertolongan	2025 - 2029	
77.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang AC 173-04 Petunjuk Pelaksanaan pengukuran WGS-84	-	-	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan	2025 - 2029	

							belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut PM 11 Tahun 2022 (CASR 173) dan pemenuhan ICAO USOAP. b. PQ 7.109 bahwa implementasi PBN di Indonesia melalui penerapan WGS 84 c. Akan dicabut dan nantinya dijadikan dalam bentuk MOS 173	Udara ini akan diatur hal hal antara lain sebagai berikut: a. Titik – titik penting navigasi penebangan b. Objek Survei Navigasi penerbangan c. Sistem prosedur pelaksanaan pengukuran koordinat d. Standar dokumentasi laporan survei		
78.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang AC 171-12 tentang Prosedur Pemeliharaan dan Pelaporan Fasilitas Telekomunikasi Penerbangan (KP 35 Th 2019)	-	-	✓	-	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut temuan BPK terkait penetapan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal hal sebagai berikut: a. Persyaratan Kinerja Fasilitas	2025 - 2029	

							tata cara dan prosedur pengelolaan sarana dan prasarana navigasi yang meliputi pemasangan, pengoperasian, pemeliharaan. b. Akan dicabut dan diubah menjadi MOS 172	telekomunikasi penerbangan b. Pemeliharaan dan Evaluasi Fasilitas telekomunikasi Penerbangan; c. Buku Catatan Fasilitas telekomunikasi Penerbangan d. Pelaporan hasil EValuasi Kinerja dan pemeliharaan Fasilitas telekomunikasi Penerbangan		
79.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang MOS Produk Informasi Aeronautika	-	-	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan	2025 - 2029	

							belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut PM 9 Tahun 2023 tentang CASR 175 b. Tindak lanjut pemenuan ICAO USOAP c. Akan mencabut MOS 175 - 02 Notam, Mos 175 -02 Standar publikasi,	diatur. Antara lain hal-hal sebagai berikut: a. Ketentuan standar penyajian Produk Informasi Aeronautika (AIP, NOTAM, SNOWTAM, ASHTAM) b. Ketentuan *Aeronautical Information Circular;* c. Ketentuan tanggung jawab Data Originator		
80.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang SI 173-01 (KP 90 Th 2014)	-	-	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut dari PM 11 Tahun 2022 tentang Penyelenggara Perancang	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur. antara lain hal-hal sebagai berikut: a. Tata Cara Pemberian persetujuan Perancanga	2025 - 2029	

							Prosedur Penerbangan b. Sebagai pemenuhan PQ ICAO USOAP: 1) PQ 7.229 tentang tata cara sertifikasi utk memastikan pemenuhan persyaratan minimum qualification 2) PQ 7.247 ttg pemenuhan prosedur control quality 3) PQ 7.249 ttg publikasi OCA/H oleh penyelenggara	n Prosedur Penerbangan b. Alur Prosedur Pemberian persetujuan perancangan prosedur penerbangan		

81.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 276 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan (s*taff Instruction* Casr Part 173-02) Tentang Pemberian Persetujuan Penyelenggaraan Perancangan Prosedur Penerbangan	-	-	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyelenggara Perancang Prosedur Penerbangan b. Sebagai pemenuhan PQ ICAO USOAP: 1) PQ 7.229 tentang tata cara sertifikasi utk memastikan pemenuhan persyaratan minimum qualification 2) PQ 7.247 ttg pemenuhan prosedur control quality	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Persyaratan dan Prosedur Penerbitan Sertifikat Penyelenggara Perancangan b. Ketentuan Perubahan Sertifikat Penyelenggara Perancangan c. Ketentuan Evaluasi Sertifikat penyelenggara Perancangan	2025 - 2029	

							3) PQ 7.249 ttg publikasi OCA/H oleh penyelenggara			
82.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Prosedur Pengujian di Darat (*Ground Inspection*) Peralatan Fasilitas Elektronika 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 (Ground Inspection) Peralatan Fasilitas elektronika dan Listrik Penerbangan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur dan Tata Cara *Ground Inspection* pada Fasilitas Navigasi penerbnagan b. Form *Ground Inspection*	2025 - 2029	
83.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Kriteria Penempatan Fasilitas Elektronika dan Listrik	-	-	✓	-	✓	a. Tindak lanjut temuan BPK terkait Peralatan Fasilitas elektronika	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan	2025 - 2029	

	Penerbangan (SKEP/113/VI/2002)						dan Listrik Penerbangan b. Tindak lanjut PM 29 Tahun 2021 tentang CASR 172	Udara ini akan diatur. antara lain hal-hal sebagai berikut: a. Kriteria penempatan fasilitas navigasi penerbangan; b. Persyaratan penempatan Fasilitas Navigasi Penerbangan		
84.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang *Fatigue Risk Management* bidang Navigasi Penerbangan	✓	-	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut : a. Adopsi Annex 11 amandemen 52 b. Tindak lanjut PM 29 Tahun 2021 tentang CASR 172 c. ICAO USOAP PQ 7.193 dan 7.195	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur antara hal-hal sebagai berikut: a. Kebijakan dan Dokumentasi FRMS; b. FRMS Process; c. FRMS Safety assurance	2025 - 2029	

								process; dan d. FRMS promotion Process		
85.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan dan Penutupan Pelayanan ATS	✓	-		-	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai tindak lanjut PM 9 Tahun 2022 tentang Tatanan Navigasi Penerbangan Nasional	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur antara hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur dan tata Cara Pembentukan unit Pelayanan lalu lintas penerbangan; dan b. Prosedur dan tata cara penetapan unit pelayanan lalu lintas penerbangan c. Prosedur dan tata	2025 - 2029	

								cara perubahan unit pelayanan lalu lintas penerbangan		
86.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Prosedur dan tata cara pemberian *exemption* Bidang Navigasi Penerbangan	✓	-	-	-	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai Tindak Lanjut Audit BPK	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur pengusulan *exemption* bidang navigasi penerbangan; dan b. Prosedur pelaksanaan exemption bidang navigasi penerbangan	2025 - 2029	
87.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk dan Tata Cara Penyelenggaraan Kalibrasi	-	-	✓	-	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal	2025 - 2029	

	Fasilitas Navigasi dan Prosedur Penerbangan (SKEP 116 Th 2010 dan KP 85 Th 2014)						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	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/periodesasi kegiatan kalibrasi;		
88.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang MOS 170-02 Prosedur Komunikasi Penerbangan *(Manual on Aeronautical Communication Procedures)*	-	-	✓	✓	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Pemenuhan ICAO USOAP	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut:	2025 - 2029	

							PQ 7.009 dan BPK b. Adoption Annex 10 Vol II – Communication Procedures.	a. Prosedur Komunikasi Penerbangan; dan b. Pelayanan informasi Penerbangan tetap.		
89.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Operasional Bagian 171-10 (*Advisory Circular* 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	2025 - 2029	

								pertolongan; dan d. Pemanfaatan frekuensi HF.		
90.	*Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Prosedur Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan pada ruang udara yang tidak dikendalikan (uncontrolled Airspace) (AFIS, FIC & CTAF)* *Mencabut KP 220 Tahun 2016 - MOS AFIS*	-	-	✓	-	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut PM 29 Tahun 2021 tentang Penyelenggara Pelayanan Manajemen Lalu Lintas dan Telekomunikasi Penerbangan. b. Tindak lanjut Rekomendasi BPK	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pelayanan LLP Pada Unit AFIS, FIC, dan Bandara Prosedur CTAF. b. Prosedur Penggunaan Flight Progress Strip; c. Prosedur Pemberian Traffic Information; d. Prosedur Koordinasi antara Unit FIC dengan	2025 - 2029	

								Unit terkait lainnya; e.Prosedur Penyampai an Kembali (Relay) ATC Clearance. f. Phraseology; g. Prosedur Pelaporan Air Traffic Incident; h. Prosedur Penyimpan an Dokumen dan Rekaman i. ATS Logbook j. Pelayanan Kesiagaan (Alerting Service) pada Unit FIC. k. Plotting Pesawat yang berada dalam kondisi emergency; l. Informasi Untuk Pesawat Udara yang		

								beroperasi di sekitar pesawat udara yang dalam keadaan darurat; m. Prosedur Emergency dan/atau Kegagalan Komunikasi Air-Ground serta kontingensi nya. n. pengaturan implementasi prosedur CTAF o. Penetapan Standar Phraseology Broadcast untuk Prosedur CTAF.		
91.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Tata Cara Sertifikasi Penyelenggara pelayanan Informasi Aeronautika	-	-	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut:	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut:	2025 - 2029	

							a. Tindak lanjut PM 9 Tahun 2023 CASR 175 b. ICAO USOAP PQ 7.288	a. Prosedur sertifikasi penyelenggara pelayanan aeronautika; dan b. Sertifikat penyelenggara pelayanan informasi aeronautika c. Prosedur evaluasi pelaksanaan fungsi publikasi oleh penyelenggara pelayanan		
92.	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	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Jenis Pelayanan Informasi Aeronautika	2025 - 2029	

							b. ICAO USOAP PQ 7.288	b. Fasilitas Pelayanan Informasi Aeronautika c. Ketentuan penyelenggaraan pelayanan informasi aeronautika d. Ruang lingkup pelayanan informasi aeronautika		
93.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang tentang Rencana Induk Navigasi penerbangan *(National Air Navigation Plan/NANP)*	✓	-	-	-	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut BPK terkait penyusunan Rencana Induk Navigasi Penerbangan b. Tindak lanjut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 55 Tahun 2016 Tentang	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur ketentuan terkait Rencana Induk Navigasi Penerbangan	2025 - 2029	

							Tatanan Navigasi Penerbangan Nasional			
94.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal tentang Petunjuk Teknis Penerapan ATFM dan CDM	✓	-	-	-	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai tindak lanjut BPK terkait tata cara pelaksanaan ATFM	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal hal antara lain sebagai berikut: a. Tata cara dan standardisasi sharing data ATFM/A-CDM. b. Peran masing-masing Stakeholders dalam sharing data. c. Pengelolaan Kapasitas Airspace dan Runway. d. Evaluasi Kinerja dan Penyesuaian.	2025 - 2029	

95.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal tentang Kajian Aeronautika	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Pemenuhan ketentuan UU No. 1 Tahun 2009 dan PM 11 Tahun 2022 tentang CASR 173 b. Pemberian panduan dalam pelaksanaan kajian aeronautika	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur terkait: a. Alur proses pengusulan kajian aeronautika b. Mekanisme pelaksanaan kajian aeronautika c. Hasil kajian aeronautika	2025 - 2029	
96.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan tentang Perubahan atas PR 18 Tahun 2023 (MOS 69-02)	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai tindak lanjut perubahan PM 87 Tahun 2021 tentang CASR 69	Dalam rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini akan diatur perubahan antara lain terkait: a. Jenis rating personel teknik telekomunikasi	2025 - 2029	

								penerbangan kelompok kalibrasi fasilitas penerbangan b. persyaratan dan kewenangan rating personel teknik telekomunikasi penerbangan kelompok kalibrasi fasilitas penerbangan		
97.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal tentang Perubahan atas PR 20 Tahun 2023 (SI 69-02)	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai tindak lanjut perubahan PM 87 Tahun 2021 tentang CASR 69	Dalam rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini akan diatur perubahan terkait: a. pengujian rating personel teknik telekomunikasi	2025 - 2029	

								penerbangan kelompok kalibrasi fasilitas penerbangan. b. persyaratan dan kewenangan rating personel teknik telekomunikasi penerbangan kelompok kalibrasi fasilitas penerbangan		
98.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Tata Cara Penetapan, Penggunaan dan penutupan Ruang Udara Khusus Uji *Advanced Air Mobility (AAM)*	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai tindak lanjut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 37 Tahun 2020	Dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini diatur mengenai mekanisme penetapan, penggunaan, dan penutupan ruang udara khusus uji AAM.	2025 - 2029	

99.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Penetapan Objek Vital Nasional Bidang Navigasi Penerbangan	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai tindak lanjut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : 72 Tahun 2004 tentang Objek Vital Transportasi, Pos dan Telekomunikasi	Dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini diatur mengenai Objek Vital di Bidang navigasi Penerbangan	2025 - 2029	
100.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Spesifikasi Teknis Fasilitas Telekomunikasi Penerbangan (KP 103 Tahun 2015)	-	-	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut ICAO USOAP 7.009 b. Adoption Annex 10 Vo. I	Dalam Keputusan Direktur Jenderal ini akan diatur mengenai spesifikasi fasilitas telekomunikasi penerbangan meliputi: a. Fasilitas Bantu Navigasi Penerbangan b. Fasilitas Komunikasi Penerbangan	2025 - 2029	

								c. Fasilitas Pengamatan Penerbangan		
101.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk Teknis Mekanisme Penyiapan Pelayanan Navigasi Penerbangan dan Penggunaan Ruang Udara	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai Pemenuhan kebutuhan Operasional di Lapangan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal hal sebagai berikut: a. Prosedur Koordinasi antar stakeholder terkait guna operasional pelayanan navigasi penerbangan pada kegiatan kenegaraan. b. Prosedur reservasi ruang udara untuk kegiatan penelitian, kegiatan kenegaraan	2025 - 2029	
102.	Rancangan Keputusan Direktur jenderal tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: PR 6 Tahun 2023 tentang	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar	Dalam Rancangan Peraturan Keputusan Dirjen ini akan diatur	2025 - 2029	

	MOS 175 -01 Peta Penerbangan						belakang sebagai berikut: a. Tindak Lanjut ICAO USOAP PQ 7.009 b. Adoption Amendment 62 ICAO Annex 4	perubahan terkait Spesifikasi dan akurasi peta penerbangan		
	1.6 Bagian Hukum									
103.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 27 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pengawasan dan Pengenaan Sanksi Administratif Terhadap	-	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai tindak lanjut ICAO USOAP	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Pengenaan sanksi	2025 - 2029	

	Pelanggaran Peraturan Perundang-undangan di Bidang Penerbangan						PQ: 1.055 Kebijakan dan prosedur penegakan hukum	kepada personel b. Mekanisme pengenaan jenis sanksi Penambahan jenis sanksi		
	1.7 Bagian Kerjasama Internasional, Humas dan Umum									
104.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas 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.	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pedoman dan Mekanisme Implementasi Sistem	2025 - 2029	

							b. Adopsi Annex 19 2nd edition	Manajemen Keselamatan Penerbangan; dan b. Mekanisme dan Sistem Pelaporan Keselamatan Penerbangan		
105.	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	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 Keselamata	2025 - 2029	

							tentang Program Keselamatan Penerbangan Nasional	n Penerbangan Nasional d. Promosi Keselamatan Penerbangan Nasional		
106.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal tentang AC 19 - 03 *List Classifying occurence in sipil aviation to be mandatorily reported*	✓	-	-	✓	-	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	
107.	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	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition. b. Revisi CASR 19	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup	2025 - 2029	

	(*Mandatory Occurrence Reporting System*)						c. Perubahan alur pelaporan (melibatkan KNKT)	b. Prosedur analis data MOR		
108.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-01 (*Advisory Circular 19-01*) Sistem Pelaporan kejadian Wajib (*Mandatory Occurrence Reporting System*)	-	✓	-	✓	✓	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	
109.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-02 (*Advisory Circular 19-02*) Sistem Pelaporan	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition b. Revisi CASR 19	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup	2025 - 2029	

	Sukarela (Voluntary Reporting System (VRS))						c. Perubahan ruang lingkup pelaporan	b. Prosedur pelaporan		
110.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Nomor : KP 242 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-02 (*Staff Instruction 19-02*) Sistem Pelaporan Sukarela (*Voluntary Reporting System*)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition b. Revisi CASR 19	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup b. Prosedur analis data VRS	2025 - 2029	
111.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 279 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-05 (*Staff Instruction 19-05*) tentang Petunjuk Teknis (Panduan) Safety Management System (SMS) untuk Para Inspektur Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan Operator	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition b. Revisi CASR 19	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur pengawasan SMS b. Checklist Pengawasan SMS	2025 - 2029	

112.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk Teknis Penetapan dan Pengawasan Indikator Kinerja Keselamatan Penerbangan/SPI	✓	-	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition b. Penggabungan SPI yang sebelumnya ditetapkan masing-masing direktorat	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Penetapan indikator keselamatan b. Tata cara evaluasi SPI	2025 - 2029	
113.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: PR 15 Tahun 2024 tentang Petunjuk Teknis Penanganan ICAO State Letter	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Terdapat kendalan dalam penangan ICAO *State Letter* yang memerlukan tanggapan dari 2 unit kerja atau lebih.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini diatur penambahan klausul yang memberikan kesempatan bagi unit kerja teknis untuk menginisiasi pembahasan serta penyampaian tanggapan secara langsung	2025 - 2029	

							b. Pembahasan yang terpusat pada bagian KASIHKU seringkali menjadi kendala dalam percepatan penanganan c. Terdapat beberapa tanggapan terhadap ICAO *State Letter* yang melewati batas waktu d. Sebagai Upaya percepatan dan efektifitas tindak lanjut ICAO *State Letter* dimaksud diperlukan revisi KP.	kepada ICAO untuk *State Letter* yang memerlukan tanggapan dari 2 unit kerja atau lebih beserta tata caranya.		
114.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk Teknis Program Secondment di Kantor Organisasi Penerbangan Sipil Internasional/International Civil Aviation Organization (ICAO) bagi Sumber Daya	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Meningkatkan peran dan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut:	2025 - 2029	

	Manusia di luar Direktorat Jenderal Perhubungan Udara						kontribusi aktif Indonesia pada penerbangan sipil Internasional, serta sebagai upaya mengoptimalkan keanggotaan Indonesia pada ICAO b. Dorongan dari Kementerian Luar Negeri terkait Peraturan Presiden Nomor 30 Tahun 2009 tentang keanggotaan dan kontribusi pada organisasi internasional yang mengamanatkan n agar keanggotaan Indonesia wajib memiliki manfaat yang	a. Tata cara pendistribusian tawaran *secondment* (*State Letter*) dan pembentukan kelompok kerja b. Tata cara pengusulan dan penugasan SDM pada program *Secondment*. c. Persyaratan umum calon kandidat *secondment*. d. Kewajiban instansi/operator pengirim e. Hak dan kewajiban *secondment*. f. Masa penugasan; dan g. Pengakhiran penugasan.		

							salah satunya adalah peningkatan jumlah WNI yang bekerja pada organisasi Internasional tersebut baik secara mandiri maupun dalam skema penugasan. c. Mengakomodir minat dari permintaan dari para pemangku kepentingan yakni operator penerbangan sipil nasional serta Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Udara untuk menugaskan personilnya pada program *secondment.* d. Perlu penyederhanaan proses			

							birokrasi guna penyampaian informasi mengenai tawaran *secondment* dan pembentukan prosedur baku mengenai pengusulan dan penugasan SDM eksternal pada rangkaian proses *secondment*.			
115.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk Teknis Tata Cara Keterlibatan Unit Eksternal Direktorat Jenderal Perhubungan Udara pada Kelompok Kerja (*Working Group*) ICAO	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Arahan Direktur Jenderal Perhubungan Udara untuk dapat membuka	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur penyampaian tawaran (baik melalui mekanisme *State Letter*	2025 - 2029	

							kesempatan bagi pihak eksternal agar bergabung pada keanggotaan Indonesia di dalam *working group* ICAO. b. Permohonan dari Universitas Indonesia untuk bergabung pada *working group* ICAO khusus dibidang kesehatan penerbangan. c. Kesepakatan rapat internal Ditjen Perhubungan Udara agar disusun KP Direktur Jenderal guna dasar keterlibatan pihak eksternal pada keanggotaan Indonesia di	ataupun permintaan/kebutuhan Indonesia) b. Prosedur penyampaian nominasi kepada Ditjen Perhubungan Udara dan kepada ICAO dengan membuat *credentials* (kualifikasi *nominee* dan justifikasi untuk bergabung c. Tugas dan tanggung jawab baik Ditjen Perhubungan Udara maupun pihak eksternal termasuk mekanisme pembiayaan. d. Prosedur penyampaian masukan/tanggapan pada		

							dalam *working group* ICAO	*working group.* e. Prosedur terkait Langkah-langkah tindak lanjut kehadiran pihak eksternal pada pertemuan *working group.* f. Prosedur pengakhiran keanggotaan pada *working group.*		
116.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk Teknis Pengesahan Perjanjian Internasional di Bidang Penerbangan Sipil	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Guna menindaklanjuti kewajiban Direktur Jenderal Perhubungan Udara mengenai pengesahan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Tugas dan tanggung jawab masing-masing unit kerja. b. Langkah-langkah guna		

							perjanjian internasional di bidang penerbangan sipil. b. Pemetaan tugas masing-masing unit kerja di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara terkait pengesahan perjanjian internasional.	upaya pengesahan perjanjian internasional termasuk penyelenggaraan *Focus group Discussion*, *public hearing*, dan penyusunan dokumen-dokumen kelengkapan administrasi. c. Prosedur pengajuan pengesahan perjanjian internasional di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara		
	1.8 Bagian SDMO									
117.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja	-	✓	-	-	✓	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang antara lain : a. Pemetaan tugas fungsi	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut:	2025 - 2029	

	Kantor Otoritas Bandar Udara						antara kantor OBU dan kantor Pusat. b. Penguatan tugas kantor OBU sebagai regional office berdasarkan dokumen ICAO/Audit ICAO USOAP c. Adanya penataan ortaker kantor pusat yang baru (yang saat ini sedang dalam proses penetapan oleh Kementerian Hukum) yang berdampak pada pengelompokan tugas dan fungsi.	a. Perubahan eselon b. Perubahan nomenklatur c. Perubahan pembagian wilayah d. Perubahan tugas dan fungsi e. Kewenangan pemberian sanksi oleh Kantor OBU f. Penyesuaian tugas dan fungsi		
118.	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:	2025 - 2029	

								a. Kompon kriteria klasifikasi b. Penilaian Kriteria Klasifikasi c. Penetapan Klasifikasi d. Tata Cara Perhitungan dan Penilaian Kriteria Klasifikasi		
119.	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	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Perubahan kelas bandara b. Penyesuaian tugas fungsi	2025 - 2029	

							perubahan eselon b. Penyempurnaan tugas dan fungsi			
120.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perencanaan SDM Inspektur Penerbangan	-	-	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang antara lain : a. Tindak lanjut PQ USOAP 1) PQ:2053 Analisa Beban Kerja; 2) PQ:2101 Recruitment dalam pemenuhan JF Inspektur b. Akan mencabut Keputusan Direktur Jenderal Nomor KP 182 Tahun 2020 tentang	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Penetapan Analisa Beban Kerja dan Kebutuhan Formasi Inspektur Penerbangan setiap jenjang pada tiap unit kerja; dan b. Perencanaan SDM Inspektur Penerbangan dalam jangka waktu 5 (lima) tahun	2025 - 2029	

							Perencanaan SDM Inspektur Penerbangan			
121.	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	

122.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 200 Tahun 2017 tentang Perencanaan SDM Kantor Pusat	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang untuk Penyesuaian sehubungan dengan Adanya simplikasi jabatan pelaksana dalam Kepmenpan 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	
123.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Nomor KP 224 Tahun 2017 tentang Perencanaan SDM Kantor Otoritas Bandar Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang untuk Penyesuaian sehubungan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur Tata cara penghitungan	2025 - 2029	

							dengan Adanya simplikasi jabatan pelaksana dalam Kepmenpan 11 Tahun 2024 tentang Jabatan Pelaksana Aparatur Sipil Negara Di Lingkungan Instansi Pemerintah	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		
124.	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/ Lembaga Mengamanat	Proses bisnis pada UPT di Rektorat Jenderal Perhubungan Udara yang terdiri dari peta sub proses level 2 dan peta lintas fungsi/CFM (*Cross Function Map*)	2025 - 2029	

							kan bahwa proses bisnis dijadikan pertimbangan dalam pembentukan /pengubahan organisasi. b. Tindak lanjut Permenpan Rb 19 Tahun 2008 tentang penyusunan peta 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.			
	1.9 Bagian Perencanaan										

125.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang tentang Roadmap Teknologi informasi dan Komunikasi di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025 - 2029	-	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Dalam rangka pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi dalam proses pemerintahan (e-government) di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara b. Saat ini banyak sekali usulan TIK yang sudah masuk sehingga perlu ditetapkan tahun ini	Dalam rancangan keputusan direktur jenderal perhubungan udara ini akan diatur konsep TIK Ditjen Perhubungan Udara tahun 2025 - 2029 - 2029	2025 - 2029	
126.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Rencana Strategis Ditjen Perhubungan Udara 2025 - 2029 - 2029	-	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan	2025 - 2029	

							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	Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Visi, Misi, tujuan Ditjen Perhubu Tahun 2025 - 20 b. Arah kebijakan Ditjen Perhubu Tahun 2025 - 20 c. Target Kinerja d Pendanaan tahu 2029		

127.	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 Udar ini disusun dengan latar belakang yaitu perlu ditetapkan Indikator Kinerja Kegiatan di lingkungan Kantor Pusat, OBU, UPBU untuk acuan ukuran kinerja untuk menyusun dokume rencana kinerja tahunan, rencana kerja dan anggaran perjanjian kinerja, pengukuran kinerja laporan kinerja dan evaluasi pencapaia kinerja	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubun Udara ini akan diat hal-hal sebagai ber a. Indikator Ki Kegiatan b. Indikator Ki Penunjang c. Petunjuk manual indikator kinerja Kegiatan	2025 - 2029	
128.	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	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur petunjuk	2025 - 2029	

							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	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		

129.	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	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur: a. Prinsip Manajemen Risiko b. Kerangka Kerja Manajemen Resiko c. Infrastruktur Manajemen Risiko d. Tahapan proses manajemen risiko e. Komunikasi dan Konsultasi f. Penetapan Konteks g. Penilaian Resiko h. Pemantauan dan Tinjauan i. Pencatatan/Dokumentasi		

							risiko merupakan proses terstruktur untuk mengidentifikasi, mengevaluasi, mitigasi, dan mengendalikan risiko yang dapat menghambat pencapaian tujuan organisasi.	dan Pelaporan		
130.	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	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	2025 - 2029	

							dan Proses Manajemen Risiko	tingkat Kementerian/Eselon I/Unit Kerja Mandiri		

LAMPIRAN III
MATRIKS RINCIAN KERANGKA KINERJA DAN PENDANAAN KANTOR UPBU KELAS III MELALAN MELAK TAHUN 2025-2029

										TARGET					RUPIAH MURNI						SBSN	PHLN	BLU	PNBP	TOTAL APBN
										2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029	2025-2029	2025-2029	2025-2029	2025-2029	2025-2029
KANTOR UPBU KELAS III MELALAN MELAK										102	102	102	102	102	15,851,808,003	23,154,876,300	18,090,345,180	28,947,736,573	20,255,967,230	105,540,939,533	0	0	0	1,505,395,558	123,952,205,091
PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS (GA)										81	81	81	81	81	6,300,000,003	13,784,187,500	7,782,587,500	17,609,203,125	7,783,580,438	52,499,764,813	0	0	0	1,204,322,552	70,609,957,364
SK	Meningkatnya kinerja pelayanan Prasarana Bandar Udara									19	19	19	19	19	3,300,000,000	5,130,000,000	1,663,000,000	423,430,000	439,230,000	11,955,660,000	0	0	0	0	31,761,530,000
	IKK	Jumlah penumpang yang dilayani					Orang			18	18	18	18	18	2,300,000,000	5,130,000,000	1,663,000,000	411,365,000	439,230,000	10,943,595,000	0	0	0	0	19,696,530,000
		KRO	Prasarana Bidang Konektivitas Udara							17	17	17	17	17	1,300,000,000	5,130,000,000	1,663,000,000	399,300,000	439,230,000	9,931,530,000	0	0	0	0	7,631,530,000
			RO	Bandar Udara						16	16	16	16	16	1,000,000,000	4,800,000,000	1,300,000,000	0	0	7,100,000,000	0	0	0	0	5,800,000,000
				IO	Jumlah rute angkutan udara perintis penumpang/kargo	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Melalan	Kalimantan Timur	Kutai Barat	16	16	16	16	16	1,000,000,000	4,800,000,000	1,300,000,000	0	0	7,100,000,000	0	0	0	0	5,800,000,000
			RO	Dokumen Pendukung Bandar Udara						1	1	1	1	1	300,000,000	330,000,000	363,000,000	399,300,000	439,230,000	2,831,530,000	0	0	0	0	1,831,530,000
				IO	Jumlah Dokumen Pendukung Bandar Udara	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Melalan	Kalimantan Timur	Kutai Barat	1	1	1	1	1	300,000,000	330,000,000	363,000,000	399,300,000	439,230,000	2,831,530,000	0	0	0	0	1,831,530,000
	IKK	Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani					angka			1	1	1	1	1	1,000,000,000	0	0	12,065,000	0	1,012,065,000	0	0	0	0	12,065,000,000
		KRO	Prasarana Bidang Konektivitas Udara							1	1	1	1	1	1,000,000,000	0	0	12,065,000	0	1,012,065,000	0	0	0	0	12,065,000,000
			RO	Bandar Udara						1	1	1	1	1	1,000,000,000	0	0	12,065,000	0	1,012,065,000	0	0	0	0	12,065,000,000
				IO	Jumlah rute angkutan udara perintis penumpang/kargo	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Melalan	Kalimantan Timur	Kutai Barat	1	1	1	1	1	1,000,000,000	0	0	12,065,000	0	1,012,065,000	0	0	0	0	12,065,000,000
SK	Meningkatnya kinerja pelayanan Prasarana Bandar Udara									22	22	22	22	22	3,000,000,000	5,854,187,500	3,519,587,500	14,000,773,125	2,129,350,438	26,744,104,813	0	0	0	1,204,322,552	27,948,427,364
	IKK	Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara					Nilai			2	2	2	2	2	2,000,000,000	0	1,759,793,750	0	0	0	0	0	0	1,204,322,552	1,204,322,552
		KRO	OP Prasarana Bidang Konektivitas Udara							2	2	2	2	2	2,000,000,000	0	1,759,793,750	0	0	0	0	0	0	1,204,322,552	1,204,322,552
			RO	Operasional dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara						2	2	2	2	2	2,000,000,000	0	1,759,793,750	0	0	0	0	0	0	1,204,322,552	1,204,322,552
				IO	Jumlah rute angkutan udara perintis penumpang/kargo	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Melalan	Kalimantan Timur	Kutai Barat	2	2	2	2	2	2,000,000,000	0	1,759,793,750	0	0	0	0	0	0	1,204,322,552	1,204,322,552
	IKK	Jumlah penumpang yang dilayani					Orang			18	18	18	18	18	1,000,000,000	0	0	0	0	5,800,000,000	0	0	0	0	5,800,000,000
		KRO	OP Prasarana Bidang Konektivitas Udara							2	2	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
			RO	Perbaikan Prasarana Bandar Udara						2	2	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				IO	Jumlah rute angkutan udara perintis penumpang/kargo	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Melalan	Kalimantan Timur	Kutai Barat	2	2	2	2	2		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		KRO	Prasarana Bidang Konektivitas Udara							16	16	16	16	16	1,000,000,000	4,800,000,000	0	0	0	5,800,000,000	0	0	0	0	5,800,000,000
			RO	Bandar Udara						16	16	16	16	16	1,000,000,000	4,800,000,000	0	0	0	5,800,000,000	0	0	0	0	5,800,000,000
				IO	Jumlah rute angkutan udara perintis penumpang/kargo	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Melalan	Kalimantan Timur	Kutai Barat	16	16	16	16	16	1,000,000,000	4,800,000,000	0	0	0	5,800,000,000	0	0	0	0	5,800,000,000
	IKK	Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani					angka			2	2	2	2	2	0	3,054,187,500	1,759,793,750	14,000,773,125	2,129,350,438	20,944,104,813	0	0	0	0	20,944,104,813
		KRO	OP Prasarana Bidang Konektivitas Udara							1	1	1	1	1	0	3,054,187,500	1,759,793,750	1,935,773,125	2,129,350,438	8,879,104,813	0	0	0	0	8,879,104,813
			RO	Operasional dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara						1	1	1	1	1	0	3,054,187,500	1,759,793,750	1,935,773,125	2,129,350,438	8,879,104,813	0	0	0	0	8,879,104,813
				IO	Jumlah Operasional dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Melalan	Kalimantan Timur	Kutai Barat	1	1	1	1	1	0	3,054,187,500	1,759,793,750	1,935,773,125	2,129,350,438	8,879,104,813	0	0	0	0	8,879,104,813
		KRO	Prasarana Bidang Konektivitas Udara							1	1	1	1	1	0	0	0	12,065,000,000	0	12,065,000,000	0	0	0	0	12,065,000,000
			RO	Bandar Udara						1	1	1	1	1	0	0	0	12,065,000,000	0	12,065,000,000	0	0	0	0	12,065,000,000
				IO	Jumlah rute angkutan udara perintis penumpang/kargo	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Melalan	Kalimantan Timur	Kutai Barat	1	1	1	1	1	0	0	0	12,065,000,000	0	12,065,000,000	0	0	0	0	12,065,000,000
SK	Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara									9	9	9	9	9	0	900,000,000	600,000,000	1,000,000,000	400,000,000	2,900,000,000	0	0	0	0	2,900,000,000
	IKK	Presentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara					%			9	9	9	9	9	0	900,000,000	600,000,000	1,000,000,000	400,000,000	2,900,000,000	0	0	0	0	2,900,000,000
		KRO	Prasarana Bidang Konektifitas Udara							9	9	9	9	9	0	900,000,000	600,000,000	1,000,000,000	400,000,000	2,900,000,000	0	0	0	0	2,900,000,000
			RO	Dokumen Program Keselamatan dan Keamanan Penerbangan						9	9	9	9	9	0	900,000,000	600,000,000	1,000,000,000	400,000,000	2,900,000,000	0	0	0	0	2,900,000,000
				IO	Jumlah dokumen program keselamatan dan keamanan penerbangan yang dipenuhi	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Melalan	Kalimantan Timur	Kutai Barat	9	9	9	9	9	0	900,000,000	600,000,000	1,000,000,000	400,000,000	2,900,000,000	0	0	0	0	2,900,000,000

SK	Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara								31	31	31	31	31	3	1,900,000,000	2,000,000,000	2,185,000,000	4,815,000,000	10,900,000,000	0	0	0	0	8,000,000,000
	IKK	Presentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara						%	10	10	10	10	10	0	500,000,000	700,000,000	565,000,000	2,830,000,000	4,595,000,000	0	0	0	0	4,595,000,000
		KRO	Sarana Bidang Konektivitas Udara						10	10	10	10	10	0	500,000,000	700,000,000	565,000,000	2,830,000,000	4,595,000,000	0	0	0	0	4,595,000,000
			RO	Peralatan dan sistem Keamanan Penerbangan					10	10	10	10	10	0	500,000,000	700,000,000	565,000,000	2,830,000,000	4,595,000,000	0	0	0	0	4,595,000,000
				IO	Jumlah rute angkutan udara perintis penumpang/kargo	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Melalan	Kalimantan Timur	Kutai Barat	10	10	10	10	10	0	500,000,000	700,000,000	565,000,000	2,830,000,000	4,595,000,000	0	0	0	0	4,595,000,000
	IKK	Presentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara						%	21	21	21	21	21	3	1,400,000,000	1,300,000,000	1,620,000,000	1,985,000,000	6,305,000,000	0	0	0	0	3,405,000,000
		KRO	Sarana Bidang Konektivitas Udara						9	9	9	9	9	0	500,000,000	600,000,000	400,000,000	1,585,000,000	3,085,000,000	0	0	0	0	3,085,000,000
			RO	Sarana keselamatan bandar udara					9	9	9	9	9	0	500,000,000	600,000,000	400,000,000	1,585,000,000	3,085,000,000	0	0	0	0	3,085,000,000
				IO	Jumlah Peralatan Penunjang Bidang Keamanan Penerbangan	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Melalan	Kalimantan Timur	Kutai Barat	9	9	9	9	9	0	500,000,000	600,000,000	400,000,000	1,585,000,000	3,085,000,000	0	0	0	0	3,085,000,000
		KRO	Prasarana Bidang Konektifitas Udara						3	3	3	3	3	3	0	100,000,000	220,000,000	0	320,000,000	0	0	0	0	320,000,000
			RO	Dokumen Program Keselamatan dan Keamanan Penerbangan					3	3	3	3	3	3	0	100,000,000	220,000,000	0	320,000,000	0	0	0	0	320,000,000
				IO	Jumlah dokumen program keselamatan dan keamanan penerbangan yang diperuhi	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Melalan	Kalimantan Timur	Kutai Barat	3	3	3	3	3	3	0	100,000,000	220,000,000	0	320,000,000	0	0	0	0	320,000,000
		KRO	Prasarana Bidang Konektivitas Udara						9	9	9	9	9	0	900,000,000	600,000,000	1,000,000,000	400,000,000	2,900,000,000	0	0	0	0	0
			RO	Dokumen Program Keselamatan dan Keamanan Penerbangan					9	9	9	9	9	0	900,000,000	600,000,000	1,000,000,000	400,000,000	2,900,000,000	0	0	0	0	0
				IO	Jumlah dokumen program keselamatan dan keamanan penerbangan yang diperuhi	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Melalan	Kalimantan Timur	Kutai Barat	9	9	9	9	9	0	900,000,000	600,000,000	1,000,000,000	400,000,000	2,900,000,000	0	0	0	0	
PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN (WA)										21	21	21	21	21	9,551,808,000	9,370,688,800	10,307,757,680	11,338,533,448	12,472,386,793	53,041,174,721	0	0	0	301,073,007	53,342,247,727
SK	Meningkatnya Kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik									17	17	17	17	17	6,619,657,000	6,145,322,700	6,759,854,970	7,435,840,467	8,179,424,514	35,140,099,651	0	0	0	301,073,007	35,441,172,657
	IKK	Jumlah dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)						Dokumen		17	17	17	17	17	6,619,657,000	6,145,322,700	6,759,854,970	7,435,840,467	8,179,424,514	35,140,099,651	0	0	0	301,073,007	35,441,172,657
		KRO	Layanan Manajemen Kinerja Internal							2	2	2	2	2	20,690,000	22,759,000	25,034,900	27,538,390	30,292,229	126,314,519	0	0	0	301,073,007	427,387,526
			RO	Layanan Manajemen Keuangan						2	2	2	2	2	20,690,000	22,759,000	25,034,900	27,538,390	30,292,229	126,314,519	0	0	0	301,073,007	427,387,526
				IO	Jumlah Layanan Manajemen Keuangan	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Melalan	Kalimantan Timur	Kutai Barat	2	2	2	2	2	20,690,000	22,759,000	25,034,900	27,538,390	30,292,229	126,314,519	0	0	0	301,073,007	427,387,526
		KRO	Layanan Dukungan Manajemen Internal						13	13	13	13	13	5,565,967,000	6,122,563,700	6,734,820,070	7,408,302,077	8,149,132,285	33,980,785,132	0	0	0	0	33,980,785,132
			RO	Layanan Perkantoran						13	13	13	13	13	5,565,967,000	6,122,563,700	6,734,820,070	7,408,302,077	8,149,132,285	33,980,785,132	0	0	0	0	33,980,785,132
				IO	Jumlah rute angkutan udara perintis penumpang/kargo	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Melalan	Kalimantan Timur	Kutai Barat	13	13	13	13	13	5,565,967,000	6,122,563,700	6,734,820,070	7,408,302,077	8,149,132,285	33,980,785,132	0	0	0	0	33,980,785,132
		KRO	Sarana Bidang Konektivitas						2	2	2	2	2	1,033,000,000	0	0	0	0	1,033,000,000	0	0	0	0	1,033,000,000
			RO	Peralatan Penunjang Bidang Bandar Udara						2	2	2	2	2	1,033,000,000	0	0	0	0	1,033,000,000	0	0	0	0	1,033,000,000
				IO	Jumlah peralatan penunjang bandar udara yang diadakan	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Melalan	Kalimantan Timur	Kutai Barat	2	2	2	2	2	1,033,000,000	0	0	0	0	1,033,000,000	0	0	0	0	1,033,000,000
SK	Meningkatnya Kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik									4	4	4	4	4	2,932,151,000	3,225,366,100	3,547,902,710	3,902,692,981	4,292,962,279	17,901,075,070	0	0	0	0	17,901,075,070
	IKK	Nilai aset bandar udara yang berhasil diinventarisasi						Rupiah		2	2	2	2	2	376,819,000	414,500,900	455,950,990	501,546,089	551,700,698	2,300,517,677	0	0	0	0	2,300,517,677
		KRO	Layanan Program Dukungan Manajemen Internal							2	2	2	2	2	376,819,000	414,500,900	455,950,990	501,546,089	551,700,698	2,300,517,677	0	0	0	0	2,300,517,677
			RO	Layanan BMN						2	2	2	2	2	376,819,000	414,500,900	455,950,990	501,546,089	551,700,698	2,300,517,677	0	0	0	0	2,300,517,677
				IO	Jumlah rute angkutan udara perintis penumpang/kargo	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Melalan	Kalimantan Timur	Kutai Barat	2	2	2	2	2	376,819,000	414,500,900	455,950,990	501,546,089	551,700,698	2,300,517,677	0	0	0	0	2,300,517,677
	IKK	Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara						%		2	2	2	2	2	2,555,332,000	2,810,865,200	3,091,951,720	3,401,146,892	3,741,261,581	15,600,557,393	0	0	0	0	15,600,557,393
		KRO	Layanan Manajemen Kinerja Internal							1	1	1	1	1	39,279,000	43,206,900	47,527,590	52,280,349	57,508,384	239,802,223	0	0	0	0	239,802,223
			RO	Layanan Manajemen Keuangan						1	1	1	1	1	39,279,000	43,206,900	47,527,590	52,280,349	57,508,384	239,802,223	0	0	0	0	239,802,223
				IO	Jumlah Layanan Manajemen Keuangan	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Melalan	Kalimantan Timur	Kutai Barat	1	1	1	1	1	39,279,000	43,206,900	47,527,590	52,280,349	57,508,384	239,802,223	0	0	0	0	239,802,223
		KRO	Layanan Program Dukungan Manajemen Internal							1	1	1	1	1	2,516,053,000	2,767,658,300	3,044,424,130	3,348,866,543	3,683,753,197	15,360,755,170	0	0	0	0	15,360,755,170
			RO	Layanan Perkantoran						1	1	1	1	1	2,516,053,000	2,767,658,300	3,044,424,130	3,348,866,543	3,683,753,197	15,360,755,170	0	0	0	0	15,360,755,170
				IO	Jumlah rute angkutan udara perintis penumpang/kargo	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Melalan	Kalimantan Timur	Kutai Barat	1	1	1	1	1	2,516,053,000	2,767,658,300	3,044,424,130	3,348,866,543	3,683,753,197	15,360,755,170	0	0	0	0	15,360,755,170