



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
KANTOR UPBU KELAS III MENTAWAI

RENSTRA (RENCANA STRATEGI 2025 - 2029) KANTOR UPBU KELAS III MENTAWAI



Kantor : Jl. Poros Tua Pejat-Sioban Kec. Sipora Selatan
Email : bandarudaramentawai@gmail.com

KATA PENGANTAR

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

Rencana Strategis Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Mentawai ini merupakan suatu gambaran hasil dari suatu proses sistematis yang berkelanjutan dari pembuatan keputusan mengenai arah strategis organisasi dengan memanfaatkan sebanyak-banyaknya bahan masukan melalui umpan balik yang terorganisir dan sistematis. Perencanaan strategis merupakan integrasi antara sumberdaya yang ada agar mampu menjawab tuntutan perkembangan strategis nasional dan global yang berorientasi pada hasil yang ingin dicapai selama kurun waktu 1 hingga 5 tahun dengan memperhitungkan potensi, peluang dan kendala yang ada atau yang mungkin timbul.

Kami menyadari dalam penyusunan Dokumen Rencana Strategis (RENSTRA) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Mentawai ini masih kurang sempurna, untuk itu kami mengharapkan tanggapan dan kritik serta saran dari instansi terkait guna perbaikan dan penyusunan dokumen Renstra di masa-masa mendatang.

Kepala Kantor UPBU Kelas III Mentawai



Bambang Rudi Sulaksono

Penata (III/c)

NIP. 19801126 200212 1 002

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI.....	ii
DAFTAR TABEL	iv
DAFTAR GRAFIK	v
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 KONDISI UMUM	1
1.2 POTENSI DAN PERMASALAHAN.....	25
1.3 POTENSI DAN PERMASALAHAN (TAMBAHAN SECARA UMUM).....	37
BAB II VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN.....	40
2.1. VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL RPJPN 2025-2029.....	40
2.2. VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL RPJMN 2025-2029	43
2.3. VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2025-2029	49
2.4. VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN DITJEN PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2025-2029	56
2.5. VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN KANTOR UPBU KELAS III MENTAWAI TAHUN 2025-2029	62
BAB III ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI, DAN KERANGKA KELEMBAGAAN KANTOR UPBU KELAS III MENTAWAI	68
3.1. ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI PEMBANGUNAN NASIONAL	68
3.2. ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN.....	90
3.3. ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA.....	99
3.4. ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS III MENTAWAI	102
3.5. KERANGKA REGULASI KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS III MENTAWAI.....	110
3.6. KERANGKA KELEMBAGAAN KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS III MENTAWAI.....	111
3.7. MANAJEMEN RISIKO KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS III MENTAWAI.....	114
BAB IV TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN	119
4.1. SASARAN DAN TARGET PEMBANGUNAN NASIONAL.....	119

4.2.	INDIKASI KEGIATAN STRATEGIS.....	126
4.3.	TARGET KINERJA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2025-2029	141
4.4.	TARGET KINERJA DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2025-2029	142
4.5.	TARGET KINERJA KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS III MENTAWAI TAHUN 2025-2029.....	145
BAB V PENUTUP		147
5.1	ARAHAN PELAKSANAAN.....	147
5.2	MEKANISME PERUBAHAN DAN PELAKSANAAN EVALUASI	147
LAMPIRAN.....		149

DAFTAR TABEL

Tabel 4. 1 Sasaran Utama Prioritas Nasional RPJMN 2025-2029 (Dukungan Sektor Transportasi)	121
Tabel 4. 2 Program Prioritas dan Kegiatan Prioritas PN 3 RPJMN 2025-2029 (Sektor Transportasi Udara)	122
Tabel 4. 3 Program Prioritas dan Kegiatan Prioritas PN 5 RPJMN 2025-2029 (Sektor Transportasi Udara)	123
Tabel 4. 4 Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 (Sektor Transportasi Udara)	123
Tabel 4. 5 Rincian Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 (Penugasan Ditjen Perhubungan Udara)	124
Tabel 4. 6 Rincian Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 terkait Biaya Transportasi Logistik Angkutan Udara	126
Tabel 4. 7 Indikasi Kegiatan Strategis Ditjen Perhubungan Udara dalam RPJMN 2025-2029	127
Tabel 4. 8 Target Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan 2025-2029	142
Tabel 4. 9 Target Capaian Indikator Tujuan Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029	143
Tabel 4. 10 Sasaran dan Indikator Kinerja Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029	144
Tabel 4. 11 Matriks Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Kantor UPBU Kelas III Mentawai Tahun 2025-2029	145
Tabel 4. 12 Indikasi Pendanaan Kantor UPBU Kelas III Mentawai Tahun 2025-2029	146

DAFTAR GRAFIK

Grafik 1. 1 Komposisi SDM Berdasarkan Jabatan.....	4
Grafik 1. 2 Komposisi SDM Berdasarkan Penempatan pada Unit Kerja.....	4
Grafik 1. 3 Komposisi SDM Berdasarkan Latar Belakang Pendidikan	5
Grafik 1. 4 Komposisi SDM Berdasarkan Golongan.....	5
Grafik 1. 5 Perkembangan Pagu Anggaran 2020-2024	17
Grafik 1. 6 Perbandingan Pagu Anggaran Renstra Tahun 2020-2024	18

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 KONDISI UMUM

Transportasi udara sebagai salah satu sub sektor transportasi yang perlu dikembangkan potensi dan perannya agar lebih efektif dan efisien. Perkembangan sub sektor transportasi udara berpengaruh besar terhadap kondisi perekonomian nasional, mengingat peranannya dalam kegiatan distribusi barang dan jasa serta pergerakan manusia. Untuk itulah perlu diupayakan pembangunan dan pemeliharaan prasarana dan sarana transportasi udara yang berkelanjutan. Ketersediaan infrastruktur sebagai barang publik, perlu disediakan oleh pemerintah sebagai usaha untuk mendorong pemerataan dan percepatan pembangunan serta melayani kebutuhan masyarakat sehingga terciptanya harga yang terjangkau serta membuka akses terhadap daerah tertinggal dan terisolir, daerah perbatasan serta daerah rawan bencana.

Transportasi udara memiliki karakteristik khusus berupa keunggulan kecepatan dibandingkan moda transportasi lainnya. Namun transportasi udara merupakan sektor transportasi yang sarat dengan aturan internasional, oleh karena itu perlu dikelola sesuai standar keselamatan penerbangan internasional. Diperlukan juga adanya interkoneksi antara transportasi udara dengan moda transportasi lainnya yang saling terintegrasi serta adanya jaminan keselamatan penerbangan di wilayah udara Indonesia. Jaminan tersebut dapat diwujudkan melalui kerjasama yang baik antara pemerintah sebagai pemegang otoritas penerbangan sipil bersama operator bandar udara dan perusahaan penerbangan serta *stakeholder* terkait lainnya.

Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Mentawai merupakan salah satu Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara yang mempunyai peran strategis dalam menjamin keselamatan, keamanan, kelancaran, dan kenyamanan penerbangan, sekaligus mendukung konektivitas wilayah dan pertumbuhan ekonomi daerah. Perubahan lingkungan strategis, baik internal maupun eksternal, seperti dinamika trafik penerbangan, keterbatasan sumber daya, tuntutan kualitas layanan, serta perkembangan regulasi, menuntut Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Mentawai untuk memiliki perencanaan strategis yang adaptif dan berorientasi kinerja. Oleh karena itu, Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Mentawai dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya di sektor transportasi udara sesuai dengan Rencana Strategis Kantor UPBU Kelas III Mentawai yang menjadi pedoman dalam perencanaan dan pelaksanaan program kerja jangka menengah dan menjadi panduan dalam meningkatkan keselamatan, keamanan, dan pelayanan transportasi udara di Indonesia.

Penyusunan Renstra Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Mentawai juga merupakan bagian dari implementasi Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Instansi Pemerintah, yang menekankan pada keterkaitan antara perencanaan, penganggaran, pelaksanaan, dan pelaporan kinerja. Melalui Renstra ini, Unit

Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Mentawai diharapkan mampu merumuskan tujuan, sasaran, serta strategi yang terukur, realistis, dan selaras dengan kebutuhan pemangku kepentingan.

Berdasarkan Visi Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) Tahun 2025-2045 sebagaimana telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 59 Tahun 2024 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2025-2045, secara garis besar memberikan pedoman dan arah pembangunan untuk periode 20 (dua puluh) tahun ke depan dan menjadi acuan setiap tahap Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) yang berkesinambungan dan berkelanjutan. RPJP Nasional Tahun 2025-2045 yang ditetapkan melalui Undang-Undang ini memiliki tujuan utama untuk mewujudkan Visi Indonesia Emas 2045 yaitu *“Negara Kesatuan Republik Indonesia Bersatu, Berdaulat, Maju dan Berkelanjutan”*. Penetapan pembangunan dalam jangka panjang nasional dilakukan secara terukur dan konsisten untuk mencapai Visi Indonesia Emas 2045, meliputi empat tahapan yaitu tahapan pertama 2025-2029, tahapan kedua 2030-2034, tahapan ketiga 2035-2039, dan tahapan keempat 2040-2045. RPJMN Tahun 2025-2029 merupakan implementasi tahap pertama RPJPN Tahun 2025-2045 dengan fokus arah kebijakan pada “Penguatan Transformasi”. Untuk itu di dalam RPJMN Tahun 2025-2029 dirumuskan upaya-upaya transformatif sesuai dengan fokus arah kebijakan dalam Tahap I RPJPN Tahun 2025-2045. Sebagaimana RPJMN Tahun 2025-2029 maka periode Renstra Kantor UPBU Kelas III Mentawai saat ini juga memasuki Tahapan Pertama (2025-2029) RPJPN Tahun 2025-2045.

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

Oleh karena itu, Renstra Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Mentawai 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 diubah 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 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 Mentawai menyelenggarakan fungsi :

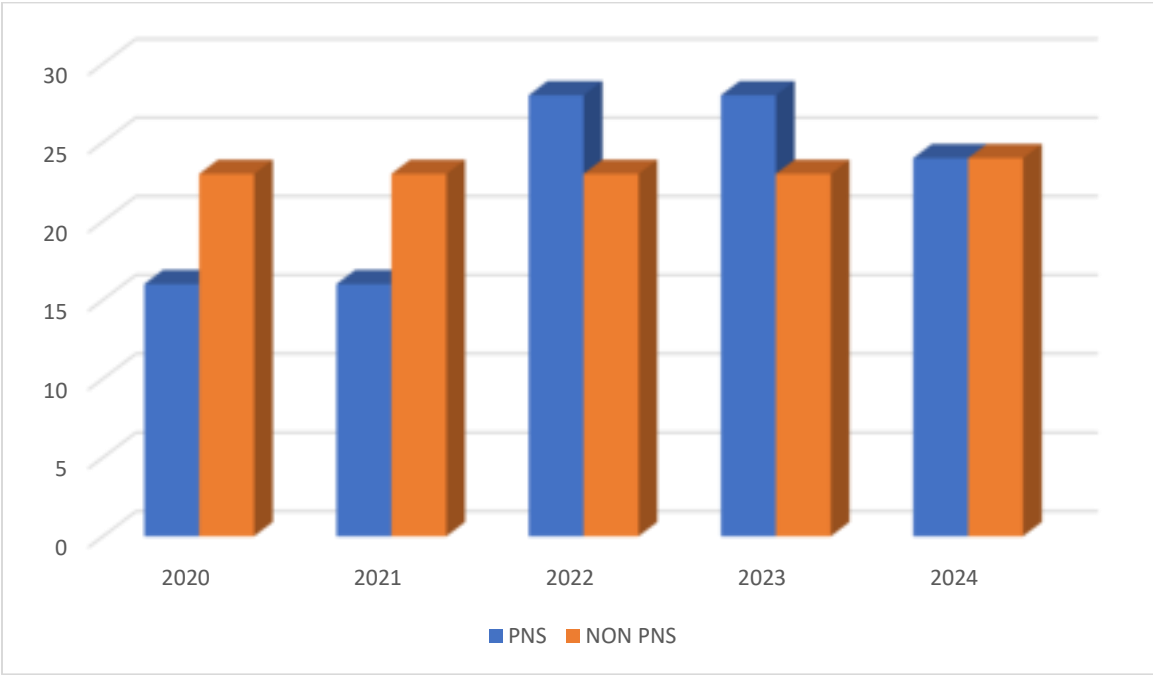
1. Pelaksanaan penyusunan rencana dan program;
2. Pelaksanaan pengoperasian fasilitas keselamatan, sisi udara, sisi darat, dan alat-alat besar bandar udara serta fasilitas penunjang;
3. Pelaksanaan perawatan dan perbaikan fasilitas keselamatan, sisi udara, sisi darat, dan alat-alat besar bandar udara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

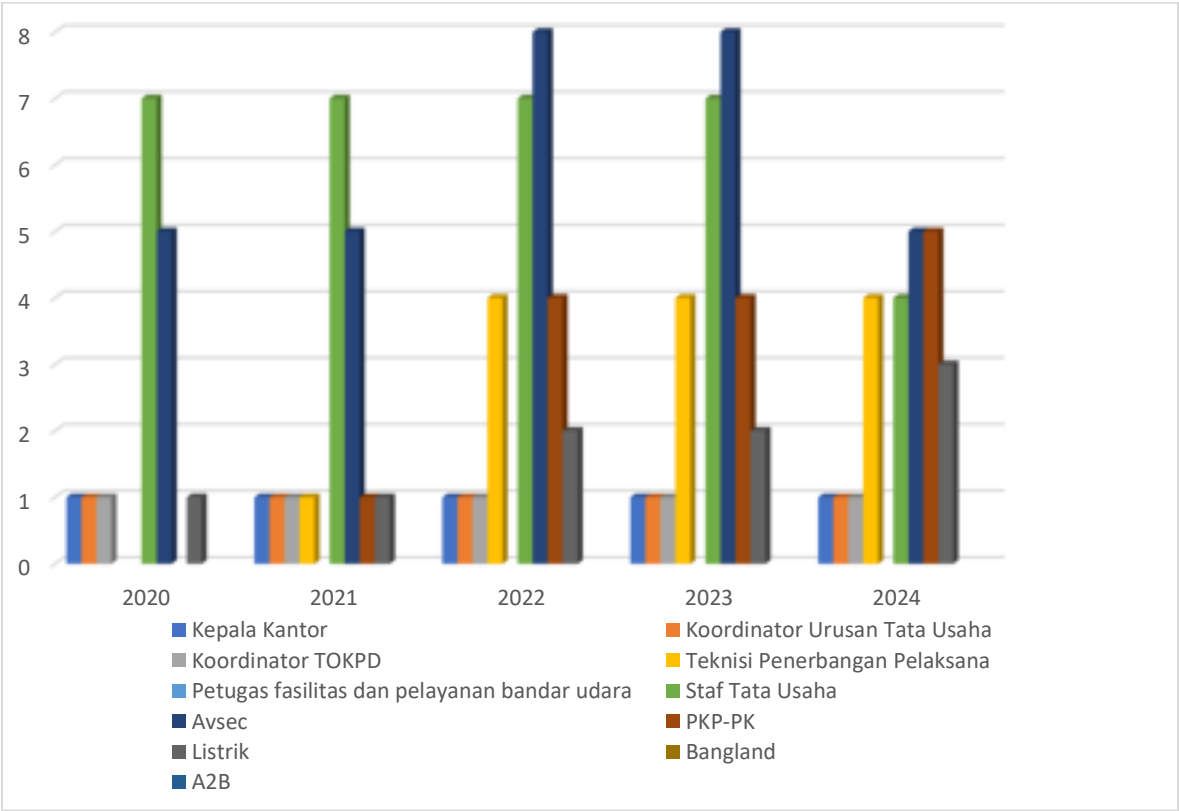
1.1.1. Capaian Sumber Daya Manusia Tahun 2020-2024

Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Mentawai 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.

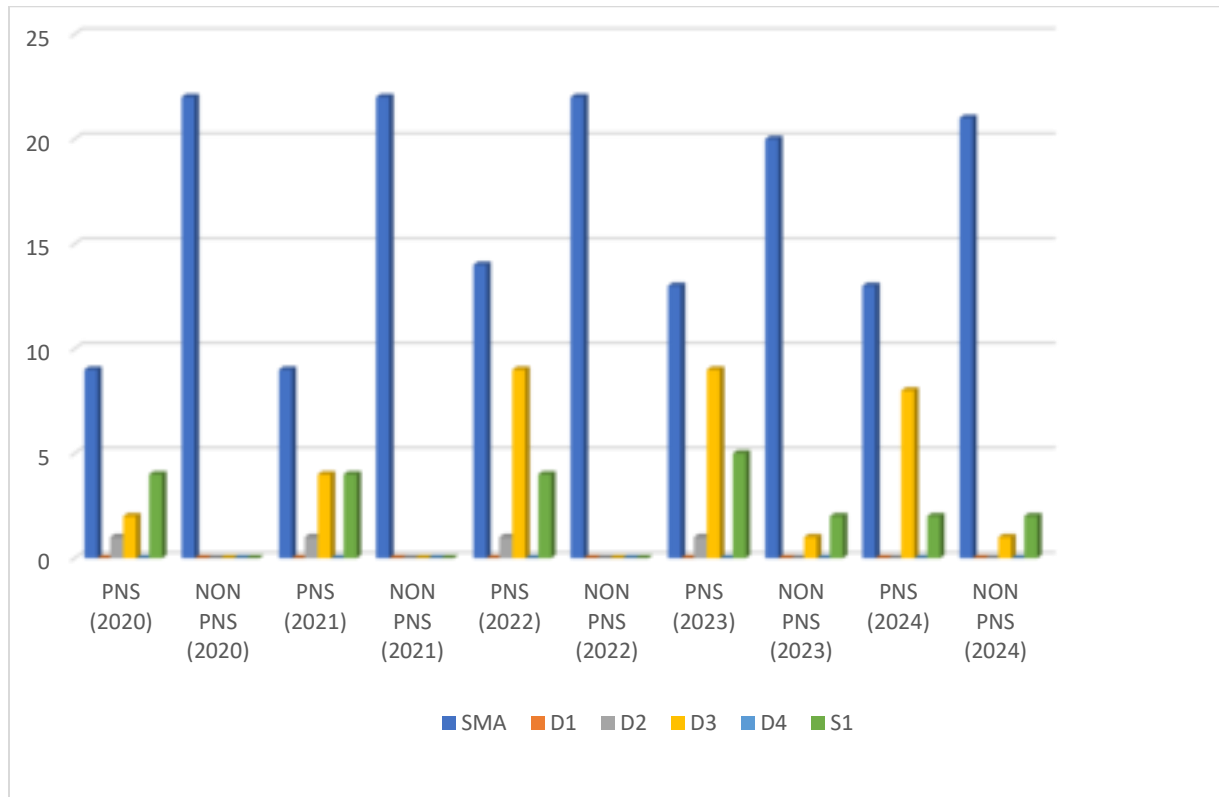
Grafik 1. 1 Komposisi SDM Berdasarkan Jabatan



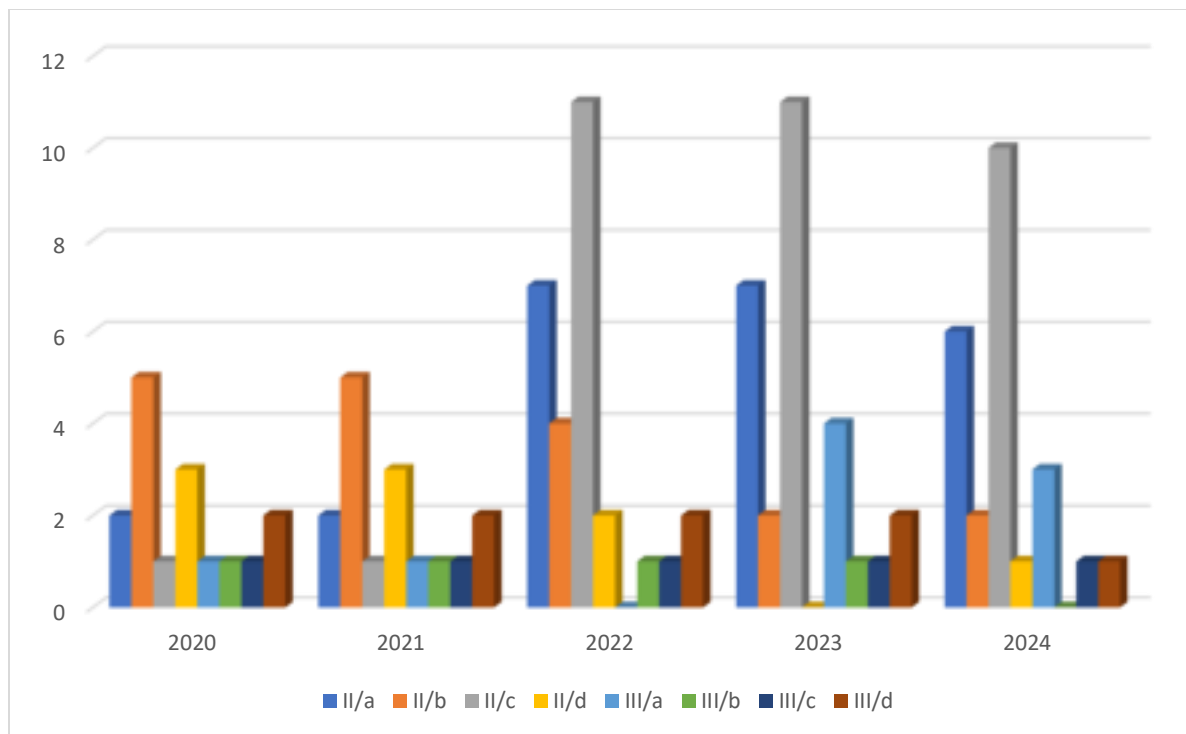
Grafik 1. 2 Komposisi SDM Berdasarkan Penempatan pada Unit Kerja



Grafik 1. 3 Komposisi SDM Berdasarkan Latar Belakang Pendidikan



Grafik 1. 4 Komposisi SDM Berdasarkan Golongan



1.1.2. Capaian Pembangunan / Pengembangan Tahun 2020-2024

Pada kurun waktu Tahun Anggaran 2020 sampai dengan Tahun Anggaran 2023, berdasarkan Rencana Induk Bandar Udara (RIBU) Rokot Nomor KP 776 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Bandar Udara Rokot di Kecamatan Sipora Selatan, Kabupaten Kepulauan Mentawai, telah dilaksanakan Pembangunan Bandar Udara Mentawai Baru. Pelaksanaan pembangunan dimaksud meliputi beberapa paket pekerjaan, yaitu:

- Pekerjaan Fasilitas Sisi Udara Pembangunan Bandar Udara Mentawai Baru;
- Pekerjaan Manajemen Konstruksi Pembangunan Bandar Udara Mentawai Baru; dan
- Pekerjaan Fasilitas Sisi Darat dan Fasilitas Mekanikal Elektrikal Pembangunan Bandar Udara Mentawai Baru.

Seluruh paket pekerjaan tersebut didanai melalui Surat Berharga Syariah Negara (SBSN) dengan total pagu anggaran sebesar Rp489.991.440.725, dengan rincian alokasi anggaran sebagai berikut:

- Tahun Anggaran 2020 sebesar Rp60.043.086.000;
- Tahun Anggaran 2021 sebesar Rp177.923.690.725;
- Tahun Anggaran 2022 sebesar Rp236.239.901.000; dan
- Tahun Anggaran 2023 sebesar Rp15.784.763.000.

Pembangunan Bandar Udara Mentawai Baru telah diselesaikan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan diresmikan pada tanggal 25 Oktober 2023 oleh Presiden Republik Indonesia, Bapak Joko Widodo.

Dengan selesainya pembangunan tersebut, diharapkan Bandar Udara Mentawai Baru dapat meningkatkan konektivitas transportasi udara, mendukung pengembangan pariwisata nasional, serta mendorong pertumbuhan perekonomian wilayah Kabupaten Kepulauan Mentawai, khususnya dalam rangka pemerataan pembangunan dan peningkatan pelayanan transportasi udara di wilayah terluar.

1.1.3. Capaian Sarana dan Prasarana Tahun 2020-2024

Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Mentawai 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 Mentawai berdasarkan data Tahun 2024 :

Tabel 1. 1 Data Umum Bandar Udara Mentawai

Nama Bandar Udara	:	Mentawai
Kode ICAO	:	WIEB
Kode IATA	:	RKI
Termasuk Provinsi	:	Sumatera Barat
Kabupaten/Kota	:	Kepulauan Mentawai
Pengelola	:	UPT Direktorat Jenderal Perhubungan Udara
Kantor Otoritas	:	Otoritas Bandar Udara Wilayah VI Padang
Kelas	:	III (tiga)
Jam Operasi	:	00.00 - 07.00 UTC (08.00 - 16.00 WIB)
Pesawat Terkritis	:	ATR-72,
Jenis Pelayanan LLU	:	AFIS
Kategori PKP-PK	:	Kategori IV
Status Bandar Udara	:	Domestik
Koordinasi dengan Instansi Pemerintah	:	
a. Bea Cukai (Custom)	:	Tidak Ada

b. Imigrasi (Imigration)	:	Tidak Ada
c. Karantina	:	
a) Karantina Hewan & Tumbuhan	:	Tidak Ada
b) Karantina Ikan	:	Tidak Ada
c) Karantina Kesehatan (KKP)	:	Tidak Ada
d. AIRNAV	:	Kantor Cabang Pembantu
e. BMKG	:	Tidak Ada
f. Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan (BNPP) / SAR	:	Pos Pencarian dan Pertolongan

Tabel 1. 2 Fasilitas Sisi Udara

NO	FASILITAS	DIMENSI PANJANG/LEBAR
1	AIR STRIP	1.620 x 150 M
2	RUNWAY	1.500 x 30 M
3	TAXIWAY A	75 x 15 M
4	APRON A (Flexible)	175 x 70M
5	TURNING AREA	1.125 M
6	RESA	90 X 60 M
7.	GSE PARKING	175 x 20 M
8.	JALAN INSPEKSI	4345 M'
9	DRAINASE SISI UDARA	3540 M'
10	PAGAR SISI UDARA	4107 M'

Tabel 1. 3 Fasilitas Sisi Darat

NO	FASILITAS	UKURAN (PXL)	JENIS BANGUNAN
1	GEDUNG TERMINAL	1536 M ²	Permanen
2	GEDUNG OPERASIONAL	150 M ²	Permanen
3	GEDUNG POWER HOUSE	150 M ²	Permanen
4	GEDUNG PKP-PK	210 M ²	Permanen
5	GEDUNG WORKSHOP A2B	130 M ²	Permanen
6	BANGUNAN ADMINISTRASI	180 M ²	Permanen
7	JALAN LINGKUNGAN	6822.64 M ²	Permanen

8	LAHAN PARKIR GEDUNG TERMINAL DAN LANDSCAPE	9041.85 M ²	Permanen
9	RUMAH DINAS TIPE 36 (25 Unit)	36 M ²	Permanen
10	RUMAH DINAS TIPE 50 (6 Unit)	50 M ²	Permanen
11	GEDUNG KANTIN	64 M ²	Permanen
12	GEDUNG KLINIK	54 M ²	Permanen
13	DRAINASE SISI DARAT	5643.7 M ²	Permanen
14	R. POMPA DAN GWT KAWASAN	100 M ²	Permanen
15	POS AVSEC (3 Unit)	6 M ²	Permanen

Tabel 1. 4 Fasilitas Elektronika Bandara dan Keamanan Penerbangan

NO	FASILITAS	JUMLAH	KETERANGAN (MERK/TYPER)
1	XRAY BAGASI / MEDIUM CARGO	1 UNIT	SMITH / HI-SCAN
2	XRAY CABIN / SMALL CABIN	1 UNIT	SMITH
3	WTMD	3 UNIT	CEIA / HI-PE PLUS
4	CCTV	34 UNIT	WISENET / DOME BULLET PTZ
5	CONVEYOR 1	4 UNIT	DAIFUKU / CAROUSEL CHECK IN
6	HHMD	3 UNIT	CEIA / PD10N
7	KENDARAAN PATROLI	1 UNIT	TOYOTA / HILUX DOUBLE CABIN
8	MOBIL PATROLI	1 UNIT	TOYOTA / HILUX DOUBLE CABIN
9	SMOKE DETECTOR	94 UNIT	SIEMENS / OP720
10	HEAT DETECTOR	22 UNIT	SIEMENS / OP720

11	FIDS	10 UNIT	INTEL/NUC
12	PAS	20 UNIT	TOA/CEILING SPEAKER

Tabel 1. 5 Fasilitas Listrik Penerbangan

NO	FASILITAS	JUMLAH (UNIT)	KETERANGAN (MERK/TYPE)
1	RUNWAY EDGE LIGHT	46 Unit	ADB / EL EAH+BSP+PK+1C
2	RUNWAY END LIGHT	12 Unit	ADB / UEL-1-100-RED
3	THRESHOLD LIGHT	20 Unit	Crou ADB / UEL-1-150-GREEN se Hinds / L-828
4	FLOOD LIGHT	3 Unit	EWO / LED
5	PAPI	8 Unit	ADB / LPL
6	LAMPU JALAN	49 Unit	CUSTOM / N/A
7	CCR RUNWAY LIGHT	2 Unit	ADB / IDM 8000-ESW PB/10/400
8	CCR TAXIWAY LIGHT	1 Unit	ADB / IDM 8000-ESW PB/10/400
9	APRON EDGE LIGHT	13 Unit	ADB/ETES/1710

Tabel 1. 6 Fasilitas PKP-PK

NO	KETERANGAN (MERK/TYPE)	JUMLAH (UNIT)
1	FOAM TENDER TYPE IV	1 Unit
2	AMBULANCE	1 Unit
3	COMMANDO CAR	1 Unit
NO	JENIS BAHAN PEMADAM	JUMLAH (UNIT)
1	Foam	475 L
2	DCP (Dry Chemical Powder)	325 Kg
3	Air (Bak Penampungan Air)	13.000 L

Tabel 1. 7 Fasilitas Alat-Alat Besar

NO	FASILITAS	JUMLAH (UNIT)
1	Roda 4	9 Unit
2	Roda 2	8 Unit
3	Tractor dan Rotary Mower	3 Unit
4	MINI EXCAVATOR	1 Unit

1.1.4. Capaian Rute Angkutan Udara Tahun 2020-2024

Tabel 1. 8 Tabel Capaian Rute Angkutan Udara

Tahun	Rute	Jenis Pesawat	Frekuensi
2020	Mentawai ⇄ Padang	Cessna 208B Grand Caravan	Seminggu 2 kali
2021	Mentawai ⇄ Padang	Cessna 208B Grand Caravan	Seminggu 2 kali
2022	Mentawai ⇄ Padang	Cessna 208B Grand Caravan	Seminggu 2 kali
2023	Mentawai ⇄ Padang	Cessna 208B Grand Caravan	Seminggu 2 kali
2024	Mentawai ⇄ Padang	Cessna 208B Grand Caravan	Seminggu 2 kali

1.1.5. Capaian Lalu Lintas Angkutan Udara Tahun 2020-2024

Tabel 1. 9 Capaian Lalu Lintas Angkutan Udara

TAHUN	PESAWAT			PENUMPANG				BAGASI (KG)			BARANG (KG)	
	DTG	BRK	TOTAL	DTG	BRK	TOTAL	TRANSIT	DTG	BRK	TOTAL	DTG	BRK
2020	42	42	84	91	92	183	-	540	294	834	-	-
2021	122	122	244	447	623	1070	-	2222	2823	5045	-	-
2022	108	112	220	587	778	1363	-	2948	3595	6543	-	-
2023	127	127	254	976	1120	2096	-	5554	5908	11.462	-	-
2024	137	136	273	1091	1249	2340	-	6475	5866	12.341	-	-

1.1.6. Capaian Nilai Aset Tahun 2020-2024

Tabel 1. 10 Capaian Nilai Aset

URAIAN	NILAI ASET				
	2020	2021	2022	2023	2024
ASET TETAP	142.572.138.846	317.983.061.118	477.827.618.832	534.662.159.297	494.780.029.863
Tahun	Uraian Aset		Jumlah		
2020	Barang Konsumsi		3,210,000		
	Bahan untuk pemeliharaan		2,400,000		
	Suku cadang		1,100,000		
	Bahan baku		2,000,000		
	Tanah		18,186,532,500		
	Peralatan dan mesin		12,617,145,200		
	Gedung dan bangunan		5,146,024,000		
	Jalan dan jembatan		43,652,596,000		
	irigasi		34,931,558,000		
	Jaringan		7,317,803,200		
	Kosntruksi dalam pengerjaan		59,564,295,603		
	Akumulasi penyusutan peralatan dan mesin		(9,896,734,046)		
	Akumulasi penyusutan gedung dan bangunan		(403,657,648)		
	Akumulasi penyusutan jalan dan jembatan		(25,953,855,992)		
	Akumulasi penyusutan irigasi		(1,763,654,346)		
	Akumulasi penyusutan jaringan		(933,443,625)		
	Hasil kajian/penelitian		98,820,000		
	Aset tak berwujud lainnya		0		
	Aset tak berwujud dalam pengerjaan		0		
	TOTAL JUMLAH		142,572,138,864		

Tahun	Uraian Aset	Jumlah
2021	Barang Konsumsi	0
	Bahan untuk pemeliharaan	0

	Suku cadang	0
	Bahan baku	50,000,000
	Tanah	18,186,532,500
	Peralatan dan mesin	2,333,973,999
	Gedung dan bangunan	4,667,409,354
	Jalan dan jembatan	16,091,352,687
	irigasi	32,774,277,857
	Jaringan	6,292,709,119
	Konstruksi dalam pengerjaan	237,487,985,602
	Akumulasi penyusutan peralatan dan mesin	(10,471,337,201)
	Akumulasi penyusutan gedung dan bangunan	(478,614,646)
	Akumulasi penyusutan jalan dan jembatan	(27,561,243,313)
	Akumulasi penyusutan irigasi	(2,157,280,143)
	Akumulasi penyusutan jaringan	(1,025,094,081)
	Hasil kajian/penelitian	98,820,000
	Aset tak berwujud lainnya	0
	Aset tak berwujud dalam pengerjaan	0
	TOTAL JUMLAH	317,983,061,118

Tahun	Uraian Aset	Jumlah
2022	Tanah	18,186,532,500
	Peralatan dan mesin	12,805,311,200
	Gedung dan bangunan	5,146,024,000
	Jalan dan jembatan	43,652,596,000
	Irigasi	34,931,558,000
	Jaringan	7,317,803,200
	Konstruksi dalam pengerjaan	402,867,550,067
	Akumulasi penyusutan peralatan dan mesin	(11,522,282,804)
	Akumulasi penyusutan gedung dan bangunan	(628,528,642)
	Akumulasi penyusutan jalan dan jembatan	(30,776,017,956)
	Akumulasi penyusutan irigasi	(2,944,531,740)
	Akumulasi penyusutan jaringan	(1,208,394,993)

TOTAL JUMLAH	477,827,618,832
--------------	-----------------

Tahun	Uraian Aset	Jumlah
2023	Tanah	18,186,532,500
	Peralatan dan mesin	53,178,312,509
	Gedung dan bangunan	131,264,474,824
	Jalan dan jembatan	325,478,260,269
	Irigasi	71,792,483,645
	Jaringan	11,723,459,332
	Akumulasi penyusutan peralatan dan mesin	(17,704,657,286)
	Akumulasi penyusutan gedung dan bangunan	(3,182,142,848)
	Akumulasi penyusutan jalan dan jembatan	(48,585,747,436)
	Akumulasi penyusutan irigasi	(5,986,978,903)
	Akumulasi penyusutan jaringan	(1,501,837,309)
TOTAL JUMLAH		534,662,159,297

Tahun	Uraian Aset	Jumlah
2024	Tanah	18,186,532,500
	Peralatan dan mesin	61,038,123,209
	Gedung dan bangunan	130,641,637,119
	Jalan dan jembatan	325,478,260,269
	Irigasi	71,792,483,645
	Jaringan	11,723,459,332
	Akumulasi penyusutan peralatan dan mesin	(30,281,208,172)
	Akumulasi penyusutan gedung dan bangunan	(7,158,479,235)
	Akumulasi penyusutan jalan dan jembatan	(95,681,759,046)
	Akumulasi penyusutan irigasi	(11,938,927,766)
	Akumulasi penyusutan jaringan	(1,942,000,783)
TOTAL JUMLAH		494,780,029,863

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

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

Tabel 1. 11 capaian PNBP

TAHUN	TARGET	REALISASI	%
2020	35.708.000	6.084.046	17,04
2021	36.451.000	176.452.024	484,47
2022	45.099.000	170.862.759	378,86
2023	61.262.000	249.380.730	407,07
2024	180.627.000	270.874.709	149,96

1.1.8 Capaian Realisasi Keuangan Tahun 2020-2024

Dalam rangka melaksanakan kebijakan dan strategi untuk Program Infrastruktur Konektivitas Tahun 2020-2024, Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Mentawai melaksanakan kegiatan-kegiatan dengan indikasi kebutuhan pembiayaan yang bersumber dari APBN sebesar Rp. 633.597.061.800,- .

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

Tabel 1. 12 Indikasi Kebutuhan Anggaran Renstra

No	Program/Kegiatan	Indikasi Anggaran 2020-2024 (Rp.)					
		2020	2021	2022	2023	2024	Total
	Kantor UPBU Kelas III Rokot	68.637.864.000	187.486.318.000	322.649.046.000	24.771.833.800	30.112.000.000	633.597.061.800
PROGRAM PENGELOLAAN DAN PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI UDARA							
I	Pelayanan Angkutan Udara Perintis	-	-	-	-	-	
II	Pembangunan , Rehabilitasi & Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara	60.043.086.000	177.923.690.000	311.956.914.000	3.451.000.000	250.000.000	553.624.690.000
III	Pembangunan Rehabilitasi & Pemeliharaan Prasarana Keamanan Penerbangan	-	-	-	-	200.000.000	200.000.000

IV	Dukungan Manajemen Dan Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perhubungan Udara	8.594.778.000	-	-	-	-	8.594.778.000
Program Infrastruktur Konektivitas							
I	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	-	188166.000	-	541.000.000	7.365.000.000	8.094.166.000
II	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	-	-	-	8.042.500.000	9.497.000.000	17.539.500.000
III	Penunjang Teknis Transportasi Udara	-	628.169.000	1.956.132.000	3.877.333.800	4.000.000.000	10.461.634.800
Program Dukungan Manajemen							
I	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Udara	-	8.746.293.000	8.736.000.000	8.800.000.000	8.800.000.000	35.082.293.000

Sumber : Renstra Kantor UPBU Kelas III Mentawai Tahun 2020-2024

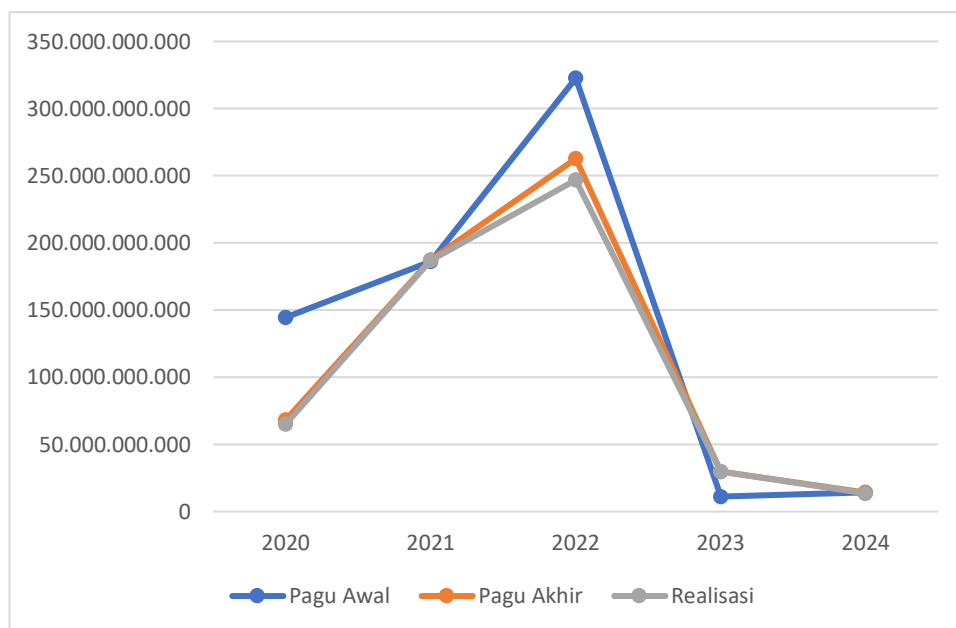
Berdasarkan pada pagu anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Mentawai Tahun 2020 sampai dengan Tahun 2024 maka terdapat penyesuaian-penyesuaian yang dilakukan terhadap pagu awal Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Mentawai yang telah ditetapkan setiap tahunnya. Pagu Anggaran 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 Mentawai Tahun 2020-2024 serta daya serapnya pertahun digunakan sebagaimana tabel berikut.

Tabel 1. 13 Alokasi dan Realisasi Anggaran

Tahun	Pagu Awal (Rp)	Pagu Akhir (Rp)	Realisasi/Daya Serap (Rp)	Capaian (%)
2020	144.461.883.000	68.328.392.000	65.210.254.994	95,44
2021	186.311.858.000	187.486.318.000	186.941.558.225	99.71
2022	322.649.046.000	262.726.587.000	246.858.942.464	93.96
2023	11.251.692.000	29.704.336.000	29.691.521.618	99.96
2024	14.215.138.000	14.215.138.000	13.612.620.650	95.76

Sumber : LAKIP Kantor UPBU Kelas III Mentawai Tahun 2020 s.d. 2024

Grafik 1. 5 Perkembangan Pagu Anggaran 2020-2024



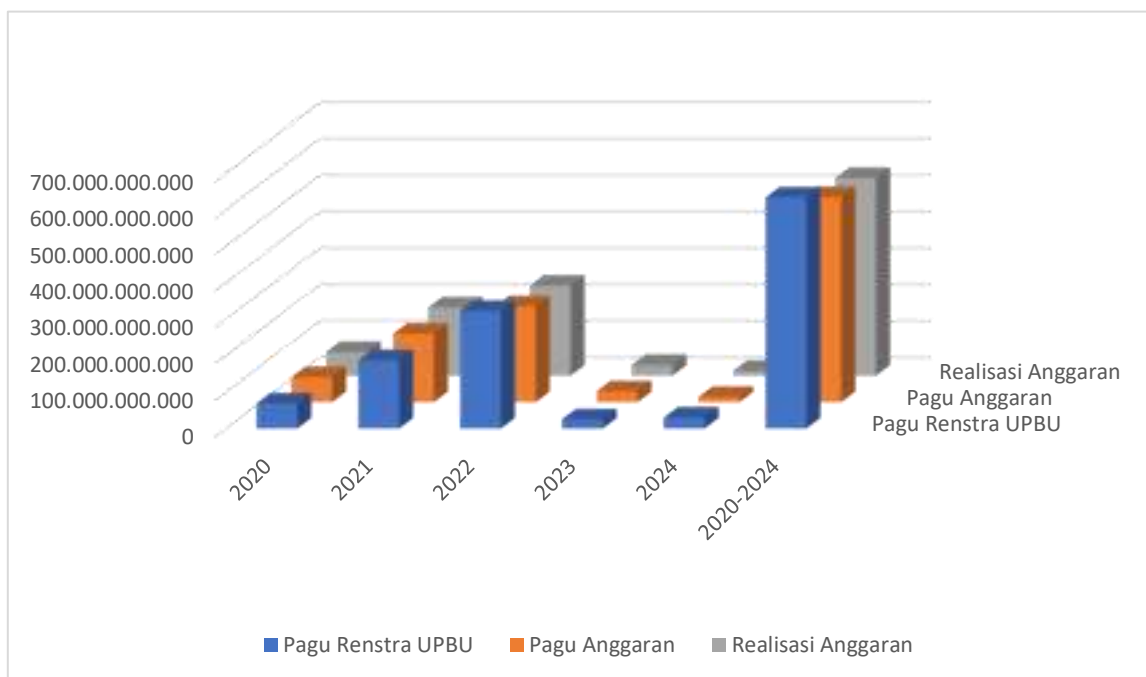
Berdasarkan pada indikasi kebutuhan pendanaan Renstra Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Mentawai Tahun 2020-2024 yang telah ditetapkan, telah terjadi beberapa penyesuaian anggaran per tahun yang terdapat dalam pagu anggaran Tahun 2020-2024 yang telah ditetapkan pemerintah. Dengan memperhatikan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

Tabel 1. 14 Perbandingan Pagu Anggaran Renstra

Pagu Anggaran	Pagu Tahun 2020-2024 (Rp.)					
	2020	2021	2022	2023	2024	Total
Pagu Renstra UPBU	68.637.864.000	187.486.318.000	322.649.046.000	24.771.833.800	30.112.000.000	633.597.061.800
Pagu Anggaran	68.328.392.000	187.486.318.000	262.726.587.000	29.704.336.000	14.215.138.000	562.460.771.000
Realisasi Anggaran	65.210.255.994	186.941.558.225	246.858.942.464	29.691.521.618	13.612.620.650	542.314.898.951
Alokasi terhadap Renstra (%)	99.55	100.00	81.43	119.91	47.21	88.77
Realisasi terhadap Alokasi (%)	95.01	99.71	76.51	119.86	45.21	85.59

Sumber : Renstra dan LAKIP Kantor UPBU Kelas III Mentawai Tahun 2020 s.d. 2024

Grafik 1. 6 Perbandingan Pagu Anggaran Renstra Tahun 2020-2024



Pagu Renstra Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Mentawai selama lima tahun sebesar Rp. 633.597.061.800,- menunjukkan kebutuhan strategis jangka menengah Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Mentawai dalam mendukung program kerja yang direncanakan. Namun, alokasi pagu anggaran yang diberikan hanya mencapai Rp. 562,460,771,000,- atau sekitar 88.77% dari total kebutuhan yang direncanakan. Selama lima tahun tersebut, terlihat adanya kesenjangan yang signifikan di mana pagu Renstra selalu lebih tinggi dibandingkan dengan pagu anggaran. Misalnya, pada Tahun 2024, pagu Renstra sebesar Rp. 30.112.000.000,-, sedangkan pagu anggaran hanya sebesar Rp. 14.215.138.000,- (sekitar 47.21% dari kebutuhan strategis). Dari pagu anggaran yang dialokasikan sebesar Rp. 562,460,771,000,- selama periode 2020-2024 hanya terealisasi sebesar Rp. 542,314,898,951,- atau sekitar 96.42%.

Realisasi anggaran yang mencapai Rp. 542,314,898,951,- hanya sekitar 85.59% dari total pagu Renstra sebesar Rp. 633.597.061.800,-. Ini menunjukkan bahwa kebutuhan strategis Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Mentawai selama periode tersebut belum sepenuhnya dapat dipenuhi oleh alokasi anggaran yang terealisasi, terutama karena keterbatasan pagu anggaran yang diberikan. Oleh karena itu, dalam hal ini terlihat bahwa kebutuhan strategis yang digambarkan dalam pagu Renstra jauh lebih besar dibandingkan dengan alokasi anggaran yang diberikan. Meskipun terdapat keterbatasan anggaran, Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Mentawai mampu menunjukkan kinerja yang cukup baik dengan capaian realisasi yang mendekati pagu anggaran setiap tahun. Dengan perencanaan yang lebih matang dan penguatan

koordinasi lintas sektor, diharapkan alokasi anggaran ke depan dapat lebih mendukung kebutuhan strategis Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Mentawai.

1.1.9 Capaian Sasaran Startegis dan Indikator Kinerja Kantor UPBU Kelas III Mentawai 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 Mentawai meliputi :

1. Sasaran Pertama : Meningkatnya Kinerja Pelayanan Prasarana Bandar Udara, terdiri dari empat indikator kinerja utama yaitu (1) Jumlah Penumpang yang Dilayani, (2) Jumlah Pergerakan Pesawat yang Dilayani, dan (3) 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 Mentawai ini terus diupayakan sebaik mungkin sebagai indikator keberhasilan kinerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Mentawai selama kurun waktu Tahun 2020-2024.

Berdasarkan pada hasil evaluasi pada pencapaian indikator kinerja utama (*core business*) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Mentawai, 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 sangat memuaskan. Pada Tahun 2020, capaian sebesar 76.25%, dengan realisasi 183 orang yang dimana hal ini menunjukkan penurunan terhadap target yaitu 240 orang. Pada Tahun 2021, capaian meningkat sebesar 119.41%, dengan realisasi 1070 orang terhadap target yaitu 896 orang. Pada Tahun 2022, capaian mengalami penurunan menjadi 94.58%, dengan realisasi 1362 orang

terhadap target 1440 orang. Hal ini dikarenakan proses pembangunan bandara baru. Pada Tahun 2023, capaian meningkat kembali di angka 132.66%, dengan realisasi 2096 orang terhadap target 1580 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 139.28%, dengan realisasi 2340 orang terhadap target 1680 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 Pergerakan Pesawat yang Dilayani” menunjukkan selama periode Tahun 2020 hingga 2024, capaian indikator kinerja jumlah pesawat yang dilayani menunjukkan capaian yang baik, walaupun dengan tren penurunan dan kenaikan. Pada Tahun 2020, capaian yang di dapat sebesar 89.13%, dengan realisasi 82 *movement* dari target sebesar 92 *movement*. Pada Tahun 2021, capaian meningkat sebesar 119.35%, dengan realisasi 222 *movement* terhadap 186 *movement*. Hal ini menunjukkan peningkatan jumlah pergerakan pesawat yang cukup signifikan dibanding tahun sebelumnya. Pada Tahun 2022, capaian menurun menjadi sebesar 76.39%, dengan realisasi 220 *movement* terhadap target 288 *movement*. Hal ini menunjukkan bahwa aktivitas penerbangan mulai menghadapi perlambatan. Pada Tahun 2023, capaian mengalami peningkatan sedikit menjadi 79.38%, dengan realisasi 254 *movement* terhadap target 320 *movement*. Kenaikan ini menggambarkan adanya pemulihan meskipun belum dapat memenuhi target yang ditetapkan. Pada Tahun 2024, capaian menurun sebesar 71.09%, dengan realisasi 273 *movement* terhadap target 384 *movement*. Tren ini memperlihatkan bahwa meskipun pergerakan pesawat cenderung meningkat dari sisi jumlah realisasi, namun target yang lebih tinggi setiap tahunnya belum dapat tercapai sehingga capaian kinerja menunjukkan penurunan. Secara keseluruhan, capaian cenderung stabil. 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 ketiga “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. Pada Tahun 2020, capaian sebesar 0%, dengan nilai realisasi 0 terhadap target sebesar 80. Pada Tahun 2021, capaian tetap sama sebesar 0%, dengan nilai realisasi 0 terhadap nilai target 84. Pada Tahun 2022, capaian mengalami kenaikan sebesar 100%, dengan nilai realisasi 84 sesuai dengan target yang ditetapkan. Hal ini menunjukkan ekspektasi

publik terhadap pelayanan bandar udara cukup stabil. Pada Tahun 2023, capaian tertinggi selama kurun waktu lima tahun capaian meningkat sebesar 114.91%, dengan nilai realisasi 97.67 terhadap target 85. Hal ini menunjukkan terjadi peningkatan terhadap jumlah responden dan ekspektasi publik terhadap pelayanan bandar udara yang sudah memuaskan. Pada Tahun 2024 capaian menurun sedikit menjadi sebesar 111.2%, dengan nilai realisasi 95.63 terhadap target 86. Kinerja ini menunjukkan bahwa Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Mentawai, dalam pelayanannya telah mengoptimalkan standar minimum pelayanan bandar udara, serta meningkatkan 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 Mentawai dapat dilihat pada tabel berikut.

Sesuai KP 13 Tahun 2021 ttg Renstra DJPU Tahun 2020-2024				Target Renstra					Realisasi					Capaian terhadapTarget Renstra (%)					Notifikasi Keterca paian Target 2024
Sasara n	Indikator Kinerja		Satu an	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	240	896	1440	1580	1680	183	1070	1362	2096	2340	76.25	119.41	94.58	132.66	139.28	Tercapai
	IK .2	Jumlah Pergerakan Pesawat yang Dilayani	Angka	92	186	288	320	384	82	222	220	254	273	89.13	119.35	76.39	79.38	71.09	Tidak Tercapai
	IK .3	Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan	Nilai	80	84	84	85	86	0	0	84	97.67	95.63	0	0	100	114.91	111.2	Tidak Tercapai

		Bandar Udara																	
Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara	IK .4	Persentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara	%	Perubahan Manual IKK Sesuai dengan KP 239 Tahun 2021	100	100	100	100	Perubahan Manual IKK Sesuai dengan KP 239 Tahun 2021	100	100	100	100	Perubahan Manual IKK Sesuai dengan KP 239 Tahun 2021	100,00	100,00	100,00	100,00	Tercapai
	IK .5	Persentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara	%	Perubahan Manual IKK Sesuai dengan KP 239 Tahun 2021	100	100	100	100	Perubahan Manual IKK Sesuai dengan KP 239 Tahun 2021	100	100	100	100	Perubahan Manual IKK Sesuai dengan KP 239 Tahun 2021	100,00	100,00	100,00	100,00	Tercapai

Sumber : Evaluasi Akhir Renstra 2020-2024 dan LAKIP 2024

Selain indikator kinerja utama yang merupakan *core business* Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Mentawai, 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, capaian pelahan meningkat sebesar 83.33% dengan realisasi 5 dokumen terhadap target 6 dokumen. Pada Tahun 2022 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 capaian yang didapat mengalami penurunan yaitu sebesar 0% dengan realisasi 0 dokumen terhadap target 3 dokumen. Pada Tahun 2022 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 capaian yang fluktuasi. Pada Tahun 2020, capaian sebesar 98.39%, dengan realisasi 95.44% terhadap target 97%. Hal ini menunjukkan bahwa daya serap anggaran dapat berjalan dengan baik meskipun belum mencapai 100%. Pada Tahun 2021, capaian meningkat sebesar 99.71%, dengan realisasi 99.71% terhadap target 100%. Hal ini menunjukkan bahwa serapan anggaran mengalami sedikit peningkatan namun masih berada pada rentang di bawah target. Pada Tahun 2022, capaian menurun sebesar 93.96%, dengan realisasi 93.96% terhadap target 100%. Hal ini mengindikasikan adanya sisa anggaran yang tidak dapat terserap secara maksimal. Pada Tahun 2023, capaian meningkat sebesar 99.96% sekaligus capaian tertinggi selama kurun waktu lima tahun, dengan realisasi 99.96% terhadap target 100%. Kinerja ini menunjukkan pagu anggaran yang belum dapat mengakomodir kebutuhan belanja pegawai pada Tahun 2023, sehingga daya serap hampir memenuhi target. Pada Tahun 2024, capaian menurun sebesar 95.76%, dengan realisasi 95.76% terhadap target 100%. Hal ini menunjukkan daya serap anggaran cukup baik. Secara keseluruhan 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 capaian yang beragam dari tahun ke tahunnya. Pada Tahun 2020, capaian sebesar 149.83%, dengan realisasi Rp. 142.572.138.846,- dengan target sebesar Rp. 95.156.137.117,- menjadi capaian tertinggi selama kurun waktu lima tahun. sesuai dengan target yang ditetapkan. Pada Tahun 2021, capaian menurun sebesar 100% dengan realisasi Rp. 317.983.061.118 ,- terhadap target Rp. 317.983.061.118,-. sesuai dengan target yang ditetapkan. Pada Tahun 2022, capaian menurun sebesar 75.85%, dengan realisasi Rp.477.827.618.832,- terhadap target Rp.629.939.975.118,-. Hal ini menunjukkan tidak ada kegiatan belanja modal yang menjadi nilai tambah aset. Pada Tahun 2023, capaian meningkat sebesar 83.43%, dengan realisasi Rp. 534.662.159.297,- terhadap target Rp.640.858.000.000,-. Hal ini mencerminkan terdapat kegiatan belanja modal perlahan membaik. Pada Tahun 2024, capaian menurun sebesar 71.72% sekaligus menjadi capaian terendah, dengan realisasi Rp. 494.780.029.863,- terhadap target Rp. 689.878.600.000,-. Hal ini mencerminkan secara

keseluruhan kenaikan target tidak dapat mengakomodir realisasi nilai aset, karena faktor penyusutan, penghapusan aset, dan kegiatan belanja modal yang tidak selalu ada dalam kurun waktu lima tahun. Oleh karena itu, ini menjadi tantangan ke depan bagaimana menentukan rencana strategis terhadap nilai aset, agar lebih realistis dan menantang.

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. Pada Tahun 2020, capaian sebesar 17.04%, dengan realisasi 17.04% terhadap target 100%. Hal ini menggambarkan potensi penerimaan PNBP yang sangat kecil. Pada Tahun 2021, capaian meningkat drastis sebesar 484%, dengan realisasi 484% terhadap target 100% dan menjadi capaian tertinggi selama kurun waktu lima tahun. Pada Tahun 2022, capaian menurun sebesar 378.86%, dengan realisasi 378.86% terhadap target 100%. Hal ini menunjukkan kinerja yang sangat baik dan tetap jauh melampaui target. Pada Tahun 2023, capaian menurun kembali menjadi sebesar 192.34%, dengan realisasi 192.34% terhadap target 100%. Hal ini menunjukkan adanya normalisasi penerimaan, meskipun kinerja PNBP masih berada di atas target yang ditetapkan. Pada Tahun 2024, capaian menurun sebesar 152.38%, dengan realisasi 152.38% terhadap target 100%. Hal ini mencerminkan penerimaan PNBP tetap melampaui target, meskipun mengalami tren penurunan dibanding tahun sebelumnya. Secara keseluruhan, capaian PNBP menunjukkan realisasi yang melebihi target setelah tahun 2021. 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	IK P. 1 Jumlah Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)	Dokumen	6	6	6	6	6	4	5	6	6	6	66.66	83.33	100.00	100.00	100.00	Tidak Tercapai
	IK P. 2 Jumlah Dokumen SPIP	Dokumen	3	3	3	3	3	1	0	3	3	3	33.3	0	100.00	100.00	100.00	Tidak Tercapai
	IK P. 3 Persentase Realisasi	%	97	100	100	100	100	95.44	99.71	93.96	99.96	95.76	98.39	99.71	93.96	99.96	95.76	Tidak Tercapai

		asi Angga ran Belanj a Banda r Udara																	
IK P. 4	Nilai Aset Banda r Udara yang Berha sil Dilinv entari sasi	Ru pia h	95.15 6.137. 117	317.98 3.061. 118	629.939 .975.11 8	640.8 58.00 0.000	689.87 8.600.0 00	142.57 2.138.8 46	317.98 3.061. 118	477.82 7.618. 832	534.6 62.15 9.297	494.7 80.02 9.863	149. 83	10 0	75.8 5	83 .4 3	71.72	Tidak Tercap ai	
IK P. 5	Perse ntase Penca paian Target Peneri maaa n Negar a Bukan Pajak (PNB P)	%	100	100	100	100	100	17.04	484	378.86	192.3 4	152.3 8	17.0 4	48 4	378. 86	19 2. 34	152.3 8	Tercap ai	

Sumber : Evaluasi Akhir Renstra 2020-2024 dan LAKIP 2024

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.

1.2.4 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 Mentawai 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. Pemenuhan Standar Keselamatan dan Keamanan

Salah satu yang memerlukan perhatian khusus yaitu penurunan (settlement) pada runway strip, yang berpotensi berdampak langsung terhadap keselamatan dan keamanan penerbangan. Penurunan (settlement) runway strip berpotensi menimbulkan risiko seperti ketidakterkendalian pesawat saat keluar dari runway, kerusakan struktur pesawat, serta ancaman keselamatan bagi penumpang dan awak pesawat. Kondisi ini juga dapat berdampak pada pembatasan jenis pesawat yang dapat beroperasi di Bandara Mentawai, sehingga berimplikasi terhadap konektivitas dan aksesibilitas wilayah.

2. Optimalisasi Potensi PNB

Optimalisasi ini dapat dilakukan melalui pemanfaatan aset transportasi udara yang belum digunakan secara maksimal, salah satunya lahan bandara lama. Aset tersebut memiliki nilai

ekonomi yang signifikan apabila dikelola secara produktif melalui skema kerja sama dengan pihak investor.

Melalui mekanisme penyewaan lahan atau kerja sama pemanfaatan aset, pemerintah dapat membuka peluang bagi investor untuk mengembangkan berbagai kegiatan usaha yang relevan, seperti resort, area wisata pantai, dan kawasan komersial lainnya. Skema pengelolaan oleh investor, baik melalui sewa jangka panjang maupun kerja sama pemanfaatan aset, memungkinkan optimalisasi nilai lahan tanpa membebani anggaran pemerintah, sekaligus memberikan kepastian penerimaan PNBP secara berkelanjutan.

3. Penguatan Kompetensi Sumber Daya Manusia

Tantangan penguatan kompetensi sumber daya manusia masih menjadi isu strategis yang perlu ditangani secara sistematis. Salah satu permasalahan utama yang dihadapi yaitu beberapa tenaga PPPK meliputi tenaga teknis dan operasional belum memiliki lisensi dan sertifikat kompetensi yang dipersyaratkan sesuai regulasi penerbangan sipil. Kondisi ini berpotensi menimbulkan risiko keselamatan dan keamanan penerbangan, mengingat operasional bandara menuntut ketelitian tinggi, kepatuhan terhadap prosedur, serta kompetensi teknis yang terverifikasi. Selain itu, keterbatasan pemahaman dan penguasaan teknologi juga menjadi tantangan signifikan dalam pengelolaan Bandara Mentawai.

4. Pemenuhan Program Padat Karya

Dalam rangka mendukung Sasaran Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, yaitu terwujudnya keselamatan dan keamanan penerbangan serta terselenggaranya pelayanan transportasi udara yang andal di wilayah 3T, Bandar Udara Mentawai pada periode Tahun 2020 sampai dengan Tahun 2024 telah melaksanakan kegiatan padat karya sesuai dengan Instruksi Presiden. Kegiatan yang dilaksanakan setiap tahun berupa pembersihan drainase, pembersihan pagar, dan pembersihan strip landasan, yang merupakan bagian dari kegiatan pemeliharaan rutin fasilitas bandar udara untuk menjaga kelaikan operasional bandar udara. Pelaksanaan kegiatan melibatkan kelompok masyarakat di sekitar Bandar Udara Mentawai. Pada periode Tahun 2025 sampai dengan Tahun 2029, Bandar Udara Mentawai akan melanjutkan pelaksanaan kegiatan padat karya sesuai dengan kebijakan Pemerintah dan arahan Presiden, sebagai bentuk dukungan terhadap pencapaian Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara terkait keselamatan, keamanan, dan keandalan pelayanan transportasi udara.

1.2.5 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 Mentawai 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 Perubahan Keenam Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 40 Tahun 2014 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara.

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

1. Man (Sumber Daya Manusia)

Kekuatan:

- Ketersediaan SDM operasional penerbangan pada fungsi utama bandara, sejumlah 47 personel terdiri dari 29 PNS dan 7 P3K, 11 P3K Paruh Waktu.
- Pengalaman kerja personel dalam mendukung layanan keselamatan dan keamanan penerbangan.
- Jabatan Bendahara Penerimaan maupun pengeluaran telah memiliki sertifikasi BNT dari Kementerian Keuangan.
- Pejabat Pembuat Komitmen dan PPSPM yang telah memiliki sertifikasi dari Kementerian Keuangan.
- Pejabat Pengadaan telah memiliki sertifikat kompetensi Ahli Pengadaan Nasional dari LKPP.
- SDM aktif mengikuti diklat/bimtek/sosialisasi/pengembangan diri sesuai dengan pekerjaan yang diemban berdasarkan ketersediaan.
- Loyalitas dan stabilitas pegawai relatif terjaga.

Kelemahan:

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

2. Money

Kekuatan:

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

Kelemahan:

- Perubahan kebijakan anggaran (pemotongan, realokasi, *refocusing*).
- Keterbatasan anggaran untuk pengembangan dan peningkatan kapasitas layanan.
- Ketergantungan tinggi terhadap alokasi anggaran pusat.
- Fleksibilitas anggaran yang terbatas dalam merespons kebutuhan mendesak.
- Pembiayaan PNBP masih minim, namun dapat dilakukan penyewaan lahan atau kerja sama pemanfaatan aset.

- Kondisi wewenang menyebabkan potensi PNBK berkurang bahkan hilang.

3. Method

Kekuatan:

- Proses bisnis layanan penerbangan telah memiliki SOP dan regulasi teknis.
- SOP telah dimutakhirkan dan disosialisasikan.
- Sistem pelaporan dan administrasi kinerja telah berjalan.
- Penerapan standar keselamatan dan keamanan penerbangan sebagai acuan kerja.
- Telah memiliki sistem pengamanan kategori H serta pelayanan keselamatan penerbangan kategori 4 sebagai dasar penyelenggaraan layanan kebandarudaraan.
- Sudah memiliki Dokumen Rencana Induk Bandar Udara (RIBU), Master Plan, RTT, dan Analisis Dampak dan Lingkungan.
- Bandara Mentawai sudah memiliki BKK (Batas Kawasan Kebisingan), DLK_r (Daerah Lingkungan Kerja), DLK_p (Daerah Lingkungan Kepentingan).

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.

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.hapus
- Keterbatasan peralatan pendukung operasional tertentu.
- Biaya pemeliharaan sarana dan prasarana relatif tinggi.
- Peralatan/aplikasi mengalami *error*.
- Sebagian peralatan dari bandara lama kondisinya rusak parah sehingga harus dihapuskan.

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 Mentawai dipengaruhi oleh kondisi sumber daya manusia, anggaran, sarana prasarana, serta tata kelola organisasi. Faktor-faktor tersebut menjadi dasar dalam mengidentifikasi potensi dan permasalahan internal yang memengaruhi pencapaian kinerja layanan kebandarudaraan.

2. Lingkungan Eksternal

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

1. Politik dan Kebijakan

Dinamika politik dan arah kebijakan di Kabupaten Kepulauan Mentawai berkembang dalam konteks wilayah kepulauan yang memiliki tantangan geografis, sosial, dan administratif yang khas. Penyelenggaraan pemerintahan daerah menuntut kebijakan yang adaptif serta dukungan lintas tingkat pemerintahan agar proses pembangunan dan pelayanan publik dapat berjalan secara efektif. Dalam hal ini, peran Pemerintah Provinsi Sumatera Barat menjadi penting sebagai penghubung kebijakan antara pemerintah kabupaten dan pemerintah pusat, sekaligus sebagai mitra dalam memperkuat stabilitas dan tata kelola pemerintahan di Kepulauan Mentawai.

Salah satu isu strategis paling menonjol di Kabupaten Kepulauan Mentawai adalah aksesibilitas transportasi yang krusial untuk pembangunan sosial-ekonomi dan konektivitas daerah. Kabupaten Kepulauan Mentawai merupakan wilayah kepulauan yang geografisnya terpencil dari daratan besar pulau Sumatera. Kondisi ini menjadi kebutuhan akan sarana transportasi udara sebagai game changer untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, layanan publik, dan konektivitas antar wilayah di Indonesia bagian barat.

Secara politis, keberadaan dan operasionalisasi Bandara Mentawai juga merupakan simbol komitmen pemerintah daerah terhadap pengembangan wilayah terluar serta percepatan pertumbuhan ekonomi lokal, termasuk sektor pariwisata internasional dan ekonomi biru. Peningkatan layanan transportasi udara diharapkan dapat memangkas waktu tempuh, menurunkan biaya logistik, mendorong investor, meningkatkan kunjungan wisatawan, serta membuka peluang kerja bagi masyarakat lokal.

dukungan pemerintah daerah terhadap kebijakan pembangunan di Mentawai turut mempengaruhi dinamika politik lokal, terutama dalam membangun kepercayaan masyarakat terhadap kepemimpinan daerah. Kebijakan yang berorientasi pada

peningkatan konektivitas, seperti pengembangan bandar udara, dipersepsikan sebagai langkah konkret dalam mengatasi keterisolasian wilayah dan mendorong pertumbuhan ekonomi serta pelayanan sosial. Dalam konteks ini, proses politik di Mentawai bergerak ke arah penguatan kolaborasi antara eksekutif dan legislatif daerah, serta peningkatan peran pemerintah provinsi sebagai mitra strategis dalam mendukung stabilitas pemerintahan dan keberlanjutan pembangunan daerah Kepulauan Mentawai.

2. Ekonomi

Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) merupakan indikator utama untuk menggambarkan kinerja perekonomian suatu wilayah karena mencerminkan seluruh nilai tambah barang dan jasa yang dihasilkan selama satu tahun. PDRB disajikan dalam dua pendekatan, yaitu PDRB atas dasar harga berlaku (ADHB) yang menunjukkan nilai nominal pada tahun berjalan dan PDRB atas dasar harga konstan (ADHK) yang menggambarkan kondisi ekonomi riil karena telah menghilangkan pengaruh inflasi.

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik Kabupaten Kepulauan Mentawai, perekonomian Mentawai pada tahun 2024 menunjukkan tren pemulihan yang semakin kuat pascapandemi Covid-19. Pertumbuhan ekonomi pada tahun 2024 tercatat positif, berada pada kisaran sekitar 3-4 persen, yang mencerminkan meningkatnya aktivitas produksi barang dan jasa di berbagai sektor ekonomi. PDRB atas dasar harga konstan terus meningkat dibandingkan tahun sebelumnya, menandakan adanya pertumbuhan ekonomi secara riil. Sementara itu, PDRB atas dasar harga berlaku juga mengalami peningkatan sebagai dampak dari bertambahnya volume produksi dan pengaruh inflasi, sehingga tidak dapat secara langsung digunakan untuk menilai peningkatan kesejahteraan tanpa melihat PDRB harga konstan.

Jika dilihat dari struktur perekonomian, pendapatan regional Kabupaten Kepulauan Mentawai pada tahun 2024 masih didominasi oleh kategori pertanian, kehutanan, dan perikanan, yaitu sebesar sekitar 47,42 persen dari total PDRB. Dominasi sektor ini menunjukkan bahwa perekonomian Mentawai masih sangat bergantung pada sektor primer dan sumber daya alam. Selanjutnya, struktur perekonomian diikuti oleh kategori konstruksi sebesar sekitar 14,17 persen, yang mencerminkan aktivitas pembangunan infrastruktur dan fisik di wilayah kepulauan. Kemudian, kategori perdagangan besar dan eceran, reparasi mobil dan sepeda motor berkontribusi sekitar 13,72 persen terhadap PDRB. Sementara itu, sisanya merupakan kontribusi dari kategori usaha lainnya, seperti administrasi pemerintahan, transportasi dan pergudangan, jasa pendidikan, jasa kesehatan, serta berbagai sektor jasa lainnya.

Dari sisi pembangunan manusia, Indeks Pembangunan Manusia (IPM) Kabupaten Kepulauan Mentawai masih berada di bawah rata-rata Provinsi Sumatera Barat. Pada tahun 2023, IPM Mentawai tercatat sebesar 65,79, dan meskipun mengalami peningkatan pada 2024, posisinya tetap menjadi yang terendah di antara kabupaten/kota se-Sumatera Barat. Kondisi ini menunjukkan bahwa tantangan pembangunan masih besar, khususnya pada dimensi pendidikan, kesehatan, dan standar hidup layak, yang dipengaruhi oleh karakteristik wilayah kepulauan serta keterbatasan akses pelayanan dasar.

Selain itu, indikator kemiskinan juga menunjukkan tantangan serius dalam pembangunan daerah. Pada tahun 2024, persentase penduduk miskin di Kabupaten Kepulauan Mentawai tercatat sebesar 13,89 persen, meningkat tipis dari 13,72 persen pada tahun 2023. Kenaikan ini dipengaruhi oleh meningkatnya garis kemiskinan yang mencapai sekitar Rp461.088 per kapita per bulan, sebagai dampak dari tekanan inflasi dan kenaikan harga kebutuhan pokok. Angka kemiskinan tersebut merupakan yang tertinggi di Provinsi

Sumatera Barat, sehingga menegaskan bahwa isu kesejahteraan masyarakat masih menjadi persoalan utama di Mentawai.

Secara keseluruhan, kondisi perekonomian Kabupaten Kepulauan Mentawai pada tahun 2024 menunjukkan adanya perbaikan dibandingkan masa pandemi, yang tercermin dari pertumbuhan ekonomi yang kembali positif dan meningkatnya nilai PDRB. Namun demikian, struktur ekonomi yang masih sangat bergantung pada sektor pertanian, kehutanan, dan perikanan, rendahnya capaian pembangunan manusia, serta tingginya tingkat kemiskinan menunjukkan bahwa pembangunan ekonomi Mentawai masih menghadapi tantangan struktural. Oleh karena itu, ke depan diperlukan kebijakan pembangunan yang berorientasi pada diversifikasi ekonomi, peningkatan kualitas sumber daya manusia, serta penguatan sektor-sektor produktif yang mampu menciptakan nilai tambah dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat secara berkelanjutan.

3. Sosial Budaya

Suku Mentawai adalah nama salah satu suku yang menetap di Kepulauan Mentawai, Pulau Siberut, Sumatera Barat. Masyarakat Suku Mentawai terkenal masih bergantung penuh pada alam dan hidup jauh dari peradaban modern saat ini. Suku ini dikenal sebagai peramu yang sangat handal. Suku mentawai mempunyai Kebudayaan tradisi dan ritual yang terlihat sangat mengerikan dan menyakitkan, berikut tradisi suku Mentawai:

1. Rumah Adat Suku Mentawai

Di Mentawai memiliki 3 macam rumah :

a. Uma

Uma biasanya berupa sebuah rumah tradisional yang besar dan bisa di huni oleh beberapa keluarga batih menurut garis keturunan ayah.

b. Lalep

Di dekat uma didirikan beberapa lalep, lalep adalah rumah keluarga yang perkawinan mereka belum resmi.

c. Rusuk

Suatu pemondokan khusus, tempat penginapan bagi anak-anak muda, para janda dan mereka yang diusir dari kampung.

2. Makanan

Makanan pokok orang Mentawai yang tinggal di pulau Pagai adalah keladi, sedangkan di Siberut sagu dan pisang. Pada umumnya orang Mentawai doyan memakan daging monyet, rusa, babi dan ayam. Pemotongan babi biasanya dilakukan pada waktu pesta (punen) besar, sebagai tanda pertalian hubungan manusia dengan alam roh.

3. Pakaian

Pakaian laki-laki adalah kabit (cawat), yang perempuan memakai rok yang terbuat dari daun atau kulit kayu. Sisa dari keratan-keratan pakaian juga biasanya diambil sebagai hiasan. Gigi suku mentawai diasah dan diruncing supaya tajam. Namun mereka sudah sejak lama mengembangkan busana cacah tubuh (tatto) yang spesifik. Seiring dengan perkembangan, sekarang masyarakat Mentawai sudah mengenal pakaian dari kain. Walaupun begitu, biasanya Kerei (dukun) jarang atau tidak pernah memakai pakaian dari kain.

4. Kepercayaan & Adat Istiadat

Orang Mentawai termasuk penganut animisme, yang percaya kepada roh-roh, segala sesuatu (benda) yang ada berjiwa, Maksud tujuan dari kultus tersebut adalah agar diberi kesehatan dan umur panjang.

Timbulnya penyakit dianggap karena kekosongan pada jiwa. Kepergian jiwa untuk sementara, membawa akibat orang sakit, cara untuk menyembuhkan penyakit itu diperlukan Kerei (dukun). Kematian berarti jiwa pergi menghilang untuk selama-lamanya.

5. Adat

Kuat dalam menyatukan kebudayaan setiap rakyat adalah adat. "Arat" dalam bahasa dan kebudayaan Mentawai mencakup bermacam hal yang digolongkan kepada tradisi. Arat bagi masyarakat Mentawai adalah keselarasan dengan dunia, pemersatu dengan Uma dan jaminan hidup yang penuh dengan kedamaian dan ketentraman.

6. Agama / Kepercayaan

Kumpulan dan himpunan dari upacara-upacara disebut dengan "Arat Sabulungan". Sabulungan berasal dari kata bulu yang berarti daun. Bahan-bahan untuk perangkat upacara keagamaan itu banyak menggunakan dedaunan dan ranting-ranting pepohonan. Macam-macam sabulungan:

1. Taikamanua adalah roh yang hidup di udara dan langit
2. Taikapolak adalah roh yang bertempat tinggal di bumi
3. Taikabaga adalah roh yang hidup di bawah tanah
4. Roh-roh yang khusus menjaga Binatang
 - a. Taikaleleu
 - Samajuju, sebagai pelindung rusa
 - Taikatengaloina, pelindung binatang yang ada di atas pohon
 - b. Taikbagakoat, pelindung binatang di laut.

Masyarakat Mentawai sudah memeluk agama, namun pada hakekatnya kepercayaan Arat Sabulungan belum terkikis habis di lubuk hati orang Mentawai, oleh sebab itu corak keagamaan di Mentawai disebut Bikultural, bersama-sama dengan resmi, hidup dengan agama asli yang digolongkan ke dalam aliran kebatinan.

7. Pernikahan di suku Mentawai

Hubungan antara satu uma dengan uma lainnya di jaga dengan mengadakan ikatan perkawinan setiap laki-laki mengambil istri dari uma tetangga nya. Kalau seorang suami meninggal maka janda nya kembali ke uma asalnya.

8. Gigi Runcing Simbol Cantik

Tradisi unik di suku Mentawai adalah gigi runcing, tradisi ini biasanya ditujukan untuk para perempuan suku Mentawai, gigi runcing merupakan simbol kecantikan dari perempuan suku ini. Semakin runcing gigi mereka, semakin cantiklah perempuan itu. Selain sebagai simbol kecantikan, tradisi mengukir gigi ini juga menjadi simbol keseimbangan antara tubuh dan jiwa, dan mereka percaya bahwa tubuh manusia akan terpisah dengan roh atau jiwa.

9. Tato

Suku Mentawai punya tradisi tato yang dianggap sebagai tato tertua di dunia. tato di Suku Mentawai memiliki 3 tahap. Tahap pertama akan dilakukan di usia 11-12 tahun pada bagian pangkal lengan, Kemudian dilanjutkan dengan tahap kedua diusia 18-19 tahun pada bagian paha dan yang terakhir ketika seseorang telah dianggap dewasa. Dan seiring perjalanan waktu, kesederhanaan dan tradisi unik di suku Mentawai perlahan mulai hilang. Hal tersebut terjadi karena masuknya pengaruh dari budaya luar. Saat ini, di suku Mentawai, dapat ditemukan masyarakat yang mengenakan kaos.

Pemerintah memiliki peran penting dalam melindungi dan melestarikan kebudayaan Suku Mentawai yang kaya akan tradisi, adat istiadat, dan kearifan lokal di tengah arus modernisasi yang terus berkembang. Melalui kebijakan pelestarian budaya, pendampingan masyarakat adat, serta penguatan peran tokoh adat, pemerintah berupaya menjaga identitas budaya Mentawai agar tetap hidup dan diwariskan kepada generasi muda. Di saat yang sama, keunikan budaya Mentawai menjadi potensi besar untuk dikembangkan sebagai wisata budaya berbasis masyarakat, sehingga tidak hanya menjaga kelestarian tradisi, tetapi juga memberikan manfaat ekonomi bagi masyarakat lokal secara berkelanjutan.

4. Pertahanan dan Keamanan

Kabupaten Kepulauan Mentawai memiliki posisi geografis yang strategis sekaligus rentan dari perspektif pertahanan dan keamanan. Terletak di wilayah terluar Provinsi Sumatera Barat dan berhadapan langsung dengan Samudera Hindia, Mentawai menjadi bagian penting dalam menjaga kedaulatan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia di sisi barat. Karakteristik wilayah yang berupa kepulauan dengan bentang laut yang luas menjadikan pengawasan wilayah dan penegakan keamanan menghadapi tantangan yang kompleks.

Kondisi geografis Mentawai yang terdiri dari pulau-pulau terpencar menyebabkan keterbatasan jangkauan pengawasan aparat pertahanan dan keamanan. Akses ke sejumlah pulau terluar dan wilayah pesisir yang terpencil masih sulit dijangkau secara cepat, sehingga berpotensi menimbulkan kerawanan keamanan, seperti aktivitas ilegal di perairan, pelanggaran hukum, serta rendahnya pengawasan terhadap lalu lintas orang dan barang. Tantangan ini diperkuat oleh keterbatasan sarana dan prasarana pendukung, baik dari sisi transportasi, komunikasi, maupun logistik.

Selain itu, Kepulauan Mentawai berada pada kawasan rawan bencana alam, seperti gempa bumi dan tsunami, yang turut mempengaruhi stabilitas keamanan daerah. Dalam kondisi darurat bencana, kapasitas aparat keamanan tidak hanya dituntut menjaga ketertiban masyarakat, tetapi juga berperan dalam evakuasi, distribusi bantuan, dan pengamanan wilayah terdampak. Kesiapsiagaan pertahanan dan keamanan yang belum sepenuhnya merata menjadi isu strategis yang perlu mendapat perhatian serius dalam perencanaan pembangunan daerah.

Dari sisi keamanan sosial, masih terdapat tantangan dalam menjaga ketertiban dan rasa aman masyarakat, terutama di wilayah terpencil dengan keterbatasan akses layanan pemerintahan. Rendahnya kehadiran negara di beberapa wilayah dapat memengaruhi kepercayaan masyarakat terhadap institusi keamanan, sehingga dibutuhkan pendekatan yang lebih humanis, partisipatif, dan berbasis kearifan lokal dalam menjaga stabilitas sosial dan keamanan daerah.

Dalam konteks kebijakan, penguatan pertahanan dan keamanan di Kabupaten Kepulauan Mentawai memerlukan sinergi yang berkelanjutan antara pemerintah daerah, TNI, Polri, serta masyarakat. Upaya peningkatan kapasitas pengawasan wilayah, penguatan pos keamanan, peningkatan kesiapsiagaan bencana, serta pembinaan kesadaran bela negara menjadi agenda strategis yang penting. Pendekatan ini tidak hanya berorientasi pada aspek keamanan fisik, tetapi juga pada pembangunan ketahanan wilayah secara menyeluruh.

Maka dari itu, Penguatan sistem pertahanan dan keamanan yang adaptif terhadap kondisi kepulauan dan bencana alam menjadi kunci dalam menjaga stabilitas daerah, memperkuat kehadiran negara, serta mendukung keberlanjutan pembangunan dan kesejahteraan masyarakat Kepulauan Mentawai.

5. Lingkungan

Kabupaten Kepulauan Mentawai memiliki kekayaan lingkungan alam yang sangat tinggi, meliputi hutan hujan tropis, ekosistem pesisir, terumbu karang, mangrove, serta keanekaragaman hayati endemik yang bernilai ekologis dan ekonomi. Namun, karakteristik wilayah kepulauan yang terpencil dan rentan terhadap perubahan lingkungan menjadikan isu kondisi lingkungan sebagai salah satu isu strategis utama dalam pembangunan daerah Kepulauan Mentawai.

Tekanan terhadap lingkungan di Kepulauan Mentawai semakin meningkat seiring dengan pertumbuhan penduduk, aktivitas pembangunan, serta pemanfaatan sumber daya alam yang belum sepenuhnya berbasis keberlanjutan. Alih fungsi lahan, pembukaan kawasan hutan, serta praktik pemanfaatan sumber daya alam yang tidak terkendali berpotensi menurunkan kualitas lingkungan, meningkatkan risiko erosi, serta mengganggu keseimbangan ekosistem darat dan pesisir. Kondisi ini dapat berdampak langsung pada mata pencaharian masyarakat yang sebagian besar bergantung pada sumber daya alam, seperti perikanan, pertanian tradisional, dan pariwisata berbasis alam.

Selain itu, wilayah Kepulauan Mentawai berada pada kawasan rawan bencana alam, seperti gempa bumi, tsunami, abrasi pantai, dan gelombang laut tinggi. Kerentanan lingkungan terhadap bencana tersebut diperparah oleh degradasi ekosistem alami yang seharusnya berfungsi sebagai pelindung alami, seperti hutan mangrove dan terumbu karang. Menurunnya kualitas lingkungan berpotensi meningkatkan tingkat kerusakan dan kerugian akibat bencana, serta memperbesar risiko terhadap keselamatan dan kesejahteraan masyarakat.

Permasalahan pengelolaan lingkungan juga tercermin dari keterbatasan sistem pengelolaan sampah dan limbah, khususnya di wilayah pesisir dan permukiman pulau-pulau kecil. Sampah domestik dan limbah aktivitas manusia yang belum tertangani secara optimal berpotensi mencemari laut dan pesisir, mengancam biota laut, serta menurunkan daya dukung lingkungan. Tantangan ini menjadi semakin kompleks karena keterbatasan infrastruktur, sumber daya manusia, dan pembiayaan dalam pengelolaan lingkungan di wilayah kepulauan.

Di sisi lain, kondisi lingkungan Kepulauan Mentawai menyimpan peluang strategis untuk pengembangan pembangunan berkelanjutan. Kelestarian alam Mentawai dapat menjadi modal utama dalam pengembangan pariwisata berbasis ekowisata, ekonomi hijau, serta penguatan ketahanan wilayah terhadap perubahan iklim. Oleh karena itu, diperlukan kebijakan lingkungan yang terintegrasi, melibatkan peran aktif masyarakat lokal, serta mengedepankan kearifan lokal dalam menjaga dan memanfaatkan sumber daya alam secara berkelanjutan.

Oleh karena itu, Upaya perlindungan dan pengelolaan lingkungan yang berkelanjutan tidak hanya penting untuk menjaga keseimbangan ekosistem, tetapi juga menjadi fondasi utama dalam mendukung ketahanan wilayah, kesejahteraan masyarakat, dan keberlanjutan pembangunan Kepulauan Mentawai di masa depan.

6. Alam

Kabupaten Kepulauan Mentawai memiliki karakteristik alam yang unik sekaligus menantang, karena terdiri dari gugusan pulau-pulau yang dipisahkan oleh laut lepas Samudera Hindia. Kondisi geografis ini menjadikan sektor transportasi sebagai urat nadi utama bagi mobilitas penduduk, distribusi logistik, serta akses terhadap layanan publik. Namun, faktor alam yang ekstrem dan rentan terhadap bencana alam menjadikan pembangunan dan pengelolaan transportasi di Kepulauan Mentawai sebagai isu strategis yang memerlukan perhatian khusus.

Secara alamiah, Kepulauan Mentawai berada pada zona subduksi lempeng tektonik aktif yang menjadikannya rawan terhadap gempa bumi dan tsunami. Risiko bencana ini berdampak langsung pada keberlanjutan sistem transportasi, khususnya transportasi laut dan udara. Pelabuhan, dermaga rakyat, dan fasilitas bandara kerap berada di wilayah pesisir yang rentan terhadap gelombang tinggi, abrasi pantai, dan potensi kerusakan akibat aktivitas seismik. Kondisi ini menuntut perencanaan transportasi yang berorientasi pada mitigasi bencana serta ketahanan infrastruktur jangka panjang.

Selain itu, kondisi oseanografi Mentawai yang dipengaruhi oleh gelombang Samudera Hindia menyebabkan cuaca laut yang sering tidak menentu, terutama pada musim angin barat. Gelombang tinggi dan cuaca ekstrem kerap menghambat jadwal pelayaran kapal penumpang dan kapal barang, sehingga menyebabkan keterlambatan distribusi logistik, keterbatasan mobilitas masyarakat antarpulau, serta meningkatnya biaya transportasi. Ketergantungan masyarakat Mentawai terhadap transportasi laut menjadikan faktor alam ini sebagai tantangan strategis dalam menjamin konektivitas wilayah secara berkelanjutan.

Pada sektor transportasi udara, kondisi alam seperti curah hujan tinggi, kabut, dan angin kencang juga mempengaruhi keselamatan dan keteraturan penerbangan menuju dan dari Kepulauan Mentawai. Bandara Mentawai memiliki peran penting sebagai alternatif transportasi yang lebih cepat, terutama dalam kondisi darurat dan pelayanan kesehatan. Namun, keterbatasan fasilitas navigasi serta pengaruh cuaca ekstrem menjadikan operasional penerbangan masih bersifat terbatas dan belum optimal. Hal ini menegaskan bahwa faktor alam menjadi penentu utama dalam efektivitas transportasi udara di wilayah kepulauan.

Di sisi lain, kondisi alam Kepulauan Mentawai yang masih relatif alami dan kaya akan potensi wisata bahari juga menghadirkan peluang strategis bagi pengembangan transportasi yang berwawasan lingkungan. Pengembangan sarana transportasi laut dan udara yang ramah lingkungan, tangguh terhadap bencana, serta terintegrasi antarpulau menjadi kebutuhan mendesak guna mendukung pariwisata berkelanjutan dan peningkatan kesejahteraan masyarakat lokal, tanpa mengabaikan kelestarian ekosistem pesisir dan laut.

Dengan demikian, Kondisi geografis, cuaca ekstrem, dan kerawanan bencana menuntut kebijakan transportasi yang adaptif, berkelanjutan, dan berorientasi pada ketahanan wilayah. Sinergi antara perencanaan tata ruang, mitigasi bencana, dan pembangunan transportasi menjadi kunci dalam menjamin konektivitas serta ketahanan daerah Kepulauan Mentawai di masa depan.

7. Pariwisata

Kabupaten Kepulauan Mentawai merupakan salah satu daerah tujuan wisata unggulan di Provinsi Sumatera Barat, baik bagi wisatawan nusantara maupun wisatawan mancanegara. Daya tarik utama pariwisata Mentawai terletak pada wisata bahari, khususnya wisata selancar (surfing). Kepulauan Mentawai dikenal luas sebagai salah satu destinasi selancar terbaik di dunia karena memiliki karakteristik ombak yang konsisten, tinggi, dan berkualitas, sehingga sering dijuluki sebagai surga ombak bagi para peselancar internasional.

Selain wisata selancar, Kabupaten Kepulauan Mentawai juga memiliki potensi pariwisata yang beragam. Berdasarkan data terbaru hingga tahun 2024, objek wisata yang tersebar di wilayah Kepulauan Mentawai meliputi wisata panorama alam, wisata bahari, wisata sumber air, dan wisata budaya. Jenis wisata bahari masih mendominasi jumlah objek wisata yang ada, sejalan dengan karakter geografis wilayah yang berupa kepulauan. Berbagai destinasi unggulan antara lain Air Terjun Pajujurung, Air Terjun Sempungan, Pantai Malakopa, Ombak Sibigeu, Pulau Awera, Pantai Jati, Pantai Mapadegat, Air Terjun Batsimalelet, Situs Sejarah Taluk Pulai, serta Pulau Pitojat. Keanekaragaman objek wisata tersebut menunjukkan bahwa potensi pariwisata Mentawai tidak hanya terbatas pada wisata bahari, tetapi juga mencakup wisata alam dan budaya lokal.

Perkembangan sektor pariwisata turut mendorong pertumbuhan usaha jasa akomodasi di Kabupaten Kepulauan Mentawai. Berdasarkan data BPS Kabupaten Kepulauan Mentawai tahun 2024, jumlah usaha akomodasi mengalami peningkatan dibandingkan tahun 2020. Pada tahun 2024, jumlah akomodasi tercatat sekitar 120–130 unit, yang meliputi resort, hotel, wisma, penginapan, losmen, dan homestay, dan tersebar di hampir seluruh kecamatan. Kecamatan Siberut Barat Daya masih menjadi wilayah dengan jumlah akomodasi terbanyak, terutama resort dan penginapan yang melayani wisatawan selancar. Kondisi ini berkaitan erat dengan peran wilayah tersebut sebagai pusat destinasi wisata selancar internasional di Mentawai.

Sementara itu, distribusi akomodasi di kecamatan lain menunjukkan perkembangan yang lebih merata dibandingkan periode sebelumnya, meskipun masih terdapat kecamatan dengan jumlah akomodasi yang relatif terbatas. Hal ini mencerminkan bahwa pengembangan pariwisata Mentawai masih terpusat di wilayah-wilayah tertentu dan membutuhkan pemerataan pembangunan sarana pendukung pariwisata di seluruh wilayah kepulauan.

Selain akomodasi, perkembangan pariwisata juga tercermin dari bertambahnya usaha jasa makanan dan minuman. Pada tahun 2024, jumlah rumah makan dan kedai makan di Kabupaten Kepulauan Mentawai mengalami peningkatan dibandingkan tahun 2020. Data statistik daerah menunjukkan bahwa terdapat lebih dari 30 rumah makan dan sekitar 250–260 kedai makan yang tersebar di berbagai kecamatan. Peningkatan jumlah usaha ini menunjukkan tumbuhnya aktivitas ekonomi lokal yang didorong oleh sektor pariwisata, baik untuk memenuhi kebutuhan wisatawan maupun masyarakat setempat.

Secara keseluruhan, sektor pariwisata Kabupaten Kepulauan Mentawai pada tahun 2024 menunjukkan perkembangan yang positif, ditandai dengan bertambahnya jumlah akomodasi dan usaha pendukung pariwisata. Namun demikian, tantangan masih dihadapi, terutama terkait pemerataan fasilitas pariwisata, peningkatan kualitas pelayanan, serta penguatan konektivitas transportasi. Peran pemerintah daerah menjadi sangat penting dalam mendorong pengembangan pariwisata yang berkelanjutan, inklusif,

dan mampu memberikan dampak ekonomi yang lebih luas bagi masyarakat Kabupaten Kepulauan Mentawai.

8. IT (Teknologi Informasi)

Perkembangan teknologi informasi menjadi faktor strategis dalam mendorong pemerataan pembangunan dan peningkatan kualitas pelayanan publik di Kabupaten Kepulauan Mentawai. Sebagai daerah kepulauan dengan karakteristik geografis yang terpencil dan tersebar, teknologi informasi memiliki peran penting dalam mengatasi keterbatasan jarak, akses, dan konektivitas antarpulau. Namun, hingga saat ini, perkembangan dan pemanfaatan teknologi informasi di Kepulauan Mentawai masih menghadapi berbagai tantangan struktural dan teknis.

Keterbatasan infrastruktur jaringan telekomunikasi menjadi isu utama dalam pengembangan teknologi informasi di Mentawai. Akses internet yang belum merata, kualitas jaringan yang tidak stabil, serta keterbatasan jangkauan sinyal di wilayah pulau-pulau terpencil menghambat pemanfaatan teknologi informasi secara optimal. Kondisi ini berdampak pada rendahnya efektivitas layanan pemerintahan berbasis digital, terbatasnya akses masyarakat terhadap informasi, serta terhambatnya pengembangan ekonomi digital dan pendidikan berbasis teknologi.

Di sisi lain, perkembangan teknologi informasi membuka peluang besar bagi Kepulauan Mentawai dalam meningkatkan kualitas pelayanan publik dan daya saing daerah. Penerapan sistem pemerintahan berbasis elektronik (SPBE), pengembangan layanan administrasi digital, serta pemanfaatan teknologi informasi dalam sektor pendidikan, kesehatan, dan pariwisata dapat mempercepat integrasi wilayah kepulauan. Teknologi informasi juga dapat dimanfaatkan untuk mendukung sistem peringatan dini bencana, pengelolaan data wilayah, serta peningkatan koordinasi antarinstitusi di daerah kepulauan.

Dengan demikian, isu strategis perkembangan teknologi informasi di Kabupaten Kepulauan Mentawai menuntut kebijakan yang terarah dan berkelanjutan. Penguatan infrastruktur digital, peningkatan kapasitas sumber daya manusia, serta sinergi antara pemerintah pusat, pemerintah daerah, dan penyedia layanan telekomunikasi menjadi kunci dalam mendorong transformasi digital yang inklusif. Pemanfaatan teknologi informasi secara optimal diharapkan mampu mengurangi kesenjangan wilayah, meningkatkan kualitas tata kelola pemerintahan, dan mendukung pembangunan Kepulauan Mentawai yang berkelanjutan.

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

1.3 POTENSI DAN PERMASALAHAN (TAMBAHAN SECARA UMUM)

A. Potensi

Sumber daya alam

- Komoditas pertanian, peternakan dan perikanan

Sektor pertanian masih memegang peranan penting dalam struktur perekonomian Kabupaten Kepulauan Mentawai dan tetap menjadi kontributor utama dalam PDRB daerah. Berdasarkan publikasi Kabupaten Kepulauan Mentawai Dalam Angka 2024, produksi pertanian menunjukkan komoditas unggulan yang berbeda dari periode sebelumnya. Pada tahun 2023, produksi tanaman perkebunan mendominasi dibanding tanaman pangan, dengan komoditas utama sebagai berikut: produksi kelapa mencapai sekitar 11.128,06 ton, diikuti oleh sagu sebanyak 65,57 ton, dan kakao sebesar 36,32 ton. Hal ini menunjukkan bahwa sektor perkebunan menjadi kekuatan utama dalam sub-sektor pertanian di Mentawai, terutama kelapa yang memiliki potensi ekonomi dan pasar yang lebih kuat dibanding tanaman pangan lain di daerah ini. Selain itu, Mentawai juga menghasilkan berbagai komoditas hortikultura seperti cabai keriting sebanyak 305 kuintal, cabai rawit sebanyak 250 kuintal, dan kangkung 139 kuintal pada periode yang sama. Di sisi buah-buahan, Mentawai dikenal sebagai daerah penghasil pisang di Sumatera Barat dengan produksi pisang mencapai sekitar 32.940 kuintal, durian 20.573 kuintal, serta nangka 945 kuintal dalam periode 2023.

Komoditas tanaman pangan di Mentawai bukanlah komoditas utama produksi pertanian, karena fokus pertanian lebih pada tanaman perkebunan dan hortikultura. Hal ini berbeda dengan pola produksi pada tahun 2020 yang masih dipenuhi oleh tanaman pangan seperti talas dan ubi. Pada 2023, produksi tanaman pangan lokal telah mengalami perubahan struktur ke arah perkebunan sebagai respons terhadap kondisi geografis, pasar, dan karakter usaha tani setempat.

Dari sisi peternakan, publikasi resmi statistik daerah belum merilis secara terperinci angka populasi dan produksi ternak terbaru tahun 2024 pada publikasi online yang tersedia. Namun, informasi laporan pemerintah daerah pada tahun 2025 menunjukkan adanya tantangan kesehatan hewan, terutama pada populasi sapi yang dilaporkan terjangkit penyakit Jembrana Virus sehingga menyebabkan kematian puluhan sapi dalam wilayah tertentu. Kejadian ini menunjukkan situasi yang berisiko bagi stabilitas produksi ternak sapi di wilayah tersebut dan menjadi catatan penting dalam perencanaan pembangunan sektor peternakan.

Sementara itu, sektor perikanan tangkap di Kabupaten Kepulauan Mentawai menunjukkan peningkatan performa yang signifikan pada tahun 2023. Berdasarkan Kabupaten Kepulauan Mentawai Dalam Angka 2024, total produksi perikanan tangkap mencapai sekitar 10.807 ton pada tahun 2023. Produksi ini meningkat dari tahun sebelumnya yang mencapai sekitar 10.033 ton, dan terdiri atas kategori ikan pelagis kecil sekitar 2.009 ton, ikan pelagis besar 5.349 ton, ikan demersal 2.184 ton, udang 399 ton, serta ikan lainnya 866 ton. Hal ini menunjukkan bahwa perikanan tetap menjadi kontributor signifikan terhadap perekonomian daerah, terutama mengingat karakter geografis Mentawai yang dikelilingi laut lepas.

Secara keseluruhan, komoditas unggulan sektor pertanian, peternakan, dan perikanan di Kabupaten Kepulauan Mentawai 2024 menunjukkan perubahan struktur dibanding dengan kondisi sebelumnya: sektor pertanian kini lebih didominasi oleh tanaman perkebunan (khususnya kelapa dan sagu) serta produksi hortikultura dan buah-buahan, sementara sektor perikanan tangkap terus mengalami peningkatan volume produksi signifikan. Sektor peternakan menghadapi tantangan kesehatan ternak yang memerlukan perhatian program kesehatan hewan dan pendampingan teknis dari pemerintah daerah dan pusat untuk menjaga stabilitas populasi serta produktivitas ternak lokal.

B. Permasalahan

1. Sumber daya manusia

Sumber daya manusia merupakan salah satu faktor pendukung tercapainya tujuan suatu organisasi, Sumber daya manusia yang terdapat di UPBU Mentawai masih sangat kurang dimana masih terdapat beberapa pegawai yang mempunyai lebih dari satu kegiatan/pekerjaan. Serta kurangnya pendidikan kompetensi bagi pegawai, sehingga berpengaruh terhadap hasil kinerja yang belum memenuhi standar.

2. Pelayanan sarana dan prasarana

Akses menuju dan dari Bandar Udara Mentawai masih menjadi permasalahan dalam pelayanan sarana prasarana. Kualitas jalan akses bandara, keterbatasan transportasi lanjutan (angkutan umum), serta minimnya integrasi dengan moda transportasi laut menyebabkan perjalanan penumpang belum sepenuhnya efisien. Hal ini berdampak pada keterjangkauan layanan bandara bagi masyarakat dan wisatawan.

Wilayah Kepulauan Mentawai termasuk daerah rawan cuaca ekstrem dan bencana alam. Namun, sarana dan prasarana pendukung penanganan kondisi darurat, seperti fasilitas evakuasi, ruang darurat, serta peralatan tanggap bencana di lingkungan bandara masih terbatas. Kondisi ini menjadi tantangan dalam menjamin kesinambungan pelayanan bandara saat terjadi gangguan alam.

3. Keselamatan dan keamanan

Dari segi aspek keselamatan dan keamanan, jumlah personel keamanan penerbangan (Avsec) dan keselamatan penerbangan (PKP-PK) di Bandar Udara Mentawai masih relatif terbatas dibandingkan dengan kebutuhan operasional bandara. Kondisi ini menyebabkan pembagian tugas yang kurang optimal, khususnya pada saat jam operasional atau ketika terdapat kegiatan khusus. Keterbatasan personel berpotensi menurunkan efektivitas pengawasan dan respons terhadap potensi ancaman atau kondisi darurat.

Selain itu, masih terdapat beberapa area khusus yang dapat dimasuki oleh masyarakat setempat ketika jam operasional.

BAB II
VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN
KANTOR UPBU KELAS III MENTAWAI TAHUN 2025-2029

2.1. VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL RPJPN 2025-2029

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

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

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

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

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

A. TRANSFORMASI INDONESIA

1. Transformasi Sosial;

IE1 Kesehatan untuk Semua

IE2 Pendidikan Berkualitas yang Merata

IE3 Perlindungan Sosial yang Adaptif

2. Transformasi Ekonomi;

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

3. Transformasi Tata Kelola;

IE9 Regulasi dan Tata Kelola yang Berintegritas dan Adaptif

B. LANDASAN TRANSFORMASI

4. Supremasi Hukum, Stabilitas, dan Kepemimpinan Indonesia;

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

IE11 Stabilitas Ekonomi Makro

IE12 Ketangguhan Diplomasi dan Pertahanan Berdaya Gentar Kawasan

5. Ketahanan Sosial Budaya dan Ekologi;

IE13 Bergama Maslahat dan Berkebudayaan Maju

IE14 Keluarga Berkualitas, Kesenjangan Gender dan Masyarakat Inklusif

IE15 Lingkungan Hidup Berkualitas

IE16 Berketahanan Energi, Air dan Kemandirian Pangan

IE17 Resiliensi terhadap Bencana dan Perubahan Iklim

C. KERANGKA IMPLEMENTASI TRANSFORMASI

6. Mewujudkan Pembangunan Kewilayahan yang Merata dan Berkeadilan;

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

8. Mewujudkan Kestinambungan Pembangunan.

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

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

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

Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan

S Misi	Arah (Tujuan) Pembangunan (IE)	Sasaran Pembangunan terkait Tugas Fungsi Kementerian Perhubungan	Baseline 2025	Target 2045
M1 Transformasi sosial	IE2 Pendidikan Berkualitas yang Merata	7. Persentase pekerja lulusan pendidikan menengah dan tinggi yang bekerja di bidang keahlian menengah tinggi (%)	66,79	75,00
M2 Transformasi ekonomi	IE7 Integrasi Ekonomi Domestik dan Global	20. Biaya Logistik (% PDB)	13,5	8,0
M3 Transformasi tata kelola	IE9 Regulasi dan tata kelola yang Berintegritas dan Adaptif	24. Indeks Materi Hukum	0,51	0,71
		25. Indeks Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik (SPBE)	3,12	5,00
		26. Indeks Pelayanan Publik	3,68	5,00
		27. Anti Korupsi		
		a. Indeks Integritas Nasional	74,52	96,99
M5 Ketahanan sosial budaya dan ekologi	IE17 Resiliensi terhadap Bencana dan Perubahan Iklim	b. Indeks Persepsi Korupsi	38	50
		44. Proporsi Kerugian Ekonomi Langsung akibat Bencana (%PDB)	0,137	0,11
		45. Penurunan Emisi GRK (%)		
		a. Kumulatif	28,12	51,51
M7 Mewujudkan sarana dan prasarana yang berkualitas dan ramah lingkungan		b. Tahunan	36,65	80,98
		Stok Infrastruktur terhadap PDB (persen)	46,0	62,0

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

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

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

2.2. VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL RPJMN 2025-2029

Visi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 yaitu:

“Bersama Indonesia Maju Menuju Indonesia Emas 2045”

Visi tersebut mengandung arti bahwa pembangunan memerlukan kerja sama seluruh putra putri terbaik bangsa yang memiliki kesamaan tekad, berdasarkan fondasi yang telah dibangun oleh pemerintah sebelumnya untuk mewujudkan Indonesia setara negara maju di tahun 2045. Pencapaian Visi Presiden ini dilaksanakan melalui Delapan Misi Presiden yang dituangkan dalam Delapan Asta Cita, yang didukung oleh 17 Program Prioritas

Presiden di berbagai sektor serta langkah-langkah berupa Program Hasil Terbaik Cepat/*Quick Wins*.

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

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

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

1. Mencapai swasembada pangan, energi, dan air;
2. Penyempurnaan sistem penerimaan negara;
3. Reformasi politik, hukum, dan birokrasi;
4. Pencegahan dan pemberantasan korupsi;
5. Pemberantasan kemiskinan;
6. Pencegahan dan pemberantasan narkoba;

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

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

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

Tujuan Pembangunan Nasional 2025-2029

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



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

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

Sasaran Pembangunan Nasional Tahun 2025-2029

RPJMN Tahun 2025-2029 dilengkapi dengan sasaran pembangunan yang terukur. Sasaran pembangunan menggambarkan kondisi yang diharapkan dalam mencapai penurunan kemiskinan, peningkatan kualitas sumber daya manusia, dan pertumbuhan ekonomi tinggi yang berkelanjutan. Kondisi yang diharapkan juga diperkuat dengan sasaran pada aspek politik luar negeri dan lingkungan. Pencapaian sasaran pembangunan nasional tahun 2025-2029 merupakan manifestasi dari penguatan transformasi menuju Indonesia Emas 2045. Sasaran utama pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029 secara umum disampaikan pada Gambar 2.2, susunan sasaran tersebut berkesesuaian dan merupakan pelaksanaan dari sasaran pembangunan nasional dalam RPJPN 2025-2045.



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 agromanufaktur 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 SDG, sains, teknologi, pendidikan, kesehatan, prestasi, olahraga, ketahanan gender, serta penguatan peran perempuan, pemuda (generasi milenial dan generasi Z), dan pengandang 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 pengawasan dan pemberantasan korupsi, narkoba, judi dan perjudangan	02-Terwujudnya birokrasi pemerintahan yang adaptif dan melayani	01-Indeks reformasi birokrasi nasional	Nilai	69,98	71,38	77,26

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

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

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

2.3.1 Visi Dan Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029

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

“Transportasi Maju Menuju Indonesia Emas 2045”

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

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

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

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

1. Menyediakan transportasi yang inklusif dan berkeadilan sesuai standar pelayanan dan keselamatan;
2. Mewujudkan dukungan transportasi terhadap ketahanan dan kemandirian nasional melalui penguatan industri transportasi yang berbasis ekonomi hijau dan ekonomi biru;
3. Melanjutkan pengembangan infrastruktur transportasi yang merata dan terintegrasi secara sistematis;

4. Memperkuat kualitas SDM transportasi dan penerapan kebijakan transportasi yang sesuai perkembangan teknologi, prinsip kesetaraan dan keberlanjutan;
5. Memperkuat konektivitas transportasi nasional untuk mendukung hilirisasi, industrialisasi, dan sektor ekonomi utama;
6. Membangun transportasi kewilayahan dan perkotaan yang terintegrasi dan terjangkau;
7. Melanjutkan transformasi tata kelola dalam penyelenggaraan transportasi nasional;
8. Mewujudkan transportasi ramah lingkungan dan berketahanan iklim.

2.3.2 Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabel 2.3 Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029

PERSPEKTIF	TUJUAN	INDIKATOR	SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
STAKEHOLDER PERSPECTIVE (Stakeholders)	T.0	Terwujudnya nilai tambah transportasi dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029	Kinerja pada level Stakeholder 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 (CEL_{ns}) $CEL_{ns} = (RRE_{ns}/TRE_{ns} + RTI_{ns}/TTI_{ns} + RIKM_{ns}/TIKM_{ns} + RTK_{ns}/TTK_{ns})/4$ RRE_{ns} = Realisasi Basis Konektivitas Transportasi Nasional TRE_{ns} = Target Basis Konektivitas Transportasi Nasional RTI_{ns} = Realisasi Tingkat Integrasi Transportasi Nasional TTI_{ns} = Target Tingkat Integrasi Transportasi Nasional RIKM_{ns} = Realisasi IKM terhadap pelayanan publik sektor transportasi TIKM_{ns} = Target IKM terhadap pelayanan publik sektor transportasi RTK_{ns} = Realisasi Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional TTK_{ns} = Target Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional
INTERNAL BUSINESS PROCESS PERSPECTIVE (Technical Support)	T.2	Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas	IKT.2	Capaian kinerja penyusunan rekomendasi kebijakan dan peningkatan SDM transportasi % Capaian Kinerja Penyusunan Rekomendasi Kebijakan dan Peningkatan SDM Transportasi (CKKB_{ns}) $CKKB_{ns} = (RIK_{ns}/TIK_{ns} + RC_{ns}/TC_{ns})/2$ RIK_{ns} = Realisasi Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi TIK_{ns} = Target Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi RC_{ns} = Realisasi Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten TC_{ns} = Target Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten
LEARNING AND GROWTH PERSPECTIVE (Management Support)	T.3	Terwujudnya tata kelola pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di Lingkungan Kementerian Perhubungan	IKT.3	Capaian kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan % Capaian Kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan (CKRB_{ns}) $CKRB_{ns} = (RIRB_{ns}/TIRB_{ns})$ RIRB_{ns} = Realisasi Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan TIRB_{ns} = Target Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan

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

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

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

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

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

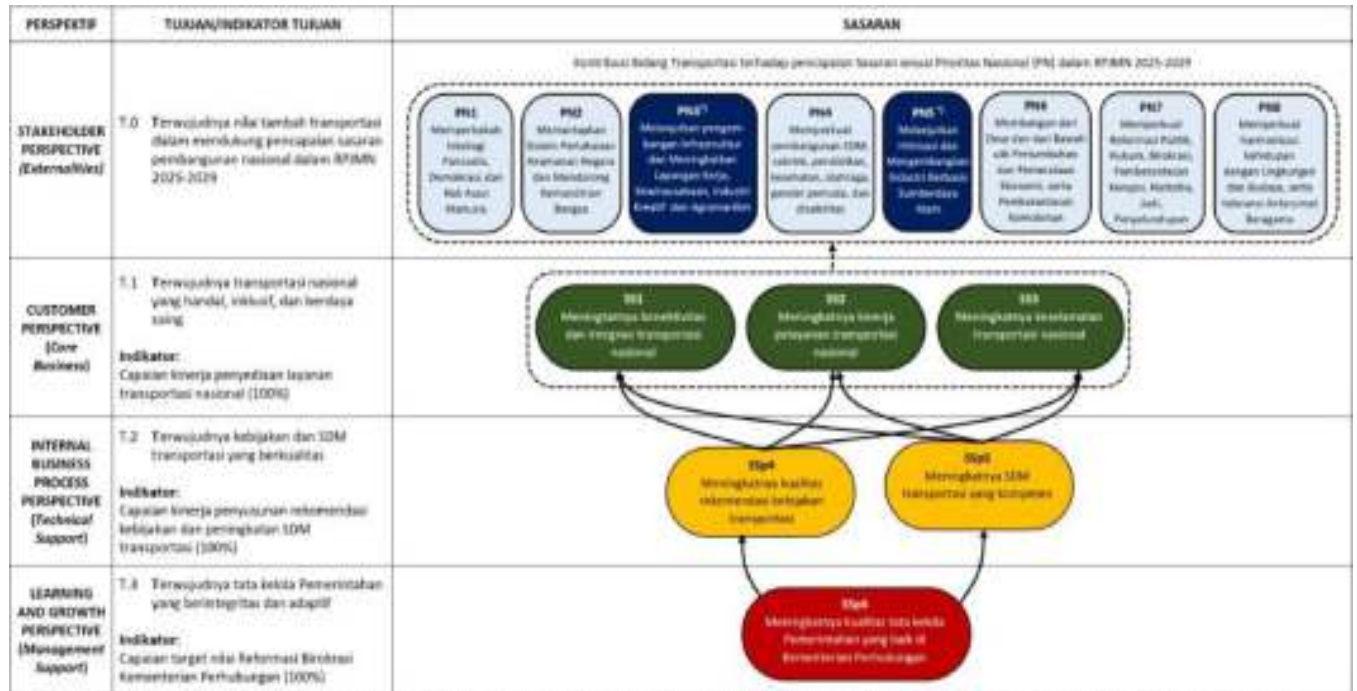
2.3.3 Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029

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

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

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

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



*1) Pada level Stakeholder (T.0) merupakan tujuan dan sasaran pada level Nasional (RPJMN 2025-2029) yang pengukurannya dikonstruksikan oleh Kementerian Koordinator dan Kementerian PPP/Supenas.
**1) Pada PN3 dan PN5 terdapat penggabungan langsung kepada Kementerian Perhubungan sebagai koordinator pencapaian indikator Program Prioritas atau pengampu pencapaian indikator Kegiatan Prioritas.
sumber: Lampiran II RPJMN 2025-2029.

Strategy Map Kementerian Perhubungan 2025-2029

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

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

merepresentasikan hasil kinerja (outcome) Kementerian Perhubungan dalam menyediakan pelayanan publik di bidang transportasi.

3. Pada Internal Business Perspective (IBP) terdapat 2 (dua) Sasaran Strategis Pendukung (SSp.4 dan SSp.5) yang merupakan dukungan teknis (technical support) bagi penyediaan pelayanan publik di bidang transportasi (SS1, SS2 dan SS3 pada CP). Bisnis proses utama Kementerian Perhubungan berkaitan dengan teknis penyediaan layanan transportasi yang mencakup proses perumusan, penetapan, dan pelaksanaan penyusunan rekomendasi kebijakan transportasi yang berkualitas yang diejawantahkan melalui penyediaan sarana, prasarana, dan jaringan pelayanan sesuai standar teknis yang berlaku serta dioperasikan oleh SDM transportasi yang berkompeten.
4. Pada Learning and Growth Perspective (LGP) terdapat 1 (satu) Sasaran Strategis Pendukung (SSp.6) yang merupakan dukungan manajemen (manajemen support) bagi jajaran Kementerian Perhubungan agar dapat melaksanakan bisnis proses secara optimal. Sasaran terkait dukungan manajemen ini mencakup kualitas pengelolaan ASN, keuangan, aset, data dan informasi, regulasi dan kelembagaan yang diukur melalui tingkat pelaksanaan Reformasi Birokrasi (Good Governance) di lingkungan Kementerian Perhubungan.

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

Tabel 2.5 Rumusan Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) Kementerian Perhubungan 2025-2029

SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
SS.1 Meningkatnya konektivitas dan integrasi transportasi nasional	IKSS.1.1 Rasio konektivitas transportasi nasional	Rasio	Rasio Konektivitas Transportasi Nasional (RR_{TN}) $RR_{TN} = (RR_{TD} + RR_{RA} + RR_{TL} + RR_{TU})/4$ RR_{TD} = Rasio konektivitas transportasi darat RR_{RA} = Rasio konektivitas transportasi perkeretaapian RR_{TL} = Rasio konektivitas transportasi laut RR_{TU} = Rasio konektivitas transportasi udara
	IKSS.1.2 Tingkat integrasi transportasi nasional	%	Tingkat integrasi transportasi nasional (TI_{TN}) $TI_{TN} = (TI_{TA} + TI_{TM} + TI_{TP})/3$ TI_{TA} = Tingkat integrasi transportasi antarmoda TI_{TM} = Tingkat integrasi transportasi multimoda TI_{TP} = 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_{TW}) $IKM_{TW} = (IKM_{TD} + IKM_{RA} + IKM_{TL} + IKM_{TU} + IKM_{TAM})/5$ IKM_{TD} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Darat IKM_{RA} = 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_{TW}) $TK_{TW} = (TK_{TD} + TK_{RA} + TK_{TL} + TK_{TU})/4$ TK_{TD} = Tingkat keselamatan transportasi darat TK_{RA} = 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_{KRP}) $IK_{KRP} = 50\% \text{ Efektivitas Rekomendasi Kebijakan} + 50\% \text{ Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan (0-1)}$
SSp.5 Meningkatnya SDM transportasi yang kompeten	IKSSp.5 Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten	%	Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten ($C_{transportasi}$) $C_{transportasi} = (C_{diklat} \times 15\%) + (C_{kompetensi} \times 35\%) + (C_{peserta} \times 25\%) + (C_{akreditasi} \times 25\%)$ C_{diklat} = Tingkat Penyerapan Diklat Pembentukan SDM Transportasi Darat/Laut/Udara yang Berkompetensi $C_{kompetensi}$ = Tingkat Jumlah 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 sistematis;
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.

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

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

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

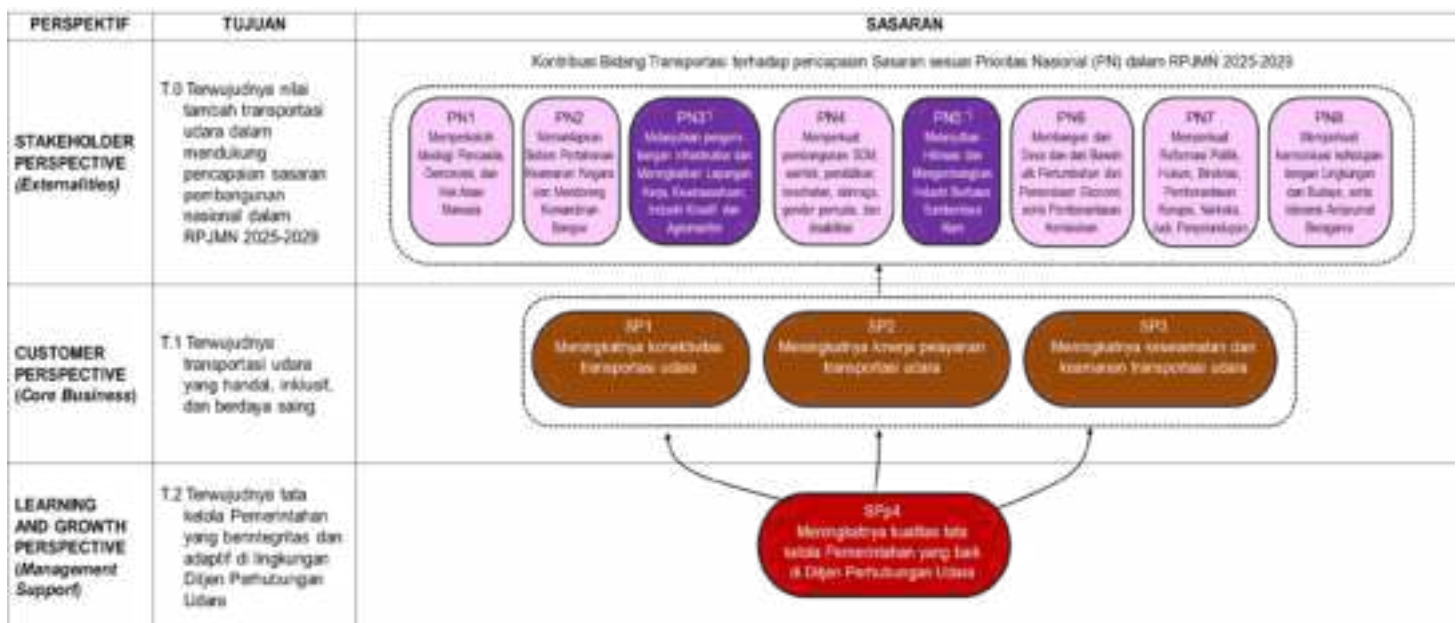
- Mencakup Sasaran Program (SP3) Meningkatnya Keselamatan Dan Keamanan Transportasi Udara, dengan Indikator Kinerja Utama:

- 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.



*) Indikator pengawasan langsung sebagai Koordinator Pencapaian Indikator Program Prioritas dan Pengampu Pencapaian Indikator Regulasi Prioritas pada Lampiran 2 RPJMN 2025-2029 (Pegrow, 12/2024)

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

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

Perhubungan Udara	Ditjen Perhubungan				
	IKSPp 4.5	Indeks Pengelolaan Aset Ditjen Perhubungan Udara		Indeks	Hasil penilaian Indeks Pengelolaan Aset oleh Kementerian Keuangan
		Persentase pemenuhan kualitas SDM Ditjen Perhubungan Udara		Persentase	Realisasi jumlah SDM Ditjen Perhubungan Udara yang mengikuti pengembangan kompetensi dibagi Target jumlah SDM Ditjen Perhubungan Udara yang mengikuti pengembangan kompetensi dikali 100%
		IKSPp 4.7 Persentase peraturan		Persentase	Target persentase peraturan perundang-undangan bidang penerbangan yang ditetapkan pada tahun berjalan
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 MENTAWAI TAHUN 2025-2029

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

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

1. **Keselamatan dan Keamanan sebagai fondasi utama** Operasional bandar udara dilaksanakan dengan tingkat kepatuhan tinggi terhadap regulasi keselamatan penerbangan (safety) dan sistem keamanan (security), didukung SDM kompeten, prosedur baku, serta pengawasan berkelanjutan.
2. **Pelayanan kebandarudaraan yang berkualitas dan berstandar** Pelayanan kepada pengguna jasa (penumpang, maskapai, dan stakeholder) berlangsung **efisien, nyaman, tepat waktu, dan berorientasi kepuasan**, dengan standar layanan yang konsisten dan terukur.
3. **Transportasi udara yang maju dan modern** Penyelenggaraan kebandarudaraan didukung oleh **pemanfaatan teknologi, tata kelola yang profesional, serta inovasi layanan**, sehingga mampu meningkatkan kinerja operasional dan daya saing bandar udara.
4. **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 Mentawai 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 Mentawai, ditetapkan Misi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Mentawai :

1. Menyediakan penyelenggaraan jasa kebandarudaraan sesuai standar pelayanan, keselamatan dan keamanan penerbangan.
2. Menyediakan sarana dan prasarana bandar udara yang handal dan optimal.
3. Mewujudkan transformasi tata kelola dalam penyelenggaraan bandar udara.
4. Mewujudkan bandar udara ramah lingkungan dan berketahanan iklim.

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

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

1. Terwujudnya pelayanan jasa kebandarudaraan yang handal.
2. Terwujudnya tata kelola pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di lingkungan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara.

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

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

1. *Customer Perspective (Core Business)*

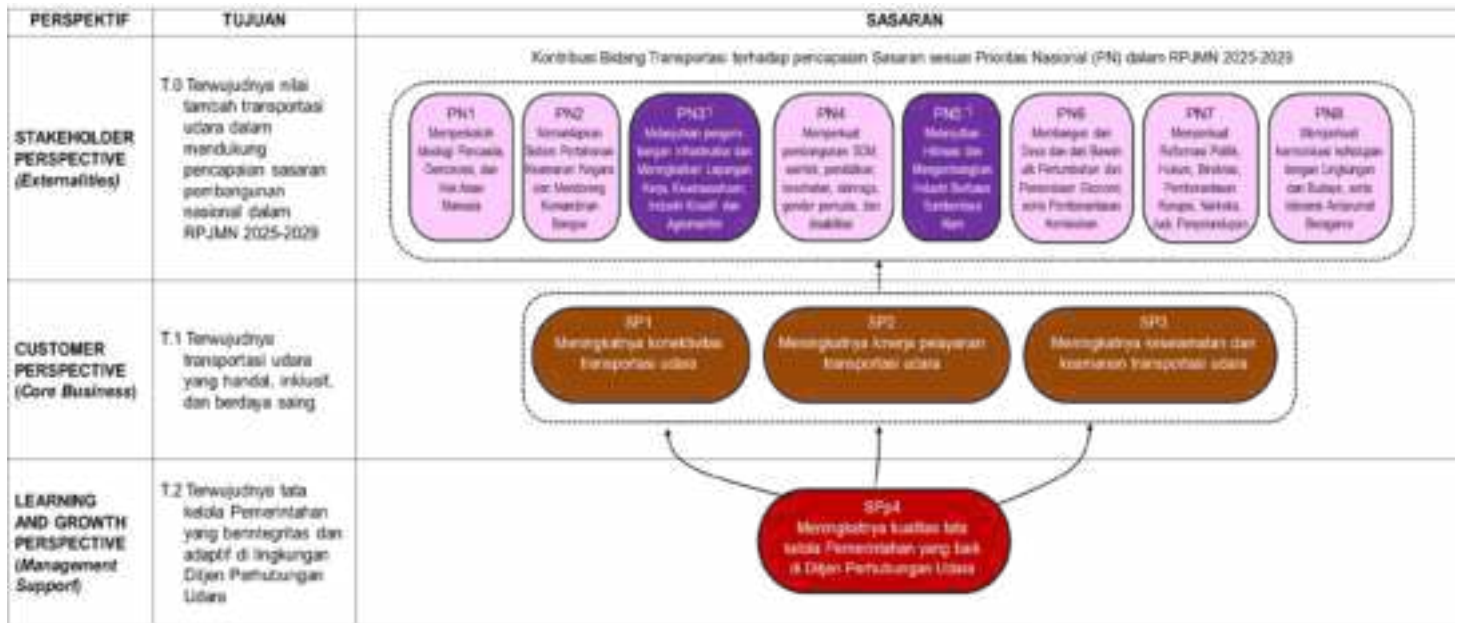
- Mencakup Sasaran Kegiatan (SK1) Meningkatnya Kinerja Pelayanan Bandar Udara, dengan Indikator Kinerja Utama:
 - IKK1 Jumlah penumpang yang Dilayani
 - IKK2 Jumlah kargo yang Dilayani
 - IKK3 Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani
 - IKK4 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Bandar Udara
- 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).

- Strategic Map



*) Berdasar pengisian langsung sebagai Koordinator Pencapaian Indikator Program Prioritas dan Pengumpul Pencapaian Indikator Kegiatan Prioritas pada Lampiran 2 RPJMN 2025-2029 (Pegrow, 12/2024)

- Rumusan IKK Kantor UPBU

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

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

Tabel 2. 1 Indikasi risiko Bandara Mentawai

No	Sasaran Kegiatan	Identifikasi Risiko
1	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Udara	Tidak tercapainya target jumlah penumpang yang dilayani. Terjadinya pengurangan jadwal penerbangan yang berdampak pada penurunan trafik pesawat dan jumlah penumpang. Belum terpenuhinya standar pelayanan minimal (SPM) pada sarana dan prasarana transportasi udara.
2	Meningkatnya Keselamatan Dan Keamanan Transportasi Udara	Kompetensi personel keselamatan penerbangan yang masih terbatas. Peralatan keamanan penerbangan belum memenuhi standar yang ditetapkan sesuai ketentuan yang berlaku.

3	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik Di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Mentawai	Data kinerja yang tidak valid sehingga menimbulkan ketidaksesuaian antara dokumen perencanaan, pelaporan, dan realisasi kegiatan.
		Implementasi dokumen SPIP belum berjalan secara optimal.
		Rendahnya kualitas pelaksanaan anggaran yang tercermin dari rendahnya nilai IKPA dan realisasi anggaran tidak optimal
		Keterbatasan sumber daya manusia dalam pengelolaan Barang Milik Negara (BMN).
		Penurunan trafik penumpang dapat menyebabkan target Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) tidak tercapai.

1) Indikasi risiko untuk SP.2 Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi 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. Tidak tercapainya target jumlah penumpang yang dilayani disebabkan oleh adanya ketidakpastian jadwal penerbangan oleh maskapai yang disebabkan oleh perubahan, penyesuaian, atau pembatalan jadwal oleh pihak maskapai, baik pada tahap perencanaan maupun pelaksanaan penerbangan, yang berdampak pada terganggunya kepastian layanan penerbangan dan berpotensi menyebabkan tidak tercapainya target jumlah penumpang yang dilayani;
- b. Terjadinya pengurangan jadwal penerbangan yang berdampak pada penurunan trafik pesawat dan jumlah penumpang disebabkan oleh penyesuaian jadwal penerbangan pada periode tertentu yang dilakukan oleh maskapai serta penurunan permintaan pasar pada rute tertentu yang dinilai belum optimal;
- c. Belum terpenuhinya standar pelayanan minimal di sektor transportasi udara sesuai regulasi yang telah ditetapkan dapat menyebabkan kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara menjadi kurang memadai;

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. Terbatasnya kompetensi personel keselamatan penerbangan dalam melaksanakan tugas dan fungsi keselamatan penerbangan disebabkan oleh keterbatasan pelatihan teknis, sertifikasi kompetensi, serta pembinaan dan peningkatan kapasitas sumber daya manusia yang belum dilaksanakan secara optimal dan berkelanjutan;
- b. Peralatan keamanan penerbangan belum memenuhi standar yang ditetapkan sesuai ketentuan yang berlaku disebabkan oleh keterbatasan ketersediaan peralatan, kondisi peralatan yang sudah tidak sesuai dengan spesifikasi teknis, serta belum optimalnya pemeliharaan dan pembaruan sarana dan prasarana keamanan penerbangan;

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. Data kinerja yang tidak valid sehingga menimbulkan ketidaksesuaian antara dokumen perencanaan, pelaporan, dan realisasi kegiatan disebabkan oleh belum optimalnya proses pengumpulan, pengolahan, dan verifikasi data kinerja, keterbatasan pemahaman petugas terhadap indikator kinerja, serta belum terintegrasinya sistem pencatatan dan pelaporan data antar unit kerja
- b. Implementasi dokumen SPIP yang belum berjalan secara optimal disebabkan oleh belum meratanya pemahaman pegawai terhadap substansi SPIP, keterbatasan sosialisasi dan pendampingan, serta belum optimalnya komitmen dan koordinasi antar unit kerja dalam penerapan pengendalian intern;
- c. Rendahnya kualitas pelaksanaan anggaran yang tercermin dari rendahnya nilai IKPA dan realisasi anggaran tidak optimal disebabkan oleh terjadinya keterlambatan dalam proses pengadaan, terdapat deviasi pada Halaman III DIPA yang terlalu besar, terjadi ketidaktepatan dalam penyampaian SPM, serta perencanaan belum dilaksanakan secara optimal;
- d. Keterbatasan sumber daya manusia dalam pengelolaan Barang Milik Negara (BMN) disebabkan oleh jumlah personel yang belum memadai dibandingkan dengan volume dan kompleksitas BMN yang dikelola, beban kerja yang relatif tinggi, serta keterbatasan kompetensi dan pemahaman teknis dalam pengelolaan, pencatatan, penatausahaan, dan pelaporan BMN sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku;
- e. Penurunan trafik penumpang yang berpotensi menyebabkan target Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) tidak tercapai disebabkan oleh menurunnya jumlah penumpang dan pergerakan pesawat yang dilayani, yang berdampak langsung terhadap penurunan penerimaan negara dari jasa kebandarudaraan, dikarenakan sumber PNBP Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Mentawai hanya berasal dari kegiatan penerbangan.

BAB III
ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI, DAN KERANGKA
KELEMBAGAAN KANTOR UPBU KELAS III MENTAWAI
TAHUN 2025-2029

3.1. ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI PEMBANGUNAN NASIONAL

3.1.1 Arah Kebijakan Tahap Pertama RPJPN 2025-2045

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.1.2 Prioritas Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Keterkaitan erat Prioritas Nasional dan strategi

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

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

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

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

1. Pengembangan Konektivitas dan Layanan Transportasi Multimoda diarahkan pada peningkatan aksesibilitas terhadap layanan dasar, pusat perekonomian, serta integrasi

antarmoda transportasi darat, laut, dan udara untuk meningkatkan efisiensi dan kualitas layanan pergerakan penumpang dan barang melalui intervensi kebijakan:

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

- (III) tata kelola industri dan ketersediaan bahan baku yang dilirungi oleh peningkatan produktivitas sektor hulu;
- (IIIi) 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;
- (vIII) perluasan pasar dalam dan luar negeri untuk peningkatan skala ekonomi melalui penguatan branding, optimalisasi pemanfaatan perjanjian perdagangan, serta pengadaan barang dan jasa pemerintah; serta
- (vIIIi) 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 ditetapkan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2024 tentang Perwilayahan Industri maka pelaksanaan kegiatan industri kedepannya wajib berlokasi di Kawasan Industri. Oleh karena itu diperlukan akselerasi investasi di dalam kawasan industri/kawasan ekonomi khusus untuk meningkatkan peran industri sebagai penggerak sekaligus sumber pertumbuhan baru dan memperkuat fondasi bagi percepatan program hilirisasi.

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

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

- r) Kawasan Industri Morowali;
- s) Kawasan Industri Konawe;
- t) Kawasan Industri Indonesia Pomalaa Industry Park;
- u) Kawasan Industri Buli;
- v) Kawasan Industri Weda Bay;
- w) Kawasan Industri Pulau Obi; dan
- x) Kawasan Industri Fakfak.

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

- (i) fasilitasi perizinan dan tata ruang kawasan industri/kawasan ekonomi khusus prioritas;
- (III) 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 harus terinternalisasi pada sektor dan aktivitas yang produktif, serta memiliki multiplier

effect paling besar terhadap perekonomian. Intervensi yang dilakukan untuk menindaklanjuti arah kebijakan tersebut antara lain:

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

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

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

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

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

efektif dan efisien, pengendalian berkelanjutan, evaluasi yang objektif, dan pelaporan yang transparan dan akuntabel di bidang:

- (a) portofolio; dan
- (b) tujuan investasi.

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

- (a) pertambangan, energi, pangan, dan air;
- (b) infrastruktur dan perumahan; serta
- (c) teknologi, industri strategis, dan kesehatan.

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

Kegiatan Prioritas Utama RPJMN 2025-2029

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

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

Tabel 3.1 Kegiatan Prioritas Utama RPJMN 2025-2029 (Dukungan Sektor Transportasi)

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

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 N219 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 <i>Metropolitan Mass Rapid Transit</i> 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	<i>Highlight</i> Indikasi Intervensi
Provinsi Aceh		
1	Kawasan Perkotaan Lhokseumawe dan Kawasan Pengembangan Industri Arun Lhokseumawe: Kota Lhokseumawe Kab. Aceh Utara Kab. Bireuen	Pengembangan dan penataan kawasan perkotaan Lhokseumawe, melalui: Pengembangan Bandar Udara Malikussaleh (peningkatan terminal)
Provinsi Riau		
2	Kawasan Afirmasi Kepulauan Meranti-Bengkalis (Daerah Terdepan dan Percepatan Pengentasan Kemiskinan): Kab. Kep. Meranti Kab. Bengkalis	Pengembangan bandara perintis Kep. Meranti
Provinsi Kepulauan Riau		
3	Kawasan Perkotaan Batam dan KPBPB Batam, Kawasan Perkotaan Tanjungpinang dan KPBPB Bintan, dan Kawasan Perkotaan Tanjung Balai Karimun dan KPBPB Karimun : Kota Batam Kota Tanjungpinang Kab. Bintan Kab. Karimun	Pengembangan dan penataan kawasan perkotaan Batam dan kawasan perkotaan Tanjungpinang, antara lain melalui: Pengembangan KEK <i>Batam Aero Technic</i> , KEK Nongsa, KEK Sekupang, KEK Tanjung Sauh, KEK Galang Batang, KEK <i>Bintan Aerospace</i> , <i>Kl Bintan Inti Industrial Estate</i> , dan KI-KI lainnya di BBK
Provinsi Lampung		
4	Kawasan Afirmasi Pesisir Barat Lampung (Pemerataan Pembangunan): Kab. Pesisir Barat	Peningkatan Bandar Udara Taufik Kiemas Krui

No	Lokasi Prioritas	Highlight Indikasi Intervensi
Provinsi Bali		
5	Kawasan Pariwisata dan Ekonomi Kreatif Unggulan Bali (Destinasi Pariwisata Regeneratif BalII): Kota Denpasar Kab. Jembrana Kab. Badung Kab. Tabanan Kab. Badung Kab. Buleleng Kab. Gianyar Kab. Bangli Kab. Klungkung Kab. Karangasem	Peningkatan Pariwisata pada <i>hotspot</i> pariwisata Bali, antara lain: Pembangunan Bandar Udara Internasional Bali Baru/Bali Utara
Provinsi Kalimantan Utara		
6	Kota Baru Tanjung Selor dan Kota Tarakan: Kota Tarakan Kabupaten Bulungan	Pengembangan Kota Baru Tanjung Selor dan Kota Tarakan, melalui: - Pembangunan dan pengembangan bandara di Kota Tarakan, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandar Udara Juwata - Pengembangan infrastruktur dan layanan transportasi di Kota Tarakan, dengan <i>output</i> : pengembangan angkutan udara perintis penumpang, layanan angkutan laut perintis prioritas nasional, angkutan BBM pesawat udara untuk angkutan udara perintis penumpang

7	Pusat Pertumbuhan Kawasan Perbatasan di Pusat Kegiatan Strategis Nasional (PKSN) dan Kecamatan Perbatasan Prioritas: PKSN Nunukan, PKSN Tou Lumbis, dan Kecamatan Perbatasan Prioritas (Kec. Krayan Selatan, Kec. Krayan, Kec. Tulin Onsoi, Kec. Sei Menggaris, Kec. Sebatik Tengah, Kec. Krayan Tengah, Kec. Krayan Timur, dan Kec. Krayan Barat) Kabupaten Nunukan PKSN Long Nawang dan Kecamatan Perbatasan Prioritas (Kec. Kayan Hilir dan Kec. Bahau Hulu), Kabupaten Malinau Kecamatan Perbatasan Prioritas (Kec. Tana Lia), Kab. Tana Tidung	Pembangunan kawasan perbatasan di PKSN Nunukan, PKSN Tou Lumbis, PKSN Long Nawang dan Kecamatan Perbatasan Prioritas, melalui: Pengembangan pusat pertumbuhan ekonomi di kawasan perbatasan, dengan <i>output</i>: pembangunan jalan perbatasan dan akses kawasan PLBN, penataan bangunan kawasan Pos Lintas Batas Negara (PLBN), pembangunan PLBN Long Midang beserta sarana dan prasarana pendukungnya, pembangunan jalan daerah tertinggal dan perbatasan, pembangunan jalan koridor logistik (<i>backbone</i>), pengembangan Bandar Udara Long Apung tahap III, Kab. Malinau, pengembangan Bandar Udara Seluwing, Kab. Malinau, pengembangan Bandar Udara Yuvai Semaring, Kab. Nunukan, pengembangan Bandar Udara Nunukan, Kab. Nunukan, pengembangan fasilitas pelabuhan Sungai Nyamuk, Kab. Nunukan, pelabuhan perikanan di lokasi SKPT yang dikelola dan operasional sesuai standar, dan layanan validasi dan verifikasi pupuk
Provinsi Kalimantan Barat		
8	Kawasan Pengembangan Pelabuhan Kijing: Kabupaten Mempawah Kabupaten Landak Kota Pontianak Kota Singkawang	Pengembangan infrastruktur dan kawasan perkotaan di sekitar Pelabuhan Kijing melalui: Pengembangan bandara, dengan <i>output</i>: pendampingan KPBU Lokasi Bandara Singkawang dan pengembangan Bandar Udara Pangsuma, Kapuas Hulu

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 <i>output</i>: pendampingan KPBU lokasi Bandara Singkawang, pengembangan Bandar Udara Pangsuma, pembangunan jalan akses Bandara Singkawang
Provinsi Kalimantan Tengah		
10	Provinsi Kalimantan Tengah	Penguatan infrastruktur konektivitas (konektivitas jalan, konektivitas darat, konektivitas laut, serta konektivitas udara) dan sarana penunjang logistik untuk mendukung pertumbuhan dan pemerataan pembangunan, melalui: Penguatan konektivitas jalan, udara, darat, dan laut, dengan <i>output</i>: pembangunan, peningkatan dan pemeliharaan jalan nasional, pembangunan dan penyeberangan pelabuhan laut, pembangunan dan pengembangan bandara termasuk Bandara Murung Raya dan Bandara Kuala Kurun

Provinsi Kalimantan Timur		
11	Provinsi Kalimantan Timur	Penguatan dan pengembangan infrastruktur konektivitas dan sarana penunjang untuk mendukung pertumbuhan dan pemerataan sarana dan prasarana dasar termasuk pelayanan kesehatan pada daerah afirmasi dan 3T : Pembangunan konektivitas udara, dengan <i>output</i> : pembangunan Bandara Ujoh Bilang (Kabupaten Mahakam Ulu)
12	Kawasan <i>Superhub</i> Ekonomi Ibu Kota Nusantara: Kota Samarinda Kota Balikpapan Kota Bontang Kabupaten Penajam Paser Utara Kabupaten Kutai Kartanegara Kabupaten Kutai Timur	Pengembangan kawasan <i>superhub</i> ekonomi di wilayah sekitar Ibu Kota Nusantara, melalui: Optimalisasi dan peningkatan layanan dan prasarana bandara, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggian (Kota Balikpapan, Bandara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto (Kota Samarinda) dan pengembangan Bandara Ibu Kota Nusantara (Kabupaten Penajam Paser Utara)
13	Kawasan Superhub Ibu Kota Nusantara (IKN): Kawasan Inti Pusat Pemerintahan (KIPP) Kawasan Ibu Kota Nusantara (KIKN) Kawasan Pengembangan Ibu Kota Nusantara (KPIKN)	Perencanaan dan Pembangunan Kawasan, serta pemindahan, melalui: Pembangunan aksesibilitas dan konektivitas, dengan <i>output</i> : jaringan jalan akses menuju IKN (jalan tol/jalan bebas hambatan menuju KIPP), infrastruktur jalan dan <i>multi utility tunnel</i> (MUT) dalam KIPP, persiapan pembangunan jalur kereta api (KA) akses KIPP, bandara IKN , layanan angkutan umum massal perkotaan di KIPP, serta operasional dan pemeliharaan
14	Kawasan Pariwisata Petualangan Derawan-Berau: Kabupaten Berau	Pengembangan kawasan pariwisata petualangan Derawan-Berau, melalui: Pengembangan infrastruktur dan konektivitas serta layanan transportasi, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandara Maratua, jalan koridor logistik, jembatan koridor logistik, pembangunan jembatan koridor logistik (<i>backbone</i>) dan perlengkapan jalan, rambu sungai dan danau
15	Kecamatan Perbatasan Prioritas: Kec. Long Apari dan Kec. Long Pahangai, Kabupaten Mahakam Ulu Kec. Maratua, Kabupaten Berau	Pembangunan kawasan perbatasan di Kecamatan Perbatasan Prioritas, melalui: Pemenuhan Layanan Dasar di Kawasan Perbatasan, dengan <i>output</i> di antaranya: pembangunan sarana permukiman, ketenagalistrikan dan energi, pelayanan pendidikan, pelayanan kesehatan, maupun layanan konektivitas, pengawasan pelaksanaan BBM 1 harga, dan pembangkit listrik tenaga surya (PLTS), pembangunan jalan daerah tertinggal dan perbatasan, pembangunan jalan perbatasan dan akses kawasan PLBN, pembangunan jalan koridor logistik (<i>backbone</i>), dan pengembangan Bandara Kalimantan, Kabupaten Berau
Provinsi Kalimantan Selatan		
16	Provinsi Kalimantan Selatan	Peningkatan kualitas infrastruktur konektivitas darat, laut, dan udara yang mendukung pertumbuhan ekonomi strategis, melalui: Pengembangan bandara, dengan <i>output</i> : Pengembangan Bandar Udara Gusti Syamsir Alam, Kotabaru, Kalimantan Selatan
N o	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 <i>output</i> : pengembangan bandar udara
Provinsi Sulawesi Barat		
18	Provinsi Sulawesi Barat	Penguatan layanan transportasi, infrastruktur konektivitas (konektivitas jalan, konektivitas darat, konektivitas laut, serta konektivitas udara) dan sarana penunjang logistik untuk mendukung pertumbuhan dan pemerataan pembangunan, melalui: Pengembangan bandara dengan <i>output</i> : pengembangan Bandara Tumpa Padang (Kab. Mamuju) dan Bandara Sumarorong (Kab. Mamasa)
Provinsi Sulawesi Tengah		
19	Kawasan Industri Morowali dan Morowali Utara: Kabupaten Morowali Kabupaten Morowali Utara	Penguatan hilirisasi industri berbasis mineral di Kabupaten Morowali dan Kabupaten Morowali Utara, melalui: Pengembangan konektivitas simpul transportasi, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandar Udara Morowali dan pelebaran jalan akses Bandar Udara Morowali
Provinsi Sulawesi Selatan		
20	Provinsi Sulawesi Selatan	Penguatan Konektivitas Udara, Laut, Jalan, dan Darat, melalui: Pengembangan jaringan bandara terpadu, dengan <i>output</i> : bandar udara perairan, angkutan udara perintis penumpang, termasuk di Seko dan Sorowako, serta Tana Toraja
21	Kawasan Teluk Bone dan sekitarnya: Kabupaten Luwu Timur Kabupaten Luwu Kabupaten Luwu Utara Kabupaten Wajo Kabupaten Bone Kabupaten Sinjai Kabupaten Bulukumba Kabupaten Enrekang Kota Palopo	Pemerataan kawasan di Kawasan Teluk Bone dan sekitarnya, melalui: Peningkatan konektivitas dan layanan transportasi, dengan <i>output</i> : jalan dan jembatan koridor logistik, pembangunan dan peningkatan jalan <i>replacement</i> fasilitas Pelabuhan Larea- Rea Sinjai, peningkatan fasilitas Pelabuhan Lampia, pengembangan Pelabuhan Sinjai, pengembangan Bandar Udara Arung Palakka. Bone
Provinsi Sulawesi Tenggara		
22	Provinsi Sulawesi Tenggara	Peningkatan konektivitas dan layanan transportasi Provinsi Sulawesi Tenggara, melalui: Pembangunan dan pengembangan bandara, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandar Udara Matahora, Wakatobi; pengembangan Bandar Udara Sangia Nibandera, Kolaka; Pengembangan Bandar Udara Betoambari, Kota Baubau
23	Kawasan Perkebunan Kakao Sulawesi Tenggara: Kabupaten Kolaka Utara Kabupaten Kolaka Timur	Pengembangan Kawasan Perkebunan Kakao Sulawesi Tenggara dengan penguatan produksi komoditas pertanian berorientasi nilai tambah, melalui: Pembangunan dan pengembangan bandara, dengan <i>output</i> : pembangunan Bandara Kolaka Utara
24	Destinasi Pariwisata Prioritas: Kabupaten Wakatobi	Percepatan Pembangunan Destinasi Pariwisata Prioritas Wakatobi dengan implementasi <i>blue, green, circular economy</i> , melalui: Pengembangan Aksesibilitas Destinasi Pariwisata Prioritas Wakatobi, dengan <i>output</i> : aksesibilitas pariwisata

Provinsi Nusa Tenggara Barat		
25	Provinsi Nusa Tenggara Barat	Pengembangan dan peningkatan pelabuhan/bandara serta sarana dan prasarana transportasi laut/udara dan penyeberangan untuk penumpang dan logistik untuk mendukung kawasan strategis, melalui: Penyediaan PSO dan layanan non komersial serta muatan barang angkutan laut tetap dan teratur, dengan <i>output</i> : layanan angkutan laut perintis prioritas nasional, layanan angkutan tol laut prioritas nasional, layanan angkutan ternak prioritas nasional, layanan angkutan rede prioritas nasional,
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 <i>output</i> : Bandara El Tari, Bandara Komodo, dan Bandara Lede Kalumbang
Provinsi Maluku		
27	Provinsi Maluku	Pengembangan aksesibilitas dan konektivitas untuk mendukung kegiatan ekonomi dan sosial masyarakat intra dan antar pulau melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandara Pattimura, Bandara Kufar, Bandara Langgur, dan Bandara Dobo, pengembangan seaplane dan penerbangan perintis mendukung konektivitas wilayah perairan
28	Kawasan Pertumbuhan: Kota Kecil Berkarakter Khusus Banda Neira {Kab. Maluku Tengah}	Pengembangan Kota Kecil Berkarakter Khusus Banda Neira melalui: Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas simpul transportasi, dengan <i>output</i> : pembangunan jalan akses simpul transportasi, pembangunan/peningkatan jalan desa strategis, serta pengembangan bandar udara dan pelabuhan
Provinsi Maluku Utara		
29	Provinsi Maluku Utara	Pengembangan aksesibilitas dan konektivitas untuk mendukung kegiatan ekonomi dan sosial masyarakat intra dan antar pulau melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan <i>output</i> : pengembangan seaplane dan penerbangan perintis mendukung konektivitas wilayah perairan

30	Kawasan Pertumbuhan: Kota Kecil Berkarakter Khusus Daruba (Kab. Pulau Morotai)	Pengembangan Kota Kecil Berkarakter Khusus Daruba melalui: Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas simpul transportasi, dengan <i>output</i> : pembangunan jalan akses simpul transportasi, pembangunan jalan strategis, pengembangan bandar udara dan pelabuhan
31	Kawasan Pertumbuhan: Kota Sofifi (Kota Tidore Kepulauan)	Pengembangan Kota Sofifi sebagai ibu kota Provinsi Maluku Utara melalui: Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas simpul transportasi, dengan <i>output</i> : pembangunan jalan Tajawi-Kobe, peningkatan jalan akses simpul transportasi Bandara Kuabang Kao dan Loleo Oba, pengembangan Bandara Kuabang Kao dan Loleo Oba , serta penataan dan peningkatan Pelabuhan Sofifi
Provinsi Papua Barat		
32	Provinsi Papua Barat	Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas intra dan antar wilayah, melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandar Udara Rendani di Kab. Manokwari, Bandar Udara Anggi di Kab. Pegunungan Arfak, Bandar Udara Wasior Baru-Teluk Wondama , Bandar Udara Abresso-Manokwari Selatan, Bandar Udara Babo di Kab. Teluk Bintuni, dan Bandar Udara Siboru di Kab. Fakfak, serta pengembangan angkutan udara perintis penumpang dan angkutan udara perintis kargo
33	Kawasan Pertumbuhan: Kota Kecil Berkarakter Khusus Anggi (Kab. Pegunungan Arfak)	Pengembangan Kota Kecil Berkarakter Khusus Anggi, melalui: Peningkatan konektivitas intra dan antar wilayah, dengan <i>output</i> : pembangunan jalan strategis dan pengembangan Bandar Udara Anggi
Provinsi Papua		
34	Provinsi Papua	Peningkatan aksesibilitas dari konektivitas intra dan antar wilayah, melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandar Udara Numfor di Kab.
N o	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 <i>output</i> : pengembangan Bandar Udara Nop Goliat Dekai dan Bandar Udara Sobaham di Kab. Yahukimo, Bandar Udara Wamena di Kab. Jayawijaya, Bandar Udara Eelim di Kab. Yalimo, Bandar Udara Oksibil, Bandar Udara Batom, Bandar Udara Kiwirok di Kab. Pegunungan Bintang, pengembangan angkutan udara perintis penumpang dan angkutan udara perintis kargo, serta pengembangan angkutan BBM pesawat udara untuk angkutan udara perintis penumpang
37	Kawasan Pertumbuhan: Ibu Kota Daerah Otonom Baru (Kab. Jayawijaya)	Pengembangan Kab. Jayawijaya sebagai ibu kota daerah otonom baru Provinsi Papua Pegunungan, melalui: Peningkatan konektivitas intra dan antar wilayah dengan <i>output</i> : pembangunan jalan strategis dan pengembangan Bandar Udara Wamena
Provinsi Papua Tengah		
38	Provinsi Papua Tengah	Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas intra dan antar wilayah, melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandar Udara Ilaga, Agandugume, dan Sinak di Kab. Puncak, Bandar Udara Mozes Kilangin di Kab. Mimika, dan Bandar Udara Douw Aturure di Kab. Nabire, standarisasi airstrip di Papua Tengah , pengembangan angkutan udara perintis penumpang, angkutan BBM pesawat udara untuk angkutan udara perintis penumpang, serta angkutan udara perintis kargo
39	Kawasan Pertumbuhan: Ibu Kota Daerah Otonomi Baru (Kab. Nabire)	Pengembangan Kab. Nabire sebagai ibu kota daerah otonom baru Provinsi Papua Tengah, melalui: Peningkatan konektivitas intra dan antar wilayah, dengan <i>output</i> : pembangunan jalan strategis dan pengembangan Bandar Udara Douw Aturure Nabire
Provinsi Papua Selatan		
40	Provinsi Papua Selatan	Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas intra dan antar wilayah, melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandar Udara Ewer di Kab. Asmat, Bandar Udara Tanah Merah di Kab. Boven Digoel, Bandar Udara Mopah di Kab. Merauke, dan Bandar Udara Kepi di Kab. Mappi, pengembangan angkutan udara perintis penumpang, pengembangan angkutan udara perintis kargo, pengembangan angkutan BBM pesawat udara
41	Kawasan Pertumbuhan: Kab. Merauke	Pengembangan Kab. Merauke sebagai ibu kota provinsi daerah otonom baru Provinsi Papua Selatan, melalui: Peningkatan konektivitas intra dan antar wilayah, dengan <i>output</i> : pembangunan jalan strategis dan pengembangan Bandar Udara Ewer
42	Kawasan Potensial Swasembada Pangan: Kab. Merauke* (padi dan pangan akuatik) Kawasan Rentan Pangan:	Penguatan kawasan potensial swasembada pangan padi dan pangan akuatik/ <i>blue food</i> berbasis perikanan tangkap, melalui: Pembangunan infrastruktur dan penyediaan sarana prasarana pendukung, dengan <i>output</i> : penyediaan sarana pasca panen dan sarana pengolahan hasil tanaman pangan, peningkatan jalan usaha tani, penyediaan alat dan mesin

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 Pertumbu- han: 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) Keterangan: *) Daerah tertinggal juga sudah termasuk daerah sangat tertinggal	Percepatan pembangunan afirmatif untuk daerah tertinggal menjadi daerah berkembang, melalui: Pemerataan penyediaan infrastruktur dasar permukiman sesuai standar, serta peningkatan konektivitas intra dan antar wilayah, dengan output: fasilitasi penyediaan perumahan terintegrasi dengan PSU, peningkatan SPAM, SPAL, dan sistem pengelolaan persampahan, perluasan jaringan listrik, jaringan telekomunikasi, dan akses internet cepat, pengembangan SDM TIK dan digitalisasi masyarakat, perluasan layanan penyiaran digital, pembangunan jalan akses simpul ekonomi, pengembangan sarana angkutan perintis darat dan udara, serta pengembangan Bandara Mindiptanah dan Lapter Bomakia (Kab. Boven Digoel)
Provinsi Papua Barat Daya		
45	Provinsi Papua Barat Daya	Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas intra dan antar wilayah, melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandar Udara Domine Eduard Osok di Kab. Sorong, dan pengembangan angkutan udara perintis penumpang dan angkutan udara perintis kargo
46	Kawasan Pertumbuhan: DPP Raja Ampat (Kab. Raja Ampat)	Pengembangan ekosistem dan percepatan pembangunan serta peningkatan kualitas destinasi wisata pada kawasan pariwisata prioritas eksisting (DPP Raja Ampat), melalui: Peningkatan aksesibilitas pariwisata, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandar Udara DEO Sorong dan Bandar Udara Perairan di Misool, Kab. Raja Ampat
47	Kawasan Pertumbuhan: Ibu Kota Daerah Otonomi Baru dan Kota Industri, Perdagangan, dan Jasa (Kota Sorong)	Pengembangan Kota Sorong sebagai ibu kota daerah otonom baru Provinsi Papua Barat Daya serta kota industri, perdagangan, dan jasa, melalui: Peningkatan konektivitas intra dan antar wilayah, dengan <i>output</i> : pembangunan jalan strategis dan pengembangan Bandar Udara DEO Sorong

3.2. ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

3.2.1 Arah Kebijakan Umum Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

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

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

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

1. Konektivitas, aksesibilitas, integrasi transportasi secara multimoda. Konektivitas terkait dengan penyediaan hubungan di setiap wilayah melalui simpul dan jaringan pelayanan transportasi dalam rangka distribusi orang, barang, dan jasa. Aksesibilitas berkenaan dengan kemudahan masyarakat (semua golongan di semua lokasi) dalam menjangkau layanan transportasi. Sedangkan integrasi berkaitan dengan tingkat keterpaduan penyediaan prasarana dan jaringan transportasi secara intermoda/antarmoda/multimoda untuk memaksimalkan manfaat dari utilisasi setiap moda.
2. Efisiensi dan efektivitas pelayanan transportasi Efisiensi dan efektivitas pelayanan transportasi merupakan representasi dari terwujudnya konektivitas, aksesibilitas dan integrasi transportasi yang paripurna. Pelayanan transportasi yang efisien dan efektif diindikasikan melalui tingkat kehandalan (tersedia merata, frekuensi dan kapasitas memadai, dan tepat waktu), serta kualitas pelayanan yang prima (selamat, aman, nyaman, dan lancar) dengan biaya transportasi yang terjangkau dan tetap kompetitif, dengan mengedepannya prinsip transportasi yang berkelanjutan (dari aspek sosial, ekonomi, maupun lingkungan).

3. Keselamatan dan keamanan transportasi. Keselamatan dan keamanan transportasi merupakan hal pokok yang tidak bisa ditawar dalam penyelenggaraan transportasi. Tujuan utama transportasi (selain dalam rangka mendukung aktivitas sosial ekonomi masyarakat) adalah agar bagaimana proses pemindahan orang/barang melalui moda-moda transportasi yang ada berlangsung dengan aman dan selamat, sehingga dapat menghindarkan terjadinya kerugian materiil dan immateriil yang lebih besar.

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

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

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

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

1. Penyediaan sumber daya manusia (SDM) sektor transportasi baik SDM regulator, operator maupun industri transportasi. Pemenuhan kebutuhan SDM unggul yang link and match dengan kebutuhan industri, perkembangan teknologi dan skala pengembangan sarana prasarana transportasi yang dilakukan.
2. Penyediaan pendanaan pembangunan transportasi sesuai dengan kebutuhan dengan tidak mengandalkan pada pendanaan dari APBN saja namun juga dapat melibatkan sumber pembiayaan alternatif, kerjasama dengan pihak swasta, optimalisasi aset atau dari alternatif pendanaan/pembiayaan lainnya yang dapat diterapkan sesuai peraturan perundang-undangan.

3. Penyelenggaraan bidang transportasi perlu diselenggarakan dengan tata kelola yang baik melalui peningkatan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelenggaraan transportasi dan peningkatan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di lingkungan Kementerian Perhubungan.
4. Diperlukan adaptasi terhadap perkembangan teknologi transportasi dalam rangka meningkatkan kualitas dan efisiensi layanan, mempertahankan daya saing, dan memitigasi dampak perubahan iklim.

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

1. Optimalisasi pemanfaatan aset eksisting untuk peningkatan layanan.
Stok infrastruktur transportasi eksisting saat ini sudah sangat besar (sekitar 5,70% PDB) yang seharusnya dapat dioptimalkan pemanfaatannya agar dapat memberikan layanan yang maksimal bagi masyarakat. Optimalisasi ini dilakukan melalui upaya pemeliharaan, pengoperasian, dan pengembangan sesuai kebutuhan dan standar teknis, serta sistem pengelolaan yang lebih progresif dengan berbagai skema KSP (Kerjasama Pemanfaatan) maupun transformasi UPT pelaksana menjadi BLU atau Perum.
2. Menjamin ketersediaan pelayanan dasar dan keselamatan transportasi. Terbatasnya ketersediaan anggaran pemerintah, mengharuskan agar alokasi dana Pemerintah difokuskan pada upaya untuk menjamin ketersediaan pelayanan dasar transportasi keperintisan dan bersubsidi bagi kawasan DTPK dan bagi golongan miskin perkotaan, serta diarahkan untuk menjamin keselamatan transportasi melalui penyediaan fasilitas keselamatan keamanan maupun operasional pengawasan dan pengendalian.
3. Pengembangan Infrastruktur Prioritas Nasional dengan Pelibatan Badan Usaha.
Pengembangan infrastruktur transportasi akan diprioritaskan pada dukungan terhadap program Prioritas Nasional (PN) untuk mendukung ketahanan pangan, hilirisasi, pengembangan KI/KEK/DPP/DPR, dan lain-lain dengan sebesar- besarnya melibatkan peran Badan Usaha, khususnya melalui skema PINA serta sejumlah variasi skema KPBU.

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

Arah Kebijakan Kementerian Perhubungan untuk mencapai setiap Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 tidak terlepas dari Arah Kebijakan Pembangunan Sektor Transportasi dan Prioritas Pembangunan Nasional sesuai Visi dan Misi Presiden yang tertuang dalam RPJMN 2025-2029. Terdapat 21 (dua puluh satu) Arah Kebijakan (AK) untuk mencapai masing-masing Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan untuk periode 2025-2029 disertai Strategi Implementasi yang berisi indikasi program/kegiatan/project strategis yang memiliki peran signifikan dalam mewujudkan Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan serta mendukung pencapaian Sasaran Nasional (SN) dalam RPJMN 2025-2029.. Arah Kebijakan (AK) ini merupakan penjabaran dari fokus Kementerian Perhubungan yang mencakup efektivitas dampak terhadap dukungan pencapaian Sasaran Nasional (SN) RPJMN 2025-2029, pencapaian

kinerja pelayanan publik yang menjadi core-business Kementerian Perhubungan, focusing dukungan pada lokasi/sektor pembangunan utama dalam RPJMN 2025-2029, serta penyediaan sumberdaya dan tata kelola bidang transportasi yang memadai.

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

1. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 1 (SS1) Meningkatnya konektivitas dan integrasi transportasi nasional, yaitu:

a. Arah Kebijakan 1 (AK1) Arah kebijakan peningkatan konektivitas internasional untuk mendukung daya saing ekonomi dan kedaulatan nasional, antara lain dilakukan melalui:

- 1) Meningkatkan standar teknis dan pelayanan Pelabuhan Hub Internasional (PHI) Kuala Tanjung, Tanjung Priok dan Bitung sesuai perkembangan kebutuhan pelayanan internasional.
- 2) Mengembangkan konektivitas terhadap jaringan utama internasional (international core route).
- 3) Memperkuat konektivitas terhadap jaringan penerbangan internasional pada bandara internasional.
- 4) Mendorong pelaku nasional menjadi pemain global melalui aliansi strategis pada jaringan pelabuhan, pelayanan, 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 pelayanan nasional sesuai konsep pendulum nusantara yang berpola loop.
- 4) Mengintegrasikan sistem jaringan perintis angkutan laut, darat, dan udara untuk menjamin pemerataan konektivitas ke seluruh wilayah NKRI.
- 5) Optimalisasi sistem direct-line (tol laut dan pendukungnya: jembatan udara, long distance ferry, subsidi angkutan barang) untuk menurunkan biaya logistik barang pokok dan penting ke DTPK.
- 6) Pengembangan Hub Port/Simpul Transshipment di Indonesia Timur (termasuk peningkatan standar teknis dan penyediaan fasilitas PU di KTI).
- 7) Penyusunan Perpres tentang Pengembangan dan Pengelolaan Kawasan Pelabuhan sebagai Simpul Logistik.
- 8) Dukungan konektivitas nasional dan global IKN melalui Pelabuhan dan/atau bandara pendukung.

c. Arah Kebijakan 3 (AK3) Peningkatan efisiensi sistem distribusi hinterland dalam pulau untuk mengurangi biaya logistik, antara lain dilakukan melalui:

- 1) Mengembangkan jaringan logistik pulau besar (Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Papua) yang menghubungkan secara efektif antar pusat kegiatan, pusat produksi, dan simpul transportasi.

- 2) Revitalisasi sistem pengusaha angkutan umum penumpang dan barang moda jalan.
 - 3) Menuntaskan pengintegrasian jaringan jalur kereta api Trans Sumatera.
 - 4) Mengembangkan akses jalur kereta api dan/atau akses jalan Kelas I dari Kawasan Industri, Kawasan Tambang, dan Kawasan Pertanian berskala Besar.
 - 5) Optimalisasi pemanfaatan kereta api Pulau Jawa untuk logistik barang khusus (semen, batu dan pasir, batu bara, besi baja, dll) yang berpotensi menyebabkan ODOL di jalan (termasuk pengembangan stasiun barang dan dry port moda kereta api).
 - 6) Pengembangan kawasan sekitar Pelabuhan Utama sebagai Simpul Logistik.
 - 7) Penetapan jaringan lintas angkutan barang yang mengakses Kawasan industri/produksi ke simpul outlet dan jaringan distribusi nasional.
 - 8) Pelaksanaan MRLL dan MKLL pada jaringan lintas angkutan barang dan koridor utama nasional.
 - 9) Penuntasan ODOL pada angkutan barang moda jalan (termasuk optimalisasi jembatan timbang).
 - 10) Dukungan konektivitas transportasi jalan dan kereta api menuju IKN dari kawasan sekitar.
- d. Arah Kebijakan 4 (AK4) Pengembangan sistem angkutan massal perkotaan terintegrasi, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Mengembangkan sistem angkutan massal pada seluruh PKN sesuai klasifikasi ukuran kotanya.
 - 2) Memperkuat sistem integrasi pendukung angkutan massal (fasilitas integrasi, sistem feeder, sistem pembayaran terintegrasi, jalur).
 - 3) Reorientasi tata ruang perkotaan (TOD, mixed-use, urban renewal).
 - 4) Menerapkan Intelligent Transport System untuk pengaturan lalu lintas dan angkutan perkotaan.
 - 5) Dukungan pengembangan Intelligent Transport System pada KIPP IKN.
 - 6) Dukungan pengembangan jaringan angkutan massal berbasis jalan/kereta api di KIPP IKN.
- e. Arah Kebijakan 5 (AK5) Pengembangan sistem angkutan massal perkotaan terintegrasi, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Memanfaatkan teknologi untuk penyediaan konektivitas ke seluruh NKRI (sea plane, drone, dll).
 - 2) Meningkatkan pemberian subsidi pelayanan transportasi yang lebih tepat sasaran.
 - 3) Meningkatkan kualitas dan efektivitas pelayanan angkutan laut perintis moda jalan, SDP, tol laut, KA dan udara.
 - 4) Mendukung pengembangan sistem angkutan umum kawasan perdesaan.
 - 5) Memfasilitasi pengembangan layanan angkutan khusus (bus sekolah, kapal rumah sakit, pesawat siaga, kapal ternak, kapal pelra, kapal rede, 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 perusahaan angkutan umum berbasis online.
 - 4) Penyusunan/revisi peraturan pelaksanaan terkait dengan penyelenggaraan dan perusahaan angkutan umum tidak dalam trayek.
 - b. Arah Kebijakan 15 (AK15) Peningkatan kualitas perumusan kebijakan transportasi, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Melaksanakan agenda mapping permasalahan dan kebutuhan pengembangan infrastruktur wilayah.
 - 2) Meningkatkan peran serta pemangku kepentingan dalam pelaksanaan agenda setting (identifikasi permasalahan dan kebutuhan rumusan) kebijakan transportasi.
 - 3) Meningkatkan kualitas formulasi kebijakan yang bersifat evidence based dan inovatif yang berorientasi keluar/stakeholders dan ke depan (outward looking dan forward looking).
 - c. Arah Kebijakan 16 (AK16) Peningkatan efektivitas pelaksanaan kebijakan transportasi, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Mengoptimalkan pengorganisasian, komunikasi, monitoring dan evaluasi dalam implementasi kebijakan bidang transportasi.
 - 2) Melaksanakan evaluasi atas efisiensi, efektivitas, dampak dan kemanfaatan, penerimaan stakeholders, serta responsivitas dari implementasi kebijakan bidang transportasi.

- 3) Pembentukan Tim Pemantau pelaksanaan GEDSI di Lingkungan Kementerian Perhubungan.
- Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 5 (SSp5) Meningkatnya SDM transportasi yang kompeten, yaitu:
- d. Arah Kebijakan 17 (AK17) Pemenuhan kebutuhan SDM unggul yang link and match dengan kebutuhan industri, teknologi dan pengembangan sarana prasarana transportasi, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Penyusunan Training Needs Analysis (TNA) dan Grand Design SDM Transportasi.
 - 2) Meningkatkan jenis Pendidikan dan Pelatihan Kerjasama Vokasi bidang transportasi sesuai dengan kebutuhan Industri, swasta, BUMN dan Luar Negeri.
 - 3) Penguatan SDM Transportasi berbasis wilayah dan 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.

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

	AK3 Mendorong peran serta pemerintah daerah dalam penyelenggaraan angkutan udara	a. Meningkatkan koordinasi dengan pemerintah daerah; b. Memberikan dukungan teknis dan administratif terkait penyelenggaraan angkutan udara oleh pemerintah daerah.
SP2 Meningkatkan Kinerja Layanan Transportasi Udara	AK4 Meningkatkan kualitas pelayanan bandar udara	a. Peningkatan pelayanan bandar udara dengan penerapan konsep <i>smart airport</i>; b. Pengembangan bandar udara VVIP IKN; c. Penataan bandar udara internasional guna mendorong penguatan industri penerbangan nasional; d. Pengembangan bandar udara untuk mendukung sistem logistik nasional/NLE; e. Pengembangan bandar udara untuk mendukung kawasan prioritas KEK, KI, KSPN, dll; f. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan standar pelayanan jasa kebandarudaraan di bandar udara (termasuk penyediaan fasilitas bagi pengguna jasa berkebutuhan khusus dan fasilitas yang responsif gender); g. Evaluasi dan tindak lanjut hasil penilaian IKM (Indeks Kepuasan Masyarakat) Unit Kerja; h. Mendorong pembangunan/pengembangan dan pengoperasian bandar udara melalui KPBU atau peran serta swasta dan pemerintah daerah; i. Pembangunan bandar udara yang terintegrasi antar moda; j. Pembangunan/pengembangan bandar udara dengan penerapan konsep <i>eco-airport</i>.
	AK5 Meningkatkan kualitas pelayanan angkutan udara	a. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap tarif angkutan udara (termasuk evaluasi TBA dan TBB); b. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap ketepatan pelayanan angkutan udara (<i>delay management</i>) termasuk penegakan sanksi hukum; c. Peningkatan pelayanan angkutan udara kargo (antara lain pengaturan pengoperasian <i>pesawat tanpa awak</i>); d. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan standar pelayanan minimal penumpang angkutan udara (termasuk penyediaan fasilitas bagi pengguna jasa berkebutuhan khusus dan fasilitas yang responsif gender).
	AK6 Meningkatkan pelayanan transportasi udara berbasis digital	a. Mendukung pelayanan perizinan berusaha terintegrasi secara elektronik melalui sistem <i>Online Single Submission (OSS)</i>; b. Penguatan regulasi pendukung pelayanan perizinan berbasis digital.
	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 fasilitas (FAL) udara (sesuai standar ICAO); b. Pemenuhan regulasi penerbangan sesuai dengan standar keamanan penerbangan dan fasilitas (FAL) udara (Standards And Recommended Practices ICAO/ (SARPs)) termasuk penegakan sanksi hukum; c. Peningkatan fasilitas keamanan penerbangan dan fasilitas (FAL) udara sesuai dengan perkembangan teknologi terkini; d. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan standar keamanan penerbangan dan fasilitas (FAL) udara; e. Peningkatan koordinasi dalam rangka pencegahan dan penanggulangan tindakan melawan hukum di penerbangan; f. Peningkatan koordinasi dan komunikasi dalam rangka Implementasi ketentuan fasilitas (FAL) Udara dengan Instansi pemerintahan di bidang Kepabeanan, Keimigrasian, dan kekarantinaan; g. Pemenuhan kuantitas SDM di bidang keamanan penerbangan dan fasilitas (FAL) udara sesuai dengan penghitungan Analisis Beban Kerja; h. Pemenuhan kualitas dan kompetensi SDM di bidang keamanan penerbangan dan fasilitas (FAL) udara sesuai dengan aturan Standar Kompetensi Jabatan.

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 MENTAWAI

Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Mentawai memiliki peran penting dalam mendukung konektivitas wilayah dan pembangunan daerah melalui penyediaan pelayanan transportasi udara yang andal dan berkelanjutan. Arah kebijakan pengelolaan bandara disusun dengan mengacu pada kebijakan nasional di bidang perhubungan serta rencana pembangunan jangka menengah, yang diarahkan untuk meningkatkan keselamatan, keamanan, kualitas pelayanan, dan efektivitas pengelolaan sarana prasarana kebandarudaraan.

Arah kebijakan Kantor UPBU Kelas III Mentawai 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 Mentawai dengan Pemerintah Daerah;
6. Peningkatan koordinasi antara Kantor UPBU Kelas III Mentawai dengan Pemerintah Daerah dalam pengelolaan bandar udara;
7. Pengembangan dan pengelolaan bandar udara dilakukan dengan mempertimbangkan aspek politik, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan wilayah;
8. Peningkatan kerjasama dalam perusahaan bandar udara dengan mengikutsertakan Pemerintah Daerah, BUMN dan Swasta;
9. Peningkatan kompetensi dan profesionalisme SDM Kantor UPBU Kelas III Mentawai dengan mengikuti training di dalam dan luar negeri;
10. Pengelolaan tertib administrasi/keuangan perkantoran secara elektronik yang didukung oleh ketersediaan sarana dan prasarana perkantoran.

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

1. Pemenuhan standar keselamatan dan keamanan penerbangan melalui kegiatan pembangunan, rehabilitasi dan pemeliharaan prasarana bandar udara; dan kegiatan pembangunan, rehabilitasi dan pemeliharaan prasarana keamanan penerbangan;
2. Peningkatan standar pelayanan penumpang di bandar udara antara lain melalui perbaikan pada fasilitas *check in* bandar udara, pelayanan bagasi, fasilitas toilet, tempat ibadah, *nursery room*, ruang merokok, fasilitas kebersihan, fasilitas pencahayaan dan suhu ruangan, fasilitas informasi, fasilitas antarmoda, fasilitas penumpang berkebutuhan khusus, dll;
3. Pelaksanaan survei kepuasan pelanggan guna menjaring masukan dari pengguna jasa layanan bandar udara.
4. Peningkatan pemanfaatan dan optimalisasi aset bandar udara;
5. Peningkatan standar kompetensi dan profesionalisme SDM bandar udara melalui diklat-diklat penerbangan;

6. Sosialisasi keselamatan dan keamanan penerbangan kepada masyarakat setempat;

Dalam Rangka Pemenuhan dan Peningkatan Keamanan, Pelayanan dan Keselamatan di Bandar Udara Mentawai dengan merujuk dari Rencana Induk Bandar Udara sesuai dengan KP 776 Tahun 2018 Tentang Rencana Induk Bandar Udara Mentawai di Kecamatan Sipora Selatan Kabupaten Kepulauan Mentawai Provinsi Sumatera Barat, adalah sebagai berikut :

Tabel 3. 1 Rencana Induk Bandar Udara Mentawai

NO	URAIAN	SAAT INI	PENGEMBANGAN		KETERANGAN
		2017	TAHAP I	TAHAP II	
I	FASILITAS SISI UDARA				
A	LANDAS PACU (RUNWAY)				
	- Kode Referensi Bandara	2B	2C	3C	
	- Klasifikasi Landas Pacu (<i>Runway Classification</i>)	Non Instrumen	Non Instrumen	Non Instrumen	
	- Arah Landas Pacu (<i>Runway Orientation</i>)	17 - 35	14 - 32	14 - 32	
	- Pesawat Terbesar (<i>Critical Aircraft</i>)	Cessna 212 dan sejenis	ATR 72 <i>Restricted</i>	ATR 72 dan sejenis	
	- Landas Pacu (<i>Runway</i>)	850 x 23	1200 m x 30	1500 x 30	m ²
	- Strip Landas Pacu (<i>Runway Strip</i>)	950 x 90	1200 x 150	1620 x 150	m ²
	- <i>Runway End & Safety Area (RESA)</i>				
		TH 14	-	90 x 60	m ²
		TH 32	-	90 x 60	m ²
	- <i>Turn Area</i>				
		TH 14	-	1,125	m ²
		TH 32	-	1,125	m ²
	- TORA (<i>Take - Off Run Available</i>)	R/W 14	850 (RW17)	1,200	m
		R/W 32	850 (RW 35)	1,200	m

NO	URAIAN	SAAT INI	PENGEMBANGAN		KETERANGAN
		2017	TAHAP I	TAHAP II	
	- TODA (<i>Take - Off Distance Available</i>)				
		R/W 14	900 (RW 17)	1,350	m
		R/W 32	500 (RW 35)	1,350	m
	- LDA (<i>Landing Distance Available</i>)				
		R/W 14	850 (RW 17)	1,200	m
		R/W 32	850 (RW 35)	1,200	m
	- ASDA (<i>Accelerate Stop Distance Available</i>)				
		R/W 14	850 (RW 17)	1,200	m
		R/W 32	850 (RW 35)	1,200	m
B	LANDAS HUBUNG (TAXIWAY)				
	- Landas Hubung (<i>Taxiway</i>)				
		Jumlah	1	1	buah
		Dimensi	75 x 15	75 x 15	m ²
C	LANDAS PARKIR (APRON)				
	Kapasitas parkir pesawat				
	- sejenis Cessna 212	1	-	-	pesawat
	- sejenis ATR 72	-	1	2	pesawat
	- cadangan	-	1	1	pesawat
	Total pesawat	1	2	3	pesawat
	Dimensi Apron	60 x 40	115 x 70	175 x 70	m ²
II	PESAYARAN LALU LINTAS UDARA (PLLU)	AFIS	AFIS	AFIS	

NO	URAIAN	SAAT INI	PENGEMBANGAN		KETERANGAN
		2017	TAHAP I	TAHAP II	
III	FASILITAS NAVIGASI	NDB	NDB	NDB, VOR/DME	Pencadangan lahan
IV	FASILITAS KOMUNIKASI TERBANG				
	a. Air to Ground	VHF A/G, HP-SSB	VHF A/G, HP-SSB	VHF A/G, HP-SSB	
	b. Ground to Ground	AFTN Teleprinter, HT	AFTN Teleprinter, DG, TTY	AFTN Teleprinter, DG, TTY	
V	FASILITAS METEOROLOGI	-	Taman Meteo	Taman Meteo	
VI	ALAT BANTU Pendaratan Visual	Marka, Windsock	Marka, Windsock	Marka, Windsock	
VII	KATEGORI PKP-PK	3	4	5	
VIII	FASILITAS SISI DARAT				
A	FASILITAS UMUM				
1	Terminal Penumpang	60	750	1610	m ²
2	Aera Parkir Mobil dan Motor	-	700	1500	m ²
3	Loket Tiket Keluar dan Masuk Bandara	-	4.2	4.2	m ²
4	Kantin dan Toilet Umum	-	25	25	m ²
B	FASILITAS TEKNIS				m ²
5	Menara Pengawas dan Kantor Air Nav	-	250	250	m ²
6	Bangunan Opsional	30	120	120	m ²
7	Bangunan Administrasi	50	150	150	m ²
8	Bangunan PKP-PK	98	135	135	m ²
9	Poliklinik	-	50	50	m ²
10	Bengkel AAB	50	60	60	m ²

NO	URAIAN	SAAT INI	PENGEMBANGAN		KETERANGAN
		2017	TAHAP I	TAHAP II	
11	Bangunan Rumah Pompa	-	75	75	m ²
12	Bangunan Caha Daya Listrik	50	75	75	m ²
13	Pos Jaga	-	2 x 4 m ²	2 x 4 m ²	m ²
14	Kantor BMKG	-	100	100	m ²
15	Taman Meteo	-	450	450	m ²
C	FASILITAS PENUNJANG				
16	Fasilitas Crisis Centre	-	700	700	m ²
17	Kantin Karyawan	-	25	25	m ²
18	Area Perumahan Dinas Karyawan Bandara	1,000	2,000	2,000	m ²
19	Tempat Pembuangan Sampah	-	25	25	m ²
20	Pencadangan Lahan Kargo	-	3,000	3,000	
21	Pencadangan Lahan DPPTU	-	4,000	4,000	
22	Lahan Solar Cell	-	1,000	1,000	
23	Lapangan Upacara	-	1,000	1,000	

Tabel 3. 2 Prakiraan Permintaan Jasa Angkutan Udara

NO	URAIAN	ESISTING	TAHAP I	TAHAP II	KETERANGAN
		2016			
1	Pergerakan Penumpang (Pnp)				
	a. Tahunan	6,224	19,597	53,881	Pergerakan
	b. Harian	50	94	258	Pergerakan
	c. Jam Sibuk	50	94	258	Pergerakan
2	Pergerakan Pesawat (Pesawat)				
	a. Tahunan	208	416	832	Pergerakan
	b. Harian	2	2	4	Pergerakan
	c. Jam Sibuk	2	2	4	Pergerakan
3	Jumlah Pesawat Jam Sibuk	1	1	2	Pergerakan
4	Jumlah Kargo	6	17	74	ton
5	Rute Terjauh	Padang	Padang	Padang	Kota

1. Prakiraan Permintaan Jasa Angkutan Udara

Rencana pembangunan dan pengembangan fasilitas bandar udara untuk memenuhi kebutuhan operasi penerbangan dan pelayanan Bandar Udara dilakukan terutama berdasarkan perkembangan lalu lintas angkutan udara sebagaimana tercantum pada Tabel III (tiga).

2. Kebutuhan Fasilitas Sisi Udara

Pada Tabel II (dua) diperlihatkan rencana pengembangan sesuai tahapan berdasarkan prakiraan permintaan jasa angkutan udara. Pembangunan Bandar Udara Mentawai Baru kebutuhan runway sepanjang 1.500 m x 30 m, Taxiway 75 m x 15 m, Apron 175 m x 70 m. Target pesawat yang akan beroperasi setelah selesai Pembangunan Bandar Udara Mentawai Baru di Tahun 2022 adalah ATR 72-600.

3. Kebutuhan Fasilitas Sisi Darat

Seperti halnya fasilitas sisi udara, maka pentahapan kebutuhan fasilitas sisi darat pun mengikuti perkembangan lalu lintas angkutan udara melalui analisa kebutuhan fasilitas (Tabel II), ditambah dengan pertimbangan akan kemudahan (dan juga kendala) dalam pelaksanaan pentahapan pembangunan fisik secara teknis dan penyesuaian dengan anggaran pembiayaan.

4. Kebutuhan Fasilitas Penunjang

Pengembangan fasilitas penunjang disesuaikan dengan kebutuhan tiap tahap baik untuk fasilitas sisi udara maupun sisi darat. Fasilitas penunjang yang direncanakan antara lain pembangunan fasilitas *Crisis Centre*, pembangunan kantin karyawan, pembangunan area perumahan dinas karyawan bandara, tempat pembuangan sampah, pencadangan lahan kargo, pencadangan lahan DPPU, lahan solar cell, dan lapangan upacara.

Strategi pengembangan Bandar Udara harus dibarengi dengan pemenuhan Level of Service Bandar Udara, yaitu standar Bandar Udara dalam pelayanan calon penumpang dan penumpang di terminal penumpang Bandar Udara dimulai sejak memasuki area pelayanan di keberangkatan sampai dengan keluar dari area pelayanan di area kedatangan.

Standar pelayanan Level of Service di Bandar Udara, meliputi :

1. Fasilitas yang digunakan pada proses keberangkatan dan kedatangan penumpang, ini disebut tingkat pelayanan (Level of Service);
Fasilitas yang harus diperhatikan dalam pemenuhan aspek ini antara lain :
 - a. Pemeriksaan penumpang dan bagasi;
 - b. Pelayanan check in;
 - c. Imigrasi Keberangkatan;
 - d. Imigrasi Kedatangan;
 - e. Pelayanan Bea Cukai;
 - f. Ruang Tunggu Keberangkatan;
 - g. Pelayanan Bagasi.
2. Fasilitas yang memberikan kenyamanan terhadap penumpang,
Fasilitas yang harus diperhatikan dalam pemenuhan aspek ini antara lain :
 - a. Pengkondisian Suhu;
 - b. Pengkondisian Cahaya;
 - c. Kemudahan Pengangkutan Bagasi;
 - d. Kebersihan;
 - e. Pelayanan Informasi;
 - f. Toilet;
 - g. Tempat Parkir
 - h. Fasilitas bagi Pengguna Berkebutuhan Khusus.
3. Fasilitas yang memberikan nilai tambah, ini merupakan layanan tambahan,
Fasilitas yang harus diperhatikan dalam pemenuhan aspek ini antara lain :
 - a. Musholla,
 - b. Nursery,
 - c. Fasilitas Berbelanja,
 - d. Restoran, Ruang Merokok,
 - e. Ruang Bermain Anak,
 - f. ATM/Money Changer,
 - g. Internet/Wifi.
 - h. Fasilitas Pembelian Tiket,
 - i. Charging Station;
 - j. Fasilitas Air Minum;
 - k. Lounge Eksekutif.
4. Kapasitas terminal Bandar Udara dalam menampung penumpang pada jam sibuk, ini guna prakiraan awal kebutuhan pengembangan fasilitas.
Kegiatan ini dilakukan meliputi :

- a. Luas per penumpang pada jam-jam sibuk,
- b. Indikasi awal pembangunan, pendayagunaan, pengembangan dan pengoperasian.

Dalam melaksanakan Standar Pelayanan sebagaimana keterangan di atas, maka untuk pihak Bandar Udara wajib menetapkan Maklumat Pelayanan guna pemenuhan Fasilitas yang digunakan pada proses keberangkatan dan kedatangan penumpang.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 178 Tahun 2018 Tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara, maka Bandar Udara Mentawai dalam melakukan pemenuhan Level of Service Bandar Udara, akan melakukan pembenahan pada kegiatan :

- Memaksimalkan pemeriksaan penumpang dan bagasi dengan menggunakan peralatan yang sudah ada dan mengadakan peralatan baru seperti Pengadaan X-ray Bagasi, X-ray Cabin dan Walk Throught Metal Detector, serta pengadaan CCTV di areal Terminal dan sekitarnya,
- Meningkatkan pelayanan pada saat proses Check In dan melakukan pembenahan pada Counter Check In,
- Melakukan pembenahan Sarana dan Prasarana Ruang Tunggu Terminal Bandar Udara MENTAWAI, Toilet Penumpang, Ruang Merokok, Tempat Berbelanja serta pengadaan fasilitas Ruang Tunggu seperti Kursi, TV dan Internet.
- Melakukan pembenahan pada pelayanan Bagasi Penumpang dengan penambahan Trolley dan Conveyor Belt,
- Melakukan peningkatan kompetensi dan profesionalisme SDM Bandar Udara Mentawai melalui Diklat-diklat, Workshop dan Bimtek,
- Senantiasa meningkatkan Mutu dan Pelayanan pada penumpang serta selalu menjaga kebersihan dan kerapian areal Terminal Bandar Udara Mentawai.
- Pengadaan sarana dan prasarana bagi Pengguna Berkebutuhan Khusus di areal Terminal Bandar Udara Mentawai.

Pembangunan Bandar Udara Mentawai yang dilaksanakan secara bertahap sejak tahun 2020 hingga 2023 telah selesai dilaksanakan. Seluruh proses pembangunan dilaksanakan sesuai dengan perencanaan serta memperhatikan standar teknis dan keselamatan yang berlaku. Tanggal 25 Oktober 2023 diresmikannya Bandar Udara Mentawai oleh Presiden Republik Indonesia Bapak Joko Widodo. Dengan telah selesainya pembangunan dan beroperasinya Bandar Udara Mentawai sebagai bandara baru, diharapkan keberadaannya dapat memberikan manfaat yang optimal bagi masyarakat dan pembangunan daerah.

Seiring dengan selesainya pembangunan dan beroperasinya Bandar Udara Mentawai secara penuh, diperlukannya penetapan strategi baru yang disesuaikan dengan perkembangan kondisi operasional serta kebutuhan pelayanan saat ini guna. Adapun strategi berikut yang disusun untuk mendukung optimalisasi pengoperasian Bandar Udara Mentawai :

1. Pemenuhan standar RESA & Runway strip

Kegiatan pemenuhan standar Runway End Safety Area (RESA) dan runway strip dilaksanakan sebagai upaya untuk menjaga keselamatan dan kelancaran operasional penerbangan di Bandar Udara Mentawai. Pelaksanaan kegiatan ini dilatarbelakangi oleh kondisi tanah di sekitar landasan pacu yang mengalami penurunan akibat penggunaan material timbunan yang belum memenuhi kriteria timbunan tanah pilihan sesuai standar teknis. Kondisi tersebut

mengakibatkan terjadinya penurunan pada area runway strip serta munculnya keretakan di beberapa titik pada bagian tepi landasan pacu.

2. Pemotongan bukit ujung RW 32

Kegiatan pemotongan bukit di ujung Runway 32 dilaksanakan sebagai upaya pemenuhan standar keselamatan penerbangan di Bandar Udara Mentawai. Keberadaan bukit pada area tersebut merupakan *obstacle* bagi pergerakan pesawat udara, khususnya pada saat proses lepas landas dan pendaratan, sehingga dapat memengaruhi keselamatan operasional serta membatasi optimalisasi pemanfaatan landasan pacu.

Oleh karena itu, dilakukan penyesuaian elevasi permukaan tanah melalui kegiatan pemotongan bukit guna memastikan ruang udara di sekitar ujung runway terbebas dari hambatan. Pelaksanaan kegiatan ini diharapkan dapat meningkatkan tingkat keselamatan, kelancaran operasional penerbangan, serta mendukung peningkatan kapasitas dan keandalan pelayanan transportasi udara di Bandar Udara Mentawai.

3.5. KERANGKA REGULASI KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS III MENTAWAI

Dari sisi regulasi, 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 3.7 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 : Bagian Perencanaan Setditjen Perhubungan Udara

3.6. KERANGKA KELEMBAGAAN KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS III MENTAWAI

3.6.1. Pendahuluan

Untuk menciptakan tata kelola pemerintahan yang baik dan mengurangi benturan kepentingan terhadap isu-isu keselamatan penerbangan, *International Civil Aviation Organization* (ICAO) telah memberlakukan audit pengawasan keselamatan penerbangan terhadap seluruh negara anggota yang dikenal dengan *Universal Safety Oversight Audit Programme* (USOAP). Pemisahan fungsi regulator dan operator menjadi salah satu tema audit yang idealnya dilaksanakan dengan pembentukan organisasi penyelenggara yang terpisah dengan organisasi pembina penerbangan, namun dapat pula dilakukan dengan pemisahan secara internal dengan memperjelas kedudukan, pertanggungjawaban dan sistem pelaporan.

Selaras dengan tema pemisahan fungsi regulator dan operator, Pemerintah Republik Indonesia telah mencanangkan reformasi bidang kelembagaan untuk mewujudkan pemerintahan yang lincah dan berintegritas, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dituntut menciptakan organisasi yang ramping, tepat fungsi, tepat ukuran, tepat kinerja. Hal ini ditempuh dengan penyederhanaan struktur organisasi, penataan jabatan administrasi, jabatan fungsional dan jabatan pelaksana.

Untuk menjawab tantangan diatas, diperlukan penataan organisasi untuk penguatan tugas Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sebagai pemegang mandat pembinaan penerbangan, penataan dapat berupa pembentukan organisasi baru, pengubahan organisasi baik nomenklatur maupun lingkup tugas fungsinya, pembubaran sebuah unit organisasi, dan/atau melakukan penyesuaian terhadap tata kerja yang berfokus pada pemisahan fungsi regulator dan regulator. Tujuan penataan organisasi di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara adalah untuk mewujudkan organisasi menuju tata kelola organisasi yang baik dan berstandar internasional serta sesuai dengan ketentuan organisasi pembina penerbangan sipil internasional (ICAO).

Sedangkan manfaat penataan organisasi di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara adalah:

1. Melepaskan fungsi yang bersifat penyedia jasa sehingga tidak terjadi benturan kepentingan dalam melaksanakan kegiatan pengawasan di dunia penerbangan Indonesia;
2. Memisahkan secara internal fungsi yang bersifat penyedia jasa dengan tata kerja yang

akuntabel;

3. Memperkuat Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sebagai unsur perumusan kebijakan atau regulator;
4. Menjamin perlakuan pengawasan yang sama terhadap operator internal dan operator eksternal.

3.6.2 Kerangka Teori

Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan mengamanatkan bahwa penerbangan dikuasai oleh negara dan pembinaannya yang meliputi aspek pengaturan, pengendalian, dan pengawasan dilakukan oleh pemerintah, dilaksanakan oleh Menteri Perhubungan dan dapat didelegasikan kepada unit dibawahnya.

Sebagai dasar pembentukan organisasi pembina penerbangan, yang berlaku saat ini merujuk pada Peraturan Presiden Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan yang menyatakan bahwa Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sebagai bagian dari Kementerian Perhubungan mempunyai tugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang penerbangan, tugas tersebut dilaksanakan dengan menjalankan fungsi:

1. perumusan kebijakan;
2. pelaksanaan kebijakan;
3. penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria;
4. pemberian bimbingan teknis dan supervisi;
5. pelaksanaan pemantauan, analisis, evaluasi, dan pelaporan;
6. pelaksanaan administrasi;
7. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri Perhubungan.

Lebih lanjut dijelaskan pada Peraturan Presiden tersebut, bahwa ruang lingkup bidang penerbangan meliputi pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara dan bandar udara, penyelenggaraan angkutan udara dan navigasi penerbangan, peningkatan keselamatan, keamanan, dan kualitas lingkungan hidup penerbangan, serta pemanfaatan fasilitas penunjang dan fasilitas umum, sehingga pada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dibentuk unit pelaksana teknis yang melaksanakan tugas teknis operasional dan/atau tugas teknis penunjang untuk membagi habis tugas ada.

Berdasarkan uraian tugas fungsi dan ruang lingkup diatas, dapat dipahami bahwa pembinaan penerbangan merupakan fungsi regulator yang dapat dikelompokkan pada aspek pengaturan, pengendalian, dan pengawasan. Namun demikian, adanya fungsi pelaksanaan kebijakan dapat dipahami juga bahwa sebagian fungsi yang dijalankan merupakan fungsi operator, ini menunjukkan adanya potensi bercampurnya fungsi regulator dan operator pada satu garis pertanggungjawaban yang sama.

Sebagai kerangka pemisahan fungsi regulator dan operator, terdapat beberapa amanat kelembagaan menurut undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan antara lain:

1. Kantor Otoritas Bandar Udara, telah terbentuk 10 Kantor Otoritas Bandar Udara berdasarkan

PM 41 Tahun 2011 tentang organisasi dan tata kerja Kantor Otoritas Bandar Udara. Tujuan utama dibentuknya Kantor Otoritas Bandar Udara adalah untuk memperkuat fungsi pengawasan kegiatan penerbangan di Bandar Udara.

2. Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan, telah terbentuk berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 77 tahun 2012 tentang Perusahaan Umum (Perum) Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia. Tujuan Utama dibentuknya lembaga ini adalah untuk memisahkan fungsi pelayanan navigasi penerbangan dan memperkuat sebagai *Air Navigation single provider*.
3. 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, terdapat penetapan PM 41 Tahun 2014 tentang organisasi dan tata kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Budiarto – Curuq, dan terdapat penetapan PM 30 Tahun 2024 tentang organisasi dan tata kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara *Very-very Important Person* di Ibu Kota Nusantara. Tujuan utama dibentuknya lembaga ini adalah untuk pemisahan secara internal penyelenggaraan bandar udara yang belum dapat diusahakan secara komersial.

3.6.3 Kondisi Saat Ini

Indikasi bercampurnya fungsi regulator dan operator pada kelembagaan Direktorat Jenderal Perhubungan udara diantaranya adalah keberadaan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara sebagai penyelenggara bandar udara, Balai Besar Kalibrasi Fasilitas Penerbangan sebagai operator pesawat udara (pemegang AOC 135), Balai Kesehatan penerbangan sebagai penguji kesehatan personel, yang seluruhnya berkedudukan dan bertanggung jawab langsung kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara yang juga membawahi fungsi pengawasan keselamatan penerbangan.

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.

Saat ini terdapat 158 Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara dan 32 Satuan Pelayanan

Bandar Udara, serta terdapat Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Budiarto – Curug dan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Nusantara yang ditetapkan dengan peraturan terpisah.

Dari daftar tersebut terdapat 10 Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara sebagai instansi pemerintah yang menerapkan pola pengelolaan keuangan badan layanan umum (PPK-BLU) dan ditetapkan dengan peraturan terpisah.

3.6.4 Analisis Dan Strategi

Dengan pemisahan fungsi regulator dan penyedia Jasa baik secara internal maupun eksternal maka diharapkan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sebagai otoritas penerbangan sipil akan semakin fokus pada kegiatan Pengaturan, Pengendalian dan Pengawasan di bidang penerbangan, dan dalam tata laksana kegiatan pengawasan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sebagai kantor pusat dibantu oleh Kantor Otoritas Bandar Udara sebagai kantor wilayah. Penataan organisasi di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dilakukan dengan mengacu pada sistem akuntabilitas kinerja pemerintah serta proses bisnis antar unit organisasi. Besaran organisasi akan ditentukan berdasarkan karakteristik tugas fungsi dan beban kerja, serta mempertimbangkan mandat konstitusi, visi dan misi Presiden, tantangan utama bangsa, keterkaitan dengan agenda prioritas nasional, asas desentralisasi, dan peran pemerintah.

3.6.5 Rencana Strategis Kelembagaan

Penataan Kelembagaan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU)

Untuk mewujudkan organisasi dan tata kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang tepat fungsi ukuran dan kinerja, maka dilakukan penataan dengan fokus sebagai berikut:

1. Pada Tahun 2025-2026 fokus pada evaluasi terhadap komponen pada kriteria klasifikasi organisasi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang akan digunakan untuk penentuan kelas bandar udara;
2. Pada Tahun 2027 fokus pada klasifikasi organisasi yang tepat, dan meninjau ulang kelas 1 (satu) utama untuk dilakukan eselonering.
3. Pada Tahun 2028 fokus pada evaluasi dan penyesuaian terhadap tugas, fungsi dan beban organisasi pada Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara.
4. Pada Tahun 2029 fokus pada penyesuaian Organisasi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara terhadap dampak penerapan kebijakan kerjasama penyelenggaraan (KSP/KSO/PMN/BLU) dan penyesuaian Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara untuk Pendidikan Penerbangan.

3.7. MANAJEMEN RISIKO KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS III MENTAWAI

Dalam rangka mencapai target kinerja organisasi secara efektif dan efisien diperlukan adanya penerapan manajemen risiko yang pelaksanaannya lebih lanjut mengikuti ketentuan dalam

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 69 Tahun 2023 tentang Manajemen Risiko di Lingkungan Kementerian Perhubungan dan mempertimbangkan Keputusan Menteri PPN/Kepala Bappenas terkait penetapan Manajemen Risiko Pembangunan Nasional Lintas Sektor dalam RKP.

Mendasari Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2025 tentang Penyusunan Rencana Strategis dan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga, disebutkan bahwa salah satu instrumen kunci dalam proses ketercapaian sasaran strategis dan target kinerja organisasi adalah penerapan manajemen risiko secara sistematis dan terintegrasi. Manajemen risiko dimaknai sebagai serangkaian proses identifikasi, analisis, evaluasi, serta penanganan potensi hambatan yang dapat mempengaruhi pencapaian tujuan Renstra. Proses ini tidak hanya menilai kemungkinan terjadinya risiko, tetapi juga mengukur besaran dampaknya terhadap kinerja program, kegiatan, maupun sasaran strategis.

Penerapan manajemen risiko dilakukan sejak tahap perencanaan hingga evaluasi. Pada tahap penyusunan Renstra, analisis risiko digunakan untuk mengantisipasi perubahan lingkungan strategis, keterbatasan sumber daya, serta potensi gangguan internal maupun eksternal. Selanjutnya, dalam tahap pelaksanaan, manajemen risiko menjadi alat pemantauan berkala untuk memastikan setiap risiko yang teridentifikasi dapat dimitigasi tepat waktu guna merespons dinamika dan tantangan secara tepat, terukur, dan berkelanjutan, demi tercapainya tujuan pembangunan nasional yang telah ditetapkan.

Pada Tabel 3.3 disampaikan rencana tindak lanjut penyelesaian (RTP) dari hasil identifikasi risiko-risiko utama terhadap pencapaian masing-masing sasaran kegiatan pada tingkat UPBU Kelas III Mentawai (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. 3 Matriks Identifikasi Awal Risiko Utama dan Rencana Mitigasi Risiko (Sektor Transportasi Udara)

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi udara			
1	Tidak tercapainya target jumlah penumpang yang dilayani.	a. Meningkatkan koordinasi dengan BMKG untuk memperoleh informasi cuaca terkini. b. Menyusun dan menerapkan rencana kontinjensi operasional. c. Mengoptimalkan penyampaian informasi kepada penumpang melalui media resmi. d. Melakukan penyesuaian jadwal penerbangan secara cepat dan terkoordinasi.	Kepala Kantor UPBU Kelas III Mentawai

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
2	Terjadinya pengurangan jadwal penerbangan yang berdampak pada penurunan trafik pesawat dan jumlah penumpang.	a. Melakukan koordinasi rutin dengan maskapai terkait perencanaan jadwal. b. Menyusun dan menyampaikan laporan trafik secara berkala. c. Melakukan analisis tren pergerakan pesawat. d. Mendorong promosi rute dan peningkatan pelayanan.	
3	Belum terpenuhinya standar pelayanan minimal (SPM) pada sarana dan prasarana transportasi udara.	a. Melakukan evaluasi berkala, b. Pemenuhan fasilitas sesuai ketentuan, c. Optimalisasi pemeliharaan sarana dan prasarana transportasi udara. d. memastikan seluruh fasilitas mendukung keselamatan dan kenyamanan pengguna.	
Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara			
1	Kompetensi personel keselamatan penerbangan yang masih terbatas.	a. Melaksanakan pelatihan dan sertifikasi sesuai ketentuan. b. Memperkuat pengawasan terhadap standar kompetensi personel. c. Menyesuaikan penempatan personel dengan kualifikasi. d. Melakukan pembinaan teknis secara rutin.	Kepala Kantor UPBU Kelas III Mentawai
2	Peralatan keamanan penerbangan belum memenuhi standar yang ditetapkan sesuai ketentuan yang berlaku.	a. Melakukan pengadaan peralatan sesuai regulasi. b. Melaksanakan pemeliharaan dan kalibrasi secara berkala. c. Melakukan pemeriksaan kelayakan operasional peralatan. d. Menyusun jadwal perawatan terencana.	
Meningkatnya tata kelola pemerintahan yang baik			
1	Data kinerja yang tidak valid sehingga menimbulkan ketidaksesuaian antara dokumen perencanaan, pelaporan, dan realisasi kegiatan.	a. Melaksanakan validasi dan verifikasi data secara berkala. b. Melakukan pengecekan silang antarunit kerja. c. Mengoptimalkan sistem informasi terintegrasi. d. Meningkatkan kompetensi pengelola data.	Kepala Kantor UPBU Kelas III Mentawai

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
2	Implementasi dokumen SPIP belum berjalan secara optimal.	a. Melaksanakan sosialisasi SPIP secara berkelanjutan. b. Memberikan pembinaan kepada unit kerja. c. Memperkuat peran aparat pengawasan internal. d. Melakukan evaluasi penerapan SPIP secara berkala.	
3	Rendahnya kualitas pelaksanaan anggaran yang tercermin dari rendahnya nilai ikpa dan realisasi anggaran tidak optimal	a. Menyusun Halaman III DIPA secara realistis dan sesuai dengan kebutuhan program dan kegiatan. b. Melaksanakan monitoring Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran (IKPA) secara bulanan sebagai bahan evaluasi. c. Meningkatkan kepatuhan terhadap Rencana Penarikan Dana (RPD) dan Standar Pelayanan Minimal (SPM). d. Melakukan penyesuaian anggaran secara tepat waktu sesuai dengan ketentuan yang berlaku. e. Memperkuat pengendalian pelaksanaan kegiatan agar realisasi anggaran berjalan efektif dan sesuai perencanaan.	
4	Keterbatasan sumber daya manusia dalam pengelolaan Barang Milik Negara (BMN).	a. Melaksanakan pelatihan pengelolaan BMN bagi petugas. b. Menetapkan pembagian tugas dan tanggung jawab yang jelas. c. Mengoptimalkan pemanfaatan aplikasi pengelolaan BMN. d. Melakukan pendampingan teknis secara berkala.	
5	Penurunan trafik penumpang dapat menyebabkan target Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) tidak tercapai.	a. Mengoptimalkan kualitas layanan kepada pengguna jasa. b. Meningkatkan pengawasan terhadap penerimaan PNBP. c. Mengembangkan pemanfaatan aset bandara secara produktif. d. Menjalin kerja sama dengan investor	

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
		dan mitra usaha.	

BAB IV TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

4.1. SASARAN DAN TARGET PEMBANGUNAN NASIONAL

4.1.1 Sasaran dan Target RPJPN 2025-2045

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

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

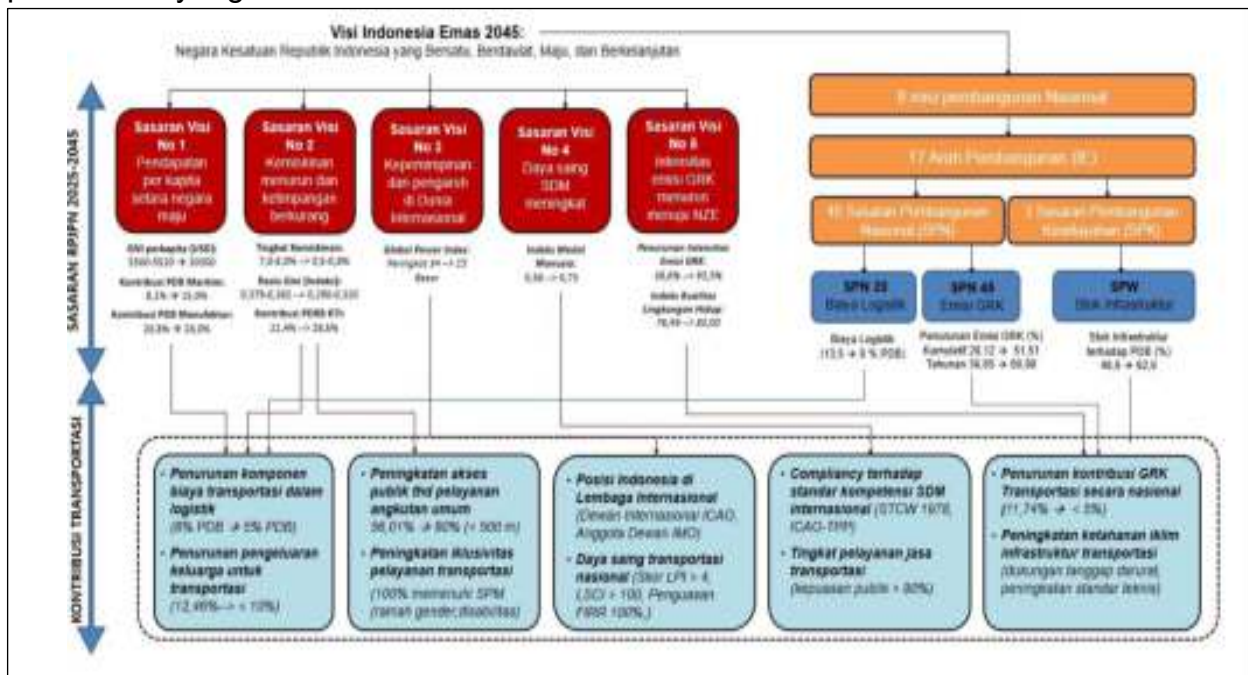
Sasaran kedua, sejalan dengan peningkatan ekonomi yang tinggi, kesempatan kerja dan pendapatan kelas menengah meningkat, sehingga kemiskinan menurun menjadi 0,5-0,8 persen dengan memastikan bahwa pengukuran kemiskinan dapat mengukur kesejahteraan rakyat secara absolut dan peningkatannya dapat dibandingkan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

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

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

Sasaran kelima dalam mewujudkan Indonesia menjadi negara yang maju, Indonesia berkomitmen kuat untuk melaksanakan pembangunan secara berkelanjutan sekaligus ramah lingkungan dalam kerangka ekonomi hijau yang ditunjukkan oleh menurunnya

intensitas emisi Gas Rumah Kaca dibandingkan kondisi Tahun 2010 menjadi 93,5 persen pada Tahun 2045, dan meningkatnya Indeks Kualitas Lingkungan Hidup menjadi 83,00 pada tahun yang sama.



Sumber: digambarkan dari RPJPN Tahun 2025-2045 (UU 59 Tahun 2024)

Gambar 4.1 Sasaran dan Target RPJPN 2025-2045

4.2.Sasaran Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029

Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025-2029 dilengkapi dengan sasaran pembangunan yang terukur. Sasaran pembangunan menggambarkan kondisi yang diharapkan dalam mencapai penurunan kemiskinan, peningkatan kualitas sumber daya manusia, dan pertumbuhan ekonomi tinggi berkelanjutan. Kondisi yang diharapkan juga diperkuat dengan sasaran pada aspek politik luar negeri dan lingkungan. Pencapaian sasaran pembangunan nasional tahun 2025-2029 merupakan manifestasi dari penguatan transformasi menuju Indonesia Emas 2045. RPJMN 2025-2029 memuat Delapan Prioritas Nasional pembangunan jangka menengah. Prioritas Nasional ini merupakan wujud implementasi langsung dari Asta Cita yang merupakan misi dari Presiden. Setiap prioritas nasional mencakup langkah-langkah strategis untuk mencapai keberhasilan pembangunan dalam periode jangka menengah tahun 2025-2029.

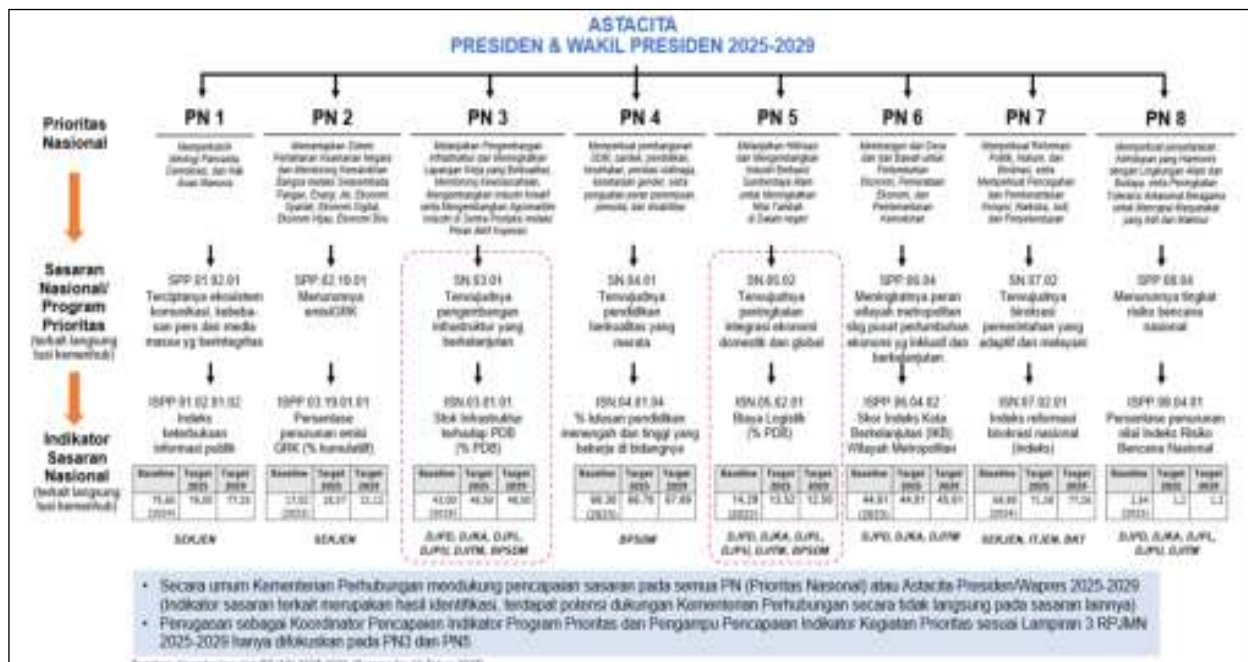
Prioritas Nasional adalah struktur pokok seluruh rencana pembangunan RPJMN 2025-2029. Untuk pencapaian sasarnya, setiap prioritas nasional diterjemahkan dalam Program Prioritas, Kegiatan Prioritas, dan Proyek Prioritas yang memiliki sasaran yang terukur untuk memudahkan pelaksanaannya di Kementerian/Lembaga, Pemerintah Daerah, dan Badan Usaha (BUMN, Swasta). Pencapaian sasaran pembangunan nasional juga harus didukung dengan kebijakan kelembagaan, regulasi, serta pendanaan dan investasi. Hal ini salah satunya harus tercermin melalui sinkronisasi perencanaan dan penganggaran. Upaya mempercepat pencapaian sasaran

pembangunan nasional juga ditentukan oleh proyek prioritas pembangunan nasional pada RPJM Nasional dan RKP. Proyek prioritas pembangunan nasional tersebut dilengkapi dengan ukuran keberhasilan yang mendukung tercapainya sasaran prioritas pembangunan nasional.

Tabel 4. 1 Sasaran Utama Prioritas Nasional RPJMN 2025-2029 (Dukungan Sektor Transportasi)

Prioritas Nasional	Sasaran dan Indikator	Baseline 2024	Target 2025	Target 2029
Prioritas Nasional 2: Memantapkan Sistem Pertahanan Keamanan Negara dan Mendorong Kemandirian Bangsa melalui Swasembada Pangan, Energi, Air, Ekonomi Syariah, Ekonomi Digital, Ekonomi Hijau, dan Ekonomi Biru	Sasaran: Terwujudnya Transformasi Ekonomi Hijau			
	Persentase Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca (GRK) Kumulatif (%)	17,02 (2023)	18,37	21,12
	Persentase Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca (GRK) Tahunan (%)	23,48 (2023)	26,67	30,11
Prioritas Nasional 3: Melanjutkan Pengembangan Infrastruktur dan Meningkatkan Lapangan Kerja yang Berkualitas, Mendorong Kewirausahaan, Mengembangkan Industri kreatif serta Mengembangkan Agromanajemen Industri di Sentra Produksi melalui Peran Aktif Koperasi	Sasaran: Terwujudnya Pengembangan Infrastruktur yang Berkelanjutan			
	Stok Infrastruktur terhadap PDB (%)	43,6 (2019)	46,5	48,5
Prioritas Nasional 5: Melanjutkan Hilirisasi dan Mengembangkan Industri Berbasis Sumber Daya Alam untuk Meningkatkan Nilai Tambah di Dalam Negeri	Sasaran: Terwujudnya Peningkatan Integrasi Ekonomi Domestik dan Global			
	Biaya Logistik (% PDB)	14,29 (2022)	13,52	12,50

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



Gambar 4.2 Sasaran RPJMN 2025-2029 terkait Langsung Tugas dan Fungsi Kemenhub

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

PRIORITAS NASIONAL 3: MELAKUKKAN PEMDEMBANGAN INFRASTRUKTUR DAN MEMERIKAKAN LAPANGAN KERJA YANG BERKUALITAS, MEMBUNGO KEMERUSAHAAN, MEMDEMBANGKAN INDUSTRI KREATIF SERTA MEMDEMBANGKAN AGLOMERATIM INDUSTRI DI SENTRA PRODUKSI MELALSI PERAN AKTIF KOOPERASI								
Prioritas Nasional/Program Prioritas/ Kegiatan Prioritas/Proyek Prioritas	Sasaran	Indikator	Satuan	Baseline 2024	Target 2025	Target 2029	Agenda Transformatasi	Koordinasi/ Pengaspe
03 PN. Melakukan Pengembangan Infrastruktur dan Meningkatkan Lapangan Kerja yang Berkualitas, Mendukung Kewirausahaan, Mengembangkan Industri Kreatif serta Mengembangkan Aglomerasi Industri di Sentra Produksi melalui Peran Aktif Kooperasi								
03.01 01. Pengembangan konektivitas dan layanan multimoda Transportasi Multimoda	01 - Meningkatkan konektivitas dan layanan multimoda melalui integrasi transportasi darat, laut dan udara	04 - On-Time Performance pemberangkatan	persen	72,46 (2023)	80	80		022 - Kementerian Perhubungan
03.01.04 01. Pengembangan Jaringan Bandara Terpadu	01 - Terselenggaranya jaringan bandara yang terpadu untuk mendukung konektivitas wilayah	01 - Bandara yang dibangun dan dikembangkan (kumulatif angka dasar tahun 2023)	bidang (kumulatif)	108 (2023)	118	121		022 - Kementerian Perhubungan
		02 - Jumlah layanan nonkomersial angkutan udara penumpang dan kargo	layanan	281 (2023)	283	408		022 - Kementerian Perhubungan
		03 - Persentase keaktifan keamanan pemberangkatan	persen	88,56 (2023)	77	85		022 - Kementerian Perhubungan
03.01.04.01								
PRD-P: Pembangunan dan Pengembangan Bandara								
03.01.04.02								
PRD-P: Pembangunan dan Pengembangan Bandara mendukung Kawasan Prioritas								
03.01.04.03								
PRD-P: Pembangunan dan Pengembangan Bandara mendukung Kawasan Tertinggal								
03.01.04.04								
PRD-P: Penyelenggaraan Layanan Nonkomersial Angkutan Udara Penumpang								
03.01.04.05								
PRD-P: Penyelenggaraan Layanan Nonkomersial Kargo Udara								
03.01.04.06								
PRD-P: Keselamatan dan Keamanan Penerbangan								
03.01.04.07								
PRD-P: Peningkatan Tata Kelola Konektivitas Udara								

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

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

PRIORITAS NASIONAL 5 : MELANJUTKAN HILIRISASI DAN MENGEDEMBANGKAN INDUSTRI BERBASIS SUMBER DATA ALAM UNTUK MENINGKATKAN NILAI TAMBAH DI DALAM NEGERI								
Prioritas Nasional/ Program Prioritas/ Kegiatan Prioritas/ Proyek Prioritas	Sasaran	Indikator	Satuan	Baseline 2024	Target 2025	Target 2026	Agenda Transformasi	Koordinator/ Penguasa
03 PP: Melanjutkan Hilirisasi dan Mengekembangkan Industri Berbasis Sumber daya Alam untuk Meningkatkan Nilai Tambah di Dalam Negeri								
03.03 PP: Optimalisasi Backbone Jaringan Listrik dan Perluasan Sistem Logistik Nasional								
03.03.01 KP: Penguatan Infrastruktur Konktivitas, Layanan Backbone, dan Sarana Penunjang Logistik	B1 - Mengurangi infrastruktur konektivitas, layanan backbone, dan sarana penunjang logistik	B3 - Biaya transportasi logistik pada angkutan udara (termasuk FDI)	persen	0,89	0,84	0,77		B22 - Kementerian Perhubungan
		B4 - Jumlah bandara primer / utama yang ditingkatkan kapasitasnya	lokus (jumlah)	3 (2022)	4	5		B22 - Kementerian Perhubungan
		B5 - Volume angkutan barang transportasi udara pada bandara primer / utama	pada ton	1.381	1.484	1.536		B22 - Kementerian Perhubungan

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

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

INDIKATOR	SATUAN	BASLINE 2024	TARGET 2025	TARGET 2029
Koordinator Pencapaian Indikator Program Prioritas				
PP.03.01 - 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 POB	persen	0,89	0,84	0,77
KP.05.03.01 - Jumlah bandara primer/utama yang ditingkatkan kapasitasnya	lokasi (kumulatif)	3 (2023)	9	5
KP.05.03.01 - Volume angkutan barang transportasi udara pada bandara primer/utama	juta ton	1391	1419	1536

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

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

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

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

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

4.1.3 INDIKATOR KINERJA BIAYA TRANSPORTASI LOGISTIK PADA SEKTOR TRANSPORTASI UDARA

Sesuai dengan Perpres 12 Tahun 2025 tentang RPJMN Tahun 2025-2029, indikator "*Biaya transportasi logistik pada angkutan udara terhadap PDB*" merupakan salah satu indikator RPJMN 2025-2029 yang digunakan untuk 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	perse n	0,89	0,84	0,82	0,81	0,79	0,77	

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

4.2. INDIKASI KEGIATAN STRATEGIS

4.2.1 Indikasi Kegiatan Strategis RPJMN 2025-2029

Berdasarkan RPJMN 2025-2029 secara umum bidang transportasi selain melaksanakan penugasan pada PN3 dan PN5 sebagai koordinator pelaksanaan indikator Program Prioritas (PP), Pengampu indikator Kegiatan Prioritas (KP), dan pelaksana sejumlah Proyek Prioritas (PRO P), juga diharapkan mendukung pelaksanaan sejumlah agenda strategis nasional dalam Prioritas Nasional (PN) lainnya (PN 1 sd PN 8)

Indikasi dukungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara terhadap berbagai prioritas RPJMN 2025-2029 tersebut dikembangkan untuk mendukung kawasan prioritas dalam RPJMN 2025-2029, diantaranya KSPP (Kawasan Sentra Produksi Pertanian), KI (Kawasan Industri), KEK (Kawasan Ekonomi Khusus), KPBPB (Kawasan Perdagangan Bebas Dan Pelabuhan Bebas), DPP (Destinasi Pariwisata Prioritas), Hilirisasi SDA, daerah tertinggal, dan daerah perbatasan. Indikasi kegiatan strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara tahun 2025-2029 yang mendukung pelaksanaan sejumlah agenda pembangunan dalam Prioritas Nasional (PN) RPJMN 2025-2029. Program prioritas nasional Direktorat Jenderal Perhubungan Udara tercantum dalam Program Infrastruktur Konektivitas, dengan lokasi, jenis kegiatan, serta alokasi pendanaan dapat dilihat pada lampiran 2.

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

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

sumber : dirangkum dari Lampiran III RPJMN 2025-2029 (sektor transportasi udara)

NO	KEGIATAN	BANDARA/PROYEK - LOKASI	ASPEK KELAYAKAN TEKNIS
1.	Indikasi pembangunan bandar udara baru periode 2025-2029 (Lampiran IV RPJMN 2025-2029: Arah Pembangunan Kewilayah)	1. Bandar Udara Internasional Bali Baru/Bali Utara 2. Bandar udara Wasior Baru – Teluk Wondama (Papua Barat) 3. Bandar udara Murung Raya (Kalimantan Tengah) 4. Bandar udara Kolaka Utara (Sulawesi Tenggara)	1. Optimalisasi Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai dengan mempertimbangkan kapasitas Bandara I Gusti Ngurah Rai sampai dengan tahap <i>Ultimate</i>: 37 juta penumpang (sesuai MP Bandara PM 93 Tahun 2021). Kapasitas penumpang eksisting: 23,607 Juta Penumpang. 2. Lokasi Bandar Udara baru belum ditetapkan karena masih menunggu kelengkapan data dukung atas permohonan Penlok oleh Pemprov Bali. 3. Pendanaan pembangunan bandar udara diarahkan melalui skema KPBU.
			2. Penetapan lokasi bandara masih dalam proses pengajuan 3. Biaya pembangunan cukup tinggi antara lain terkait dengan perbaikan tanah
			1. Pemda sudah melakukan pembangunan dinding talud namun masih terdapat permasalahan hukum, diperlukan reklamasi untuk menyiapkan lahan.

		2. RTT belum dilakukan asistensi dengan Direktorat Teknis
	5. Bandar udara Loleo Oba (Kota Tidore Kepulauan, Maluku Utara)	1. Mengacu pada KM 33 tahun 2024 tentang Tataan Kebandarudaraan Nasional, Bandar Udara Loleo merupakan relokasi dari Bandar Udara Sultan Babullah Ternate secara bertahap. 2. Kapasitas Bandar Udara sultan Babullah-Ternate sampai dengan tahap Ultimate: 4.73 Juta penumpang (Sesuai dengan MP Bandara KM 326 Tahun 2020). Kapasitas penumpang eksisting: 14.455 penumpang.
	6. Bandar udara Ujoh Bilang (Kab. Mahakam Ulu, Kalimantan Timur)	1. Pembangunan sudah dilakukan oleh pemda sesuai dengan penetapan lokasi yaitu KM 164 Tahun 2022 tentang Penetapan Lokasi Bandar Udara di Ujoh Bilang. 2. Pembangunan bandar udara diarahkan melalui skema pendanaan APBD/Pemda
2.	Indikasi Pembangunan bandar udara perairan periode 2025-2029 sebagai dukungan kawasan pengembalian pariwisata (Lampiran IV RPJMN 2025-2029)	1. Bandar Udara Perairan (Sulawesi Selatan) 2. Pengembangan <i>Seaplane</i> (Maluku) 3. Pengembangan <i>Seaplane</i> (Maluku Utara) 4. Bandar Udara Perairan Misool Selatan (Kab. Raja Ampat, Papua Barat Daya)
		Belum ada <i>Readiness Criteria</i> Belum ada <i>Readiness Criteria</i> Belum ada <i>Readiness Criteria</i> Penlok masih dalam proses kelengkapan administrasi dan masih membutuhkan justifikasi luasan lahan BU perairan
3.	Indikasi standarisasi <i>Airstrip/Lapter</i> di Papua Tengah (Lampiran IV RPJMN 2025-2029)	<i>Airstrip/Lapter</i> di Papua Tengah (yang melayani perintis penumpang/kargo tahun 2025): 1. Duma 2. Beoga 3. Doufu 4. Fawi 5. Pogapa 6. Tsinga 7. Wangbe 8. Jila 9. Bina 10. Alama 11. Jita 12. Agandugume 13. Potowaiburu 14. Dagai 15. Aroanop/Arwanop
		1. Belum ada <i>Readiness Criteria</i> . 2. Standardisasi antara lain mengacu pada PM 95 Tahun 2021 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 tentang <i>Aerodrome</i> . 3. Pemenuhan standarisasi airstrip/lapter oleh Ditjen Hubdat dilaksanakan setelah terdapat MoU antara Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dengan Kementerian Desa, Pembangunan Daerah Tertinggal, dan Transmigrasi (kemungkinan masing-masing pihak).

4. Indikasi pengembangan bandar udara pendukung Kawasan Sentra Produksi Pangan/Food Estate (Lampiran IV RPJMN 2025-2029) Lokasi Prioritas KSPP: 1. Sumatera Utara • Kab. Humbang Hasundutan • Kab. Pakpak Bharat • Kab. Tapanuli Utara • Kab. Tapanuli Tengah 2. Sumatera Selatan • Kab. Ogan Komering Ulu (OKU) Timur • Kab. Ogan Komering Ulu (OKU) 3. Kalimantan Tengah • Kab. Kapuas • Kab. Pulang Pisau 4. NTT • Kab. Sumba Tengah • Kab. Belu 5. Papua • Kab. Keerom 6. Papua Selatan • Kab. Merauke	1. Bandar Udara Senggeh di Distrik Senggi (RSPP Kab. Keerom Provinsi Papua). 2. Persiapan konektivitas sebagai akses menuju sentra pangan lokal di Kab. Merauke, Papua Selatan: 1) Bandar Udara Mopah 2) Bandar Udara Okaba 3) Bandar Udara Kimam 4) Bandar Udara Wanam (Eksisting) 5) Rencana pembangunan bandar udara di Wanam (lokasi baru)	4. Kegiatan standardisasi airstrip/lapter antara lain: 1. Pemenuhan dokumen Register Bandar Udara (Penerbitan RBU) 2. Penyusunan dokumen/studi perencanaan bandar udara (rencana strategis (Renstra), Fasilitas Detail Engineering Design (DED), Dokumen lingkungan); 3. Pemenuhan standar minimum fasilitas keselamatan penerbangan. 1. Untuk UPBU Ditjen Hubud memperhatikan: - Rencana induk bandar udara - RTT Sisi udara dan Sisi Darat - Kesiapan Lahan 2. Pengembangan bandar udara (UPBU Ditjen Hubud) mempertimbangkan optimalisasi bandar udara dan ketersediaan anggaran. Bandar Udara Wanam dimiliki oleh swasta PT. Dwi Putra Perkasa Abadi, dimana pada tahun 2025 terdapat penerbangan perintis penumpang dengan rute Mopah – Wanam, frekuensi 3 kali/minggu. Mendasari: 1. Instruksi Presiden Nomor 14 Tahun 2025 tentang Percepatan Pembangunan Kawasan Swasembada Pangan, Energi dan Air Nasional. 2. Peraturan Presiden Nomor 19 Tahun 2025 tentang Koordinasi Percepatan Pembangunan Kawasan Swasembada Pangan, Energi dan Air Nasional. 3. Rancangan Rencana Induk KPSPEAN Provinsi Papua Selatan (masih berproses di Bappenas). Studi Kelayakan dan Rencana Induk Bandar Udara Wanam
--	--	--

Distrik Ilwayab di Kabupaten Merauke Provinsi Papua Selatan ditargetkan selesai tahun 2025.

	3. Lokasi Provinsi Sumatera Utara:	Pengembangan Bandar Udara yang dikelola PT API dilaksanakan oleh PT Angkasa Pura Indonesia (BUMN).
	1) Bandar Udara Raja Sisingamangaraja XII	
	2) Bandar Udara FL Tobing	
	4. Lokasi Provinsi Sumatera Selatan:	
	1) Bandar Udara SM Badaruddin II	
	5. Lokasi Provinsi Kalimantan Tengah:	
	1) Bandar Udara Tjilik Riwut	
	6. Lokasi Provinsi NTT:	
	1) Bandar Udara A.A. Bere Tallo	
	2) Bandar Udara Lede Kalumbang	
Kawasan Rentan Pangan :	7. Penyediaan konektivitas sebagai akses menuju sentra pangan lokal di Kab. Boven Digoel:	
1. Kab. Boven Digoel	1) Bandar Udara Tanah Merah	
2. Kab. Mappi	2) Bandar Udara Bomakia	
	3) Bandar Udara Manggelum	
	4) Bandar Udara Mindiptana	
	5) Bandar Udara Korowai Batu	
	8. Penyediaan konektivitas sebagai akses menuju sentra pangan lokal di Kab. Mappi:	
	1) Bandar Udara Kepi	

- 2) Bandar Udara Bade
- 3) Bandar Udara Senggo

5. Indikasi pengembangan bandar udara pendukung hilirisasi dan penguatan produktivitas pusat-pusat industri (Lampiran IV RPJMN 2025-2029)	1) Bandar Udara Malikussaleh (KEK Arun Lhokseumawe) 2) Bandar Udara Raja Haji Abdullah (Kawasan Industri Bintan) 3) Bandar Udara Singkawang (KI Ketapang) 4) Bandar Udara Pangsuma Putusibau (KI Ketapang) 5) Bandar Udara Maleo - Morowali (KI Morowali dan Morowali Utara) 6) Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri (KEK Palu) 7) Bandar Udara Babo, Teluk Bintuni, Papua Barat (KI Teluk Bintuni) 8) Bandar Udara Pitu, Morotai (KEK Morotai) 9) Bandar Udara Juwata, Kota Tarakan, Kalimantan Utara (KI Tanah Kuning) 10) Bandar Udara Mathilda Batlayeri (Kawasan Blok Masela)	1. Pengembangan bandar udara memperhatikan: - Rencana Induk Bandar Udara; - RTT Sisi Udara dan Sisi Darat; - Kesiapan Lahan. 2. Pengembangan bandar udara (UPBU Ditjen Hubud) mempertimbangkan optimalisasi bandar udara dan ketersediaan anggaran. 3. Pengembangan Bandar Udara Singkawang diarahkan pada alternatif pendanaan KPBU.
6. Indikasi pengembangan bandar udara di perbatasan (Lampiran IV RPJMN 2025-2029)	1. Bandar Udara Long Apung 2. Bandar Udara Seluwing 3. Bandar Udara Yuvai Semaring 4. Bandar Udara Nunukan 5. Bandar Udara Kalimantan 6. Bandar Udara Tanah Merah 7. Bandar Udara Oksibil 8. Bandar Udara Raja Haji Abdullah 9. Bandar Udara Tebelian 10. Bandar Udara Mopah 11. Bandar Udara Pitu Morotai 12. Bandar Udara A.A. Bere Tallo 13. Bandar Udara Mindiptanah 14. Bandar Udara Pangsuma	1. Pengembangan bandar udara memperhatikan: - Rencana Induk Bandar Udara. - RTT Sisi Udara dan Sisi Darat; - Kesiapan Lahan. 2. Pengembangan bandar udara (UPBU Ditjen Hubud) mempertimbangkan optimalisasi bandar udara dan ketersediaan anggaran.
7. Indikasi pengembangan bandar udara di daerah	1. Bandar Udara Wamena	1. Pengembangan bandar udara memperhatikan:

rawan bencana (KM 33 Tahun 2024 tentang Tataan Kebandarudaraan Nasional)	2. Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri 3. Bandar Udara Rendani 4. Bandar Udara Oksibil 5. Bandar Udara KS Tubun 6. Bandar Udara Gatot Subroto 7. Bandar Udara Taufik Kiemas 8. Bandar Udara Gusti Syamsir Alam 9. Bandar Udara Komodo 10. Bandar Udara Budiarto 11. Bandar Udara Silampari 12. Bandar Udara A.A. Bere Tallo 13. Bandar Udara FL Tobing 14. Bandar Udara Rembele 15. Bandar Udara Blangkejeren 16. Bandar Udara Malikussaleh	- Rencana Induk Bandar Udara. - RTT Sisi Udara dan Sisi Darat; - Kesiapan Lahan. 2. Pengembangan bandar udara (UPBU Ditjen Hubud) mempertimbangkan optimalisasi bandar udara dan ketersediaan anggaran.
8. Indikasi pengembangan bandar udara pendukung logistik (Lampiran II RPJMN 2025-2029: Matriks Sasaran dan Indikator Pembangunan)	1. Dukungan bandar udara terhadap pelayanan angkutan udara perintis kargo: 1) Bandar Udara Juwata 2) Bandar Udara Yuvai Semaring 3) Bandar Udara Long Apung 4) Bandar Udara Moanamani 5) Bandar Udara Wamena 6) Bandar Udara Sinak 7) Bandar Udara Ilaga 8) Bandar Udara Elelim 9) Bandar Udara Oksibil 10) Bandar Udara Mopah 11) Bandar Udara Nop Goliat Dekai 12) Bandar Udara Sudjarwo 13) Bandar Udara Tanah Merah 2. Simplifikasi proses bisnis rantai pasok (supply chain) kargo dan pos yang akan diangkut pesawat udara meliputi kegiatan penataan terhadap proses pemeriksaan keamanan kargo melalui: a. Penetapan lokasi TPPT di bandar udara internasional;	1. Pengembangan bandar udara memperhatikan: - Rencana Induk Bandar Udara; - RTT Sisi Udara dan Sisi Darat; - Kesiapan Lahan. 2. Pengembangan pada bandar udara yang melayani rute perintis kargo (Jembatan Udara). 3. Pengembangan bandar udara (UPBU Ditjen Hubud) mempertimbangkan optimalisasi bandar udara dan ketersediaan anggaran. Mendasari Surat Edaran Nomor: SE 10 Tahun 2022 tentang Petunjuk Teknis Implementasi National Logistic Ecosystem (NLE) Di Bandar Udara.

	b. Sertifikasi terhadap agen kargo sebagai Regulated Agent; c. Sertifikasi terhadap pengirim pabrikan (known-consignor) untuk melakukan pengendalian keamanan. Target Output: 1. Tahun 2027: Penetapan Lokasi Tempat Pemeriksaan Fisik Terpadu (TPPT) di bandar udara internasional; 2. Tahun 2025-2029: Tersertifikasinya agen kargo sebagai regulated agent; 3. Tahun 2025-2029: Tersertifikasinya sertifikasi pengirim pabrikan (known-consignor); 4. Tahun 2025-2029: Implementasi NLE di Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri-Palu. NLE telah implementasi pada 6 (enam) bandar udara internasional yaitu Bandar Udara Soekarno Hatta, Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai, Bandar Udara Juanda, Bandar Udara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan, Bandar Udara Kualanamu, Bandar Udara Sultan Hasanuddin.	
9. Indikasi pengembangan/optimalisasi bandar udara pada Kawasan Superhub Ekonomi di wilayah sekitar Ibu Kota Nusantara/IKN (Lampiran IV RPJMN 2025-2029)	1. Bandar Udara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan - Balikpapan; 2. Bandar Udara APT. Pranoto - Samarinda; 3. Bandar Udara Ibu Kota Nusantara (Kab. Penajam Paser Utara).	1. Mendasari: - Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2022 tentang Ibu Kota Negara, sebagaimana telah diubah dengan Undang Undang Nomor 21 Tahun 2023. - Peraturan Presiden Nomor 31 Tahun 2023 tentang Percepatan Pembangunan Dan Pengoperasian Bandar Udara <i>Very Very Important Person</i> Untuk Mendukung Ibu Kota Nusantara. - Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 125 Tahun 2023 tentang Penetapan Lokasi Bandar Udara <i>Very Very Important Person</i> di Kabupaten Penajam Paser Utara Provinsi Kalimantan Timur sebagaimana terakhir diubah

		dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 23 Tahun 2024. - Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2024 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Khusus Ibu Kota Nusantara. 2. Pengembangan Bandara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggah - Balikpapan dilaksanakan oleh PT Angkasa Pura Indonesia (BUMN).
10.	Indikasi pengembangan bandar udara pada Kota Baru Tanjung Selor (Kab Bulungan) dan Kota Tarakan (Lampiran IV RPJMN 2025-2029)	1. Bandar Udara Tanjung Harapan 2. Bandar Udara Juwata Tarakan 1. Pengembangan bandar udara memperhatikan: - Rencana Induk Bandar Udara; - RTT Sisi Udara dan Sisi Darat; - Kesiapan Lahan. 2. Pengembangan bandar udara (UPBU Ditjen Hubud) mempertimbangkan optimalisasi bandar udara dan ketersediaan anggaran.
11.	Indikasi pengembangan bandar udara pada Kawasan Pertumbuhan (Lampiran IV RPJMN 2025-2029): a) Kota Kecil Berkarakter Khusus Bandaneira (Kab. Maluku Tengah) b) Kota Kecil Berkarakter Khusus Daruba (Kab. Morotai) c) Kota Sofifi (Kota Tidore Kepulauan) d) Kota Kecil Berkarakter Khusus Anggi (Kab. Pegunungan Arfak) e) Ibu Kota Daerah Otonomi Baru (Kab. Jayawijaya Prov. Papua Pegunungan) f) Ibu Kota Daerah Otonomi Baru (Kab. Nabire Prov. Papua Tengah) g) Kabupaten Merauke Prov. Papua Selatan (Ibu Kota Daerah Otonomi Baru) h) Kawasan Asmat (Kab. Asmat) i) DPP Raja Ampat (Kab. Raja Ampat) j) Ibu Kota Daerah Otonomi Baru Dan Kota Industri, Perdagangan, dan Jasa (Kota	1. Bandar Udara Bandaneira 2. Bandar Udara Pitu Morotai 3. Bandar Udara Kuabang Kao 4. Bandar Udara Anggi 5. Bandar Udara Wamena 6. Bandar Udara Douw Aturure 7. Bandar Udara Ewer 8. Bandar Udara DEO Sorong 1. Pengembangan bandar udara memperhatikan: - Rencana Induk Bandar Udara; - RTT Sisi Udara dan Sisi Darat; - Kesiapan Lahan. 2. Pengembangan bandar udara (UPBU Ditjen Hubud) mempertimbangkan optimalisasi bandar udara dan ketersediaan anggaran.

Sorong Prov. Papua Barat Daya)		
12. Indikasi pengembangan bandar udara pada Kawasan Afirmasi (Lampiran IV RPJMN 2025-2029): a) Kawasan Afirmasi Pesisir Barat Lampung (Pemrataan Pembangunan) b) Kawasan Afirmasi daerah tertinggal*	1. Bandara Taufiq Kiemas 2. Bandara Lede Kalumbang 3. Bandara Tardamu 4. Bandara Manokwari Selatan 5. Bandara Bintuni 6. Bandara Babo 7. Bandara Merdey 8. Bandara Wasior 9. Bandara Anggi 10. Bandara Dabra 11. Bandara Wamena 12. Bandara Nop Goliat Dekai 13. Bandara Sobaham 14. Bandara Karubaga 15. Bandara Bokondini 16. Bandara Tiom 17. Bandara Elelim 18. Bandara Oksibil 19. Bandara Kiwirok 20. Bandara Batom 21. Bandara Enarotali 22. Bandara Moanamani 23. Bandara Waghete 24. Bandara Illaga 25. Bandara Sinak 26. Bandara Illu 27. Bandara Bilorai 28. Bandara Bomakia 29. Bandara Tanah Merah 30. Bandara Manggelum 31. Bandara Korowai Batu 32. Bandara Mindiptanah 33. Bandara Ewer 34. Bandara Kamur 35. Bandara Kepi 36. Bandara Senggo 37. Bandara Bade 38. Bandara Kebar 39. Bandara Werur 40. Bandara Kambuaya	1. Pengembangan bandar udara memperhatikan: - Rencana Induk Bandar Udara; - RTT Sisi Udara dan Sisi Darat; - Kesiapan Lahan. 2. Pengembangan bandar udara (UPBU Ditjen Hubud) mempertimbangkan optimalisasi bandar udara dan ketersediaan anggaran.
Daerah tertinggal NTT: 1. Kab. Sumba Tengah 2. Kab. Sumba Barat Daya 3. Kab. Sabu Raijua		
Daerah tertinggal Papua Barat: 1. Kab. Manokwari 2. Kab. Teluk Bintuni 3. Kab. Teluk Wondama 4. Kab. Pegunungan Arfak		
Daerah Tertinggal Papua: 1. Kab. Mamberamo Raya 2. Kab. Waropen 3. Kab. Supiori		
Daerah Tertinggal Papua Pegunungan: 1. Kab. Jayawijaya 2. Kab. Yahukimo 3. Kab. Tolikara 4. Kab. Nduga 5. Kab. Lanny Jaya 6. Kab. Yalimo 7. Kab. Mamberamo Tengah 8. Kab. Pegunungan Bintang		
Daerah Tertinggal Papua Tengah: 1. Kab. Paniai 2. Kab. Deiyai 3. Kab. Dogiyai 4. Kab. Intan Jaya 5. Kab. Puncak 6. Kab. Puncak Jaya		
Daerah Tertinggal Papua Selatan: 1. Kab. Boven Digoel 2. Kab. Asmat 3. Kab. Mappi		

Daerah Tertinggal Papua Barat Daya: 1. Kab. Tambrau 2. Kab. Maybrat *Daerah tertinggal juga sudah termasuk daerah sangat tertinggal		
13. Indikasi pengembangan bandar udara pada Kawasan Pariwisata / Destinasi Pariwisata (Lampiran I RPJMN 2025-2029: Narasi) Dukungan terhadap Prioritas Nasional 3: Menitikberatkan pada pengembangan infrastruktur, pariwisata, dan ekonomi kreatif meliputi kegiatan Prioritas Utama: - Percepatan Pembangunan Destinasi Pariwisata Prioritas Borobudur-Yogyakarta-Prambanan. - Percepatan Pembangunan Destinasi Pariwisata Prioritas Labuan Bajo. - Percepatan Pembangunan Destinasi Pariwisata Prioritas Dana Toba - Percepatan Pembangunan Destinasi Pariwisata Prioritas Lomnok-Gili Tramena	1. Bandar Udara Kulonprogo – Yogyakarta 2. Bandar Udara Komodo - Labuan Bajo 3. Bandar Udara Kualanam - Medan 4. Bandar Udara Zainuddin Abdul Madjid - Lombok 5. Bandar Udara Maratua 6. Bandar Udara Wakatobi 7. Bandar Udara DEO - Sorong	1. Pengembangan bandar udara memperhatikan: - Rencana Induk Bandar Udara; - RTT Sisi Udara dan Sisi Darat; - Kesiapan Lahan. 2. Pengembangan bandar udara (UPBU Ditjen Hubud) mempertimbangkan optimalisasi bandar udara dan ketersediaan anggaran. 3. Pengembangan Bandar Udara yang dikelola PT API dilaksanakan oleh PT Angkasa Pura Indonesia (BUMN).
14. Peningkatan Fasilitas Navigasi Penerbangan (Lampiran I RPJMN 2025-2029)	1. Bandar Udara Soekarno Hatta 2. Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai 3. Bandar Udara Juanda 4. Bandar Udara Kualanam 5. Bandar Udara Sultan Hasanuddin.	1. Penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan dilaksanakan oleh LPPNPI/<i>AirNav Indonesia</i>. 2. Sesuai PP 77 Tahun 2012 Tentang Perum LPPNPI Pasal 14: Setiap penambahan penyertaan modal negara dalam Perum yang berasal dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara dan Pengurangan penyertaan modal negara ditetapkan dengan peraturan pemerintah. 3. pelaksanaan peningkatan fasilitas navigasi penerbangan dapat dilakukan dengan pendanaan BUMN.
15. Penurunan GRK Sektor Transportasi Udara	1. Implementasi bandar udara ramah lingkungan melalui	Kegiatan diprioritaskan pada 10 bandar udara dengan pengelolaan keuangan Badan Layanan Umum

(Lampiran I RPJMN 2025-2029) Dukungan terhadap PN 2 dengan Sasaran 6 yaitu terwujudnya transformasi ekonomi hijau.	antara lain kegiatan pemasangan lampu LED, PLTS, PJU <i>Solar Cell</i>, Elektrifikasi kendaraan GSE di Lokasi: 1) Bandar Udara Juwata 2) Bandar Udara Kalimantan 3) Bandar Udara APT Pranoto 4) Bandar Udara Djalaluddin, 5) Bandar Udara Haluoleo 6) Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri 7) Bandar Udara Sultan Babullah 8) Bandar Udara DEO Sorong 9) Bandar Udara Rendani 10) Bandar Udara Moses Kilangin. 2. Tahun 2027, Penggunaan <i>Sustainable Aviation Fuel</i> (SAF) sebesar 1% pada penerbangan internasional dari Bandar Udara Soekarno-Hatta dan Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai.	(BLU). Implementasi bandar udara ramah lingkungan mempertimbangkan ketersediaan anggaran (pendanaan BLU). 1. Penggunaan SAF pada bandar udara internasional sesuai mandat ICAO. 2. Pemilihan kedua bandara ini didasari oleh pergerakan pesawat dan pertumbuhan penumpang yang stabil serta relatif lebih tidak sensitif terhadap perubahan harga tiket. 3. CGK dan DPS memiliki 97 destinasi penerbangan internasional dengan 53% pangsa lalu lintas penerbangan internasional di Indonesia secara kolektif. 4. Pada Tahun 2029, setiap penerbangan internasional yang berangkat dari CGK dan DPS diwajibkan menggunakan campuran SAF sebesar 3%.
	3. Meningkatkan <i>Air Traffic Management Systems and Operations</i> melalui: 1) Implementasi <i>Performance Based Navigation</i> (PBN). 2) Implementasi <i>User Preferred Routes</i> (UPR). 3) Meningkatkan efisiensi operasional di bidang manajemen lalu lintas	1. Pengembangan infrastruktur dan fasilitas pelayanan serta manajemen lalu lintas penerbangan dan prosedur navigasi penerbangan yang lebih efektif, fleksibel dan kompatibel dengan sarana pesawat udara dan teknologi terkini (<i>Effective, flexible and Seamless Infrastructure</i>).

	penerbangan infrastrukturnya.	dan	2. Memberikan keleluasaan dalam menentukan rute penerbangan yang paling efisien, menghemat bahan bakar dan mengurangi emisi. 3. Indonesia dapat berkomitmen dalam memberikan pelayanan navigasi penerbangan yang sesuai dengan visi Nasional dalam penurunan emisi melalui integrasi modernisasi teknologi dan kolaborasi regional serta kebijakan yang kuat untuk penurunan emisi dengan tetap mempertahankan efisiensi dan keselamatan di ruang udara Indonesia.
16. Program Padat Karya pada Sektor Transportasi Udara (Lampiran I RPJMN 2025-2029) Dukungan terhadap PN 6 membangun dari Desa dan Dari Bawah untuk Pertumbuhan Ekonomi, Pemerataan Ekonomi, dan Pemberantasan Kemiskinan dengan sasaran 1 mempercepat pengurangan kemiskinan dan peningkatan pemerataan.	Pekerjaan pemeliharaan pemotongan rumput <i>airstrip</i>, pembersihan saluran, pembersihan pagar pengaman bandara, pengecatan marka <i>runway</i>, pengecatan dan pembersihan gedung kantor dan gedung operasional. Target: Implementasi di 134 UPBU Ditjen Hubud.		Mendasari Permenhub Nomor 70 Tahun 2021 tentang Tata Cara Penyelenggara Program Padat Karya di Lingkungan Kementerian Perhubungan. Dalam rangka percepatan penanggulangan kemiskinan, perlu percepatan pelaksanaan program padat karya yang bersumber dari dana APBN yang bertujuan untuk menciptakan lapangan kerja.
17. Pengembangan Industri Dirgantara (Lampiran II RPJMN 2025-2029) Dukungan terhadap PN 5, PP 1: Pengembangan Hilirisasi Industri berbasis SDA Unggulan, Industri Padat Karya Terampil, Padat Teknologi Inovasi, serta Berorientasi Ekspor. KP: Pengembangan Industri Dirgantara. Sasaran: Terwujudnya pertumbuhan industri dirgantara. Indikator: Utilisasi industri pesawat terbang dan perlengkapannya. Koordinator/Pengampu: Kementerian Perindustrian.	1. Pengembangan Aerospace Park Kertajati. Rencana strategi pengembangan <i>Aerospace Park</i> Kertajati melalui: 1) Pengembangan kapasitas GMF AeroAsia: • Tahap I: Relokasi MRO <i>Airframe Heli Government</i> ke Bandar Udara Kertajati; • Tahap II: Pembangunan MRO <i>Airframe Transport Government</i> di Bandar Udara Kertajati; • Tahap III: Pengembangan <i>Aerospace Park</i> Kertajati melalui pembangunan MRO		Bandar Udara Kertajati (Bandar Udara Internasional Jawa Barat/BIJB) dikelola melalui kerja sama operasi (KSO) antara PT Angkasa Pura II (AP II) dan PT BIJB (Badan Usaha Milik Daerah Provinsi Jawa Barat). Pengembangan Bandar Udara Kertajati disesuaikan dengan konsep pengembangan dalam Rencana Induk Bandar Udara Kertajati.

jenis engine dan *component* pesawat udara.

2) Pengembangan Bandar Udara Kertajati sebagai Hub Konektivitas, melalui:

- Penerbangan rutin (umroh, haji, logistik hub);
- Pengembangan *Dedicated Air Cargo Terminal*;
- *Sand Box* untuk pengembangan *Low Altitude Economy* (aktivitas komersial ruang udara di bawah 3000 meter, antara lain logistik dan *passenger drone*).

2. Pengembangan Bandar Udara Budiarto.

Untuk mendukung implementasi konsep *Aerospace Park* Bandar Udara Budiarto, beberapa rencana kegiatan utama telah diidentifikasi, meliputi:

- Peningkatan fasilitas sisi udara guna mengakomodasi operasional pesawat *Narrow Body* seperti Boeing 737-800NG dan pesawat *General Aviation*;
- Pengembangan Bandar Udara Budiarto untuk melayani kegiatan Angkutan Udara Domestik maupun Internasional;
- Pengembangan Terminal *General Aviation* (GA);
- Pengembangan fasilitas Pendidikan dan Pelatihan;
- Pengembangan kapasitas dan fasilitas

Pengembangan Bandar Udara Budiarto-Curug Kab Tangerang direncanakan akan memanfaatkan lahan seluas 469,09 Ha.

Konsep pengembangan Bandar Udara Budiarto sesuai dengan Rencana Induk Bandar Udara KP 835 Tahun 2014 dan Reviu Rencana Induk Bandar Udara Budiarto.

Maintenance, Repair, Overhaul (MRO) yang modern untuk memperkuat kapabilitas MRO bandar udara;

- Pengembangan kargo;
- Pusat pengembangan *Drone*.

3. Pengembangan Bandar Udara Blimbingsari - Banyuwangi.

- Pengembangan fasilitas penunjang Pendidikan dan Pelatihan Penerbangan;
- Pusat pengembangan *Drone*.

Bandar Udara Blimbingsari – Banyuwangi dikelola oleh PT Angkasa Pura Indonesia.

Pengembangan Bandar Udara Blimbingsari – Banyuwangi disesuaikan dengan konsep pengembangan dalam Rencana Induk Bandar Udara Blimbingsari – Banyuwangi.

sumber : dirangkum (diolah) dari lampiran I, II, III dan IV RPJMN 2025-2029

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

Selain dukungan bidang transportasi udara terhadap Prioritas Nasional (PN) dalam RPJMN 2025-2029, maka terdapat indikasi kegiatan-kegiatan strategis lainnya yang menjadi perhatian Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dalam periode 2025-2029 meliputi kegiatan antara lain:

12. Penyusunan Tatanan Jaringan dan Rute Penerbangan dalam rangka tersebut sejalan dengan amanah penyusunan terkait pedoman dan proses perencanaan di lingkungan Kementerian Perhubungan.
13. Pembelian pesawat udara baru dan simulator pesawat udara untuk menunjang layanan BLU Balai Besar Kalibrasi Fasilitas Penerbangan (sumber pendanaan dari PNBP BBKFP) dalam rangka mendukung keselamatan dan keamanan penerbangan. Hal ini didasari telah dihapusnya satu armada pesawat udara dengan Reg. PK-CAK di tahun 2025 sesuai Risalah Lelang Nomor 267/06.02/2023-01 tanggal 15 September 2025.
14. Mendasari Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 37 Tahun 2025 tentang Penerapan Bandar Udara Internasional, telah ditetapkan 36 bandar udara internasional dimana terdapat enam bandar udara yang merupakan UPBU Ditjen Perhubungan Udara yaitu Bandar Udara Komodo – Labuan Bajo, Bandar Udara Juwata – Kota Tarakan, Bandar Udara Mopah – Kabupaten Merauke, Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri – Kota Palu, Bandar Udara Domine Eduard Osok – Kota Sorong, dan Bandar Udara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto – Kota Samarinda.
Dalam pelaksanaan kegiatan sebagai bandar udara internasional, wajib memenuhi ketentuan sebagai berikut:
 - a) Terpenuhinya persyaratan keselamatan, keamanan dan pelayanan sebagai bandar udara internasional;
 - b) Tersedianya unit kerja dan personel yang bertanggung jawab untuk pelaksanaan kegiatan kepabeanan, keimigrasian dan kekarantinaan; dan
 - c) Terlaksananya koordinasi untuk kelancaran dan ketertiban pada bandar udara internasional melalui Komite Fasilitas (FAL) Bandar udara.

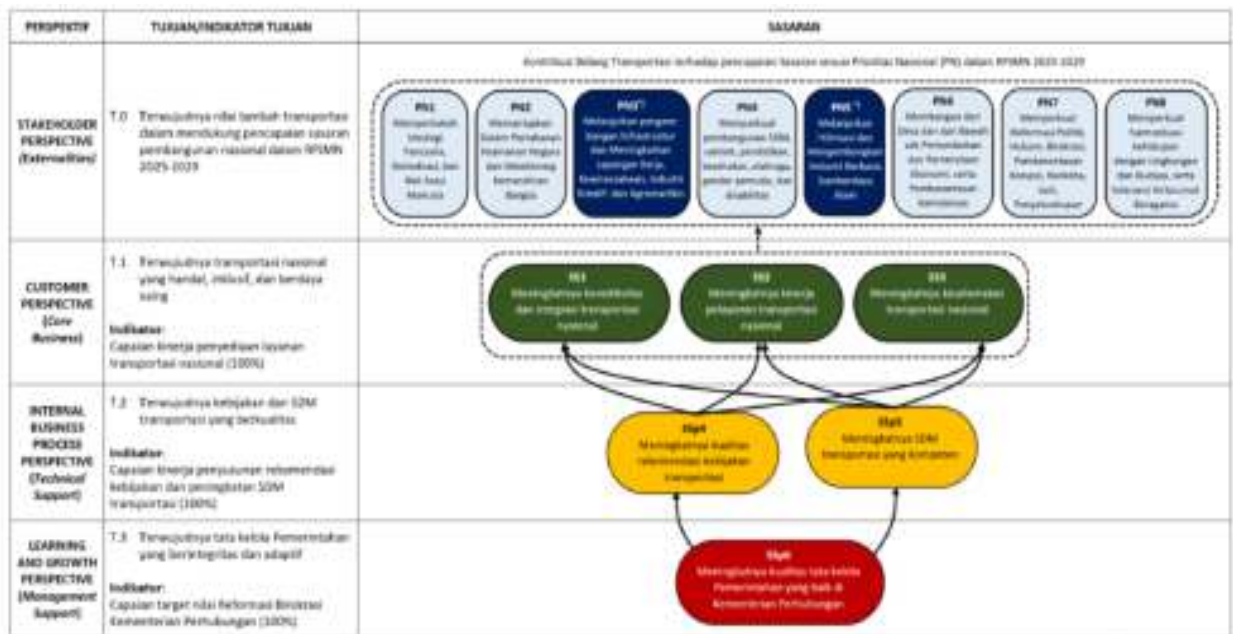
15. Dukungan transportasi udara terhadap kebijakan ASEAN Open Sky (penumpang dan kargo) melalui penambahan dukungan Bandar Udara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan, Bandar Udara Internasional Yogyakarta, dan Bandar Udara Kertajati.
16. Pemenuhan standar fasilitas pelayanan kategori PKP-PK di bandar udara guna menunjang keselamatan penerbangan, melalui kegiatan antara lain:
 - a) Manajemen pemeliharaan meliputi penguatan preventive dan corrective maintenance system guna mempertahankan kinerja dan mutu pelayanan sesuai dengan kategori PKP-PK yang telah ditetapkan, serta penerapan sistem digital untuk mencatat kondisi riil setiap kendaraan.
 - b) Kegiatan relokasi dan rekondisi kendaraan PKP-PK guna memastikan kesiapan operasional dan efektivitas PKP-PK.
 - c) Peningkatan kompetensi SDM (pelatihan teknisi dan operator)
 - d) Penguatan pengawasan guna memastikan terpenuhinya standar yang dipersyaratkan.

Dengan memperhatikan target-target kegiatan strategis prioritas nasional dan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dalam periode tahun 2025-2029 ini maka keberhasilan pencapaian target ini dipengaruhi oleh beberapa faktor yang patut diperhatikan antara lain keterbatasan ruang fiskal, *readiness criteria* yang kurang lengkap, belum optimalnya penggunaan skema pendanaan alternatif di sektor transportasi udara, dan inkonsistensi pendanaan tahunan sehingga mengharuskan adanya revaluasi pencapaian berkala terhadap target yang ditetapkan.

4.3. TARGET KINERJA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2025-2029

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

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



* Pada level Indikator (I) merupakan bagian dari sasaran pada level Nasional (RPJMN 2025-2029) yang pengukurannya dikuratori oleh Kementerian Perhubungan dan Kementerian PPN/Logistik.
 ** Pada P1 dan P2 terdapat pengisian langsung kepada Kementerian Perhubungan sebagai koordinator pencapaian Indikator Program Prioritas atau pengampu pencapaian Indikator Kegiatan Prioritas.

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

Tabel 4. 8 Target Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan 2025-2029

Tupai	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	IKSS.1	Rasio Konektivitas 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
		IKSS.3	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	Indeks	95,653	94,474	94,624	94,980	95,380	95,800
T.2	Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas	IKSSp.4	Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional	%	97,497	97,925	98,145	98,327	98,830	99,070
		IKSSp.5	Tingkat Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi	Indeks	N/A	85,000	87,000	89,000	91,000	92,000
		IKSSp.6	Peningkatan Pemahaman SDM Transportasi yang Kompeten	%	103,589	85,500	86,500	86,500	87,000	87,500
T.3	Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif	IKSSp.7	Indeks RE Kementerian Perhubungan	Indeks	90,720	90,800	91,000	91,100	91,200	91,300

Sumber: Draft Renstra Kemenhub 2025-2029

4.4. TARGET KINERJA DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2025-2029

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

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

Sesuai dengan formulasi yang telah dijabarkan pada Bab II, Indikator Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara 2025-2029 merupakan rata-rata keberhasilan pencapaian Indikator Kinerja Sasaran Program (IKSP) pada setiap perspektif terkait. Oleh karena itu, ditetapkan bahwa target capaian untuk masing-masing Indikator Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara pada setiap tahun anggaran tahun 2025 s.d 2029 adalah sama, yakni 100% yang artinya diharapkan bahwa semua target IKSP pada setiap tahun anggaran tercapai. Target capaian untuk setiap indikator tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara untuk periode Renstra 2025-2029 disampaikan pada tabel berikut ini.

Tabel 4. 9 Target Capaian Indikator Tujuan Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029

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

Tabel 4. 10 Sasaran dan Indikator Kinerja Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029

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

Keterangan:

*) Target OTP Penerbangan dalam RPJMN 2025-2029 (2029: 85%) telah disesuaikan (diubah) pada target IKU Renstra Ditjen Perhubungan Udara (2029: 80%) berdasarkan Berita Acara Forum Penyesuaian Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 pada tanggal 27 Agustus 202

4.5. TARGET KINERJA KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS III MENTAWAI TAHUN 2025-2029

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

Tabel 4. 11 Matriks Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Kantor UPBU Kelas III Mentawai 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	1.680	2345	2530	2545	2560	2575
		IKK 1.2	Jumlah kargo yang dilayani	kg	-	100	125	150	175	200
			Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani	angka	384	275	280	285	290	295
			Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Bandar Udara	Indeks	86	95,65	95,70	96	96,50	96,70
SK2	Meningkatnya keselamatan dan keamanan Penerbangan di Bandar Udara	IKK 2.1	Persentase pemenuhan standar teknis dan operasional keselamatan penerbangan di bandar udara	%	100	100	100	100	100	100
		IKK 2.2	Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan di bandar udara	%	100	100	100	100	100	100
SKp3	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	IKKp 3.1	Nilai Hasil Evaluasi AKIP Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	Nilai	-	80,30	80,80	81,35	81,95	82,60
		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

KERANGKA PENDANAAN KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS III MENTAWAI TAHUN 2025-2029]

Kantor UPBU Kelas III Mentawai 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 Mentawai tahun 2025-2029 menunjukkan bahwa total kebutuhan anggaran tahun 2025-2029 sebesar Rp. 145.476.089.000 (seratus empat puluh lima miliar empat ratus tujuh puluh enam juta delapan puluh sembilan rupiah). Rekapitulasi kebutuhan pendanaan Kantor UPBU Kelas III Mentawai per tahun dapat dilihat pada tabel berikut ini. Adapun rincian kebutuhan pendanaan untuk masing-masing program dan kegiatan dapat dilihat pada Lampiran 2.

Tabel 4. 12 Indikasi Pendanaan Kantor UPBU Kelas III Mentawai Tahun 2025-2029

N O	PROGRAM/KE GIATAN	Indikasi Pendanaan Tahun 2025-2029 (Rp)					
		2025	2026	2027	2028	2029	TOTAL
	KANTOR UPBU Kelas III Mentawai	14.431.84 5.000	33.375.02 9.500	18.062.53 2.450	19.558.78 5.695	24.674.66 4.265	110.102.85 6.910,-
PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS							
19 60	Pelayanan Transportasi Udara	-	-	-	-	-	-
46 45	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	0	17.150.00 0.000,-	-	-	-	17.150.000. 000,-
46 45	Keselamatan Dan Kemanan Transportasi Udara	-	350.000.0 00,-	600.000.0 00,-	350.000.0 00,-	3.545.000. 000,-	4.845.000.0 00,-
46 47	Penunjang Teknis Transportasi Udara	1.282.306. 000,-	1.410.536. 600,-	1.551.590. 260,-	1.706.749. 286,-	1.877.424. 215,-	7.828.606.3 61,-
PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN							
I.	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, Bmn, dan Umum Transportasi Udara	13.149.53 9.000,-	14.464.49 2.900,-	15.910.94 2.190,-	17.502.03 6.409,-	19.252.24 0.050,-	80.279.250. 549,-

BAB V PENUTUP

5.1 ARAHAN PELAKSANAAN

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

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

Kepala Kantor UPBU Kelas III Mentawai



Bambang Rudi Sulaksono

Penata (III/c)

NIP. 19801126 200212 1 002

LAMPIRAN

LAMPIRAN 5. MATRIKS INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK) KANTOR UPBU KELAS II MENTAWAI 2025-2029

SASARAN STRATEGIS Kantor UPBU Kelas II Mentawai	INDIKATOR KINERJA (IKK) KANTOR UPBU Kelas II Mentawai	SASARAN KEGIATAN (SK)	INDIKATOR	SATUAN	2025	2026	2027	2028	2029	Definisi/Keterangan
5.1.1. Meningkatkan akses pelayanan kesehatan jiwa	Ketersediaan layanan kesehatan jiwa di seluruh wilayah	SK1	Ketersediaan layanan kesehatan jiwa di seluruh wilayah	orang	2045	2145	2245	2345	2445	Ketersediaan layanan kesehatan jiwa di seluruh wilayah
					2045	2145	2245	2345	2445	
					2045	2145	2245	2345	2445	
					2045	2145	2245	2345	2445	
5.1.2. Meningkatkan akses pelayanan kesehatan jiwa	Ketersediaan layanan kesehatan jiwa di seluruh wilayah	SK2	Ketersediaan layanan kesehatan jiwa di seluruh wilayah	%	100	100	100	100	100	Ketersediaan layanan kesehatan jiwa di seluruh wilayah
					100	100	100	100	100	
					100	100	100	100	100	
					100	100	100	100	100	

MATRIKS INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK) KANTOR UPBU KELAS II MENTAWAI 2025-2029

SASARAN STRATEGIS Kantor UPBU Kelas II Mentawai	INDIKATOR KINERJA (IKK) KANTOR UPBU Kelas II Mentawai	SASARAN KEGIATAN (SK)	INDIKATOR	SATUAN	2025	2026	2027	2028	2029	Definisi/Keterangan
5.1.1. Meningkatkan akses pelayanan kesehatan jiwa	Ketersediaan layanan kesehatan jiwa di seluruh wilayah	SK1	Ketersediaan layanan kesehatan jiwa di seluruh wilayah	orang	2045	2145	2245	2345	2445	Ketersediaan layanan kesehatan jiwa di seluruh wilayah
					2045	2145	2245	2345	2445	
					2045	2145	2245	2345	2445	
					2045	2145	2245	2345	2445	
5.1.2. Meningkatkan akses pelayanan kesehatan jiwa	Ketersediaan layanan kesehatan jiwa di seluruh wilayah	SK2	Ketersediaan layanan kesehatan jiwa di seluruh wilayah	%	100	100	100	100	100	Ketersediaan layanan kesehatan jiwa di seluruh wilayah
					100	100	100	100	100	
					100	100	100	100	100	
					100	100	100	100	100	

INDEKS PENDANAAN TAHUN 2025 - 2029 BANDAR UDARA MENTAWAI

KODE	6	2025		2026		2027		2028		2029		2025-2029	
		VOLUME/SAT UAN	BIAYA (Rp)	VOLUME/SAT UAN	BIAYA (Rp)	VOLUME/SAT UAN	BIAYA (Rp)	VOLUME/SAT UAN	BIAYA (Rp)	VOLUME/SAT UAN	BIAYA (Rp)	VOLUME/SAT UAN	BIAYA (Rp)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	KANTOR UPBU KELAS III MENTAWAI		14.431.845.000		15.631.845.000		108.461.845.000		59.496.845.000		25.481.845.000		223.504.225.000
022.05.GA	PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS		1.282.306.000		1.982.306.000		94.312.306.000		44.847.306.000		10.332.306.000		152.756.530.000
4645	INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS TRANSPORTASI UDARA				200.000.000		91.000.000.000		40.565.000.000		6.450.000.000		138.215.000.000
	Pengadaan UPS AFL 80 KVA							1 Paket	1.250.000.000				1.250.000.000
	Pengadaan dan Pemasangan Lampu PJU Solar Cell							1 Paket	2.500.000.000				2.500.000.000
	Pengadaan UPS 80 KVA Ruang CCR							1 Paket	1.500.000.000				1.500.000.000
	Pengadaan Kabel AFL & Aksesoris							1 Paket	1.000.000.000	1 Paket	1.250.000.000		2.250.000.000
	Pengadaan Kanopi Parkiran Kendaraan Dinas							1 Paket	1.800.000.000				1.800.000.000
	Pengadaan Peralatan Perbaikan / Perkerasan							1 Paket	1.500.000.000				1.500.000.000
	Review Dokumen Master Plan							1 Paket	800.000.000				800.000.000
	Penyusunan Laporan RKL-RPL			1 Paket	200.000.000	1 Paket	200.000.000	1 Paket	200.000.000	1 Paket	200.000.000		800.000.000
	Pengadaan dan Pemasangan WTP					1 Paket	1.800.000.000						1.800.000.000
	Pekerjaan Pemenuhan Standar RESA & Runway Strip					1 Paket	89.000.000.000						89.000.000.000
	Pekerjaan Pemotongan Bukit Ujung RW 32							1 Paket	19.000.000.000				19.000.000.000
	Pekerjaan Pembuatan Radius Jalan Akses PKP-PK							1 Paket	500.000.000				500.000.000
	Pengadaan Gedung EOC termasuk Meubelair (72 m2)							1 Paket	780.000.000				780.000.000
	Pekerjaan Perkerasan Rigid Apron							1 Paket	850.000.000				850.000.000
	Pengadaan Gedung Keamanan termasuk Meubelair (150 m2)							1 Paket	1.850.000.000				1.850.000.000
	Pekerjaan Penggantian Lantai Vinyl Terminal Bandar Udara Mentawai							1 Paket	1.750.000.000				1.750.000.000
	Pekerjaan Rehabilitasi Gedung Terminal									1 Paket	5.000.000.000		5.000.000.000
	Pengadaan Baterai PLTS							1 Paket	1.500.000.000				1.500.000.000
	Pengadaan Baterai UPS 25 KVA Ruang Panel Terminal							1 Paket	110.000.000				110.000.000
	Pengadaan Runway Edge Light							1 Paket	450.000.000				450.000.000
	Pengadaan Threshold Light dan Runway End Light							1 Paket	350.000.000				350.000.000
	Pengadaan Taxiway Edge Light dan Apron Light							1 Paket	250.000.000				250.000.000
	Pengadaan PAPI Light RW 32 & 14							1 Paket	1.250.000.000				1.250.000.000
	Pengadaan RTIL RW 32 & 14							1 Unit	200.000.000				200.000.000
	Pengadaan Apron Flood Light							1 Paket	500.000.000				500.000.000
	Pengadaan Taxi Guidance Sign							1 Paket	450.000.000				450.000.000
	Pengadaan UPS Ruang Server							4 Set	150.000.000				150.000.000
	Pengadaan UPS & Stabilizer X - Ray							2 Set	50.000.000				50.000.000
	Pengadaan UPS & Stabilizer WTMD							1 Set	25.000.000				25.000.000
4646	KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI UDARA				0		1.030.000.000		1.500.000.000		600.000.000		3.130.000.000
	Rekondisi dan Pemenuhan Peralatan Kendaraan Foam Tender Type V							1 Paket	750.000.000				750.000.000
	Pengadaan dan Pemasangan CCTV					1 Paket	430.000.000						430.000.000
	Rapat Komite Keamanan Bandar Udara					1 Paket	75.000.000	1 Paket	75.000.000	1 Paket	75.000.000		225.000.000
	Kegiatan Latihan Parsial PKP-PK					1 Paket	200.000.000			1 Paket	200.000.000		400.000.000
	Pelatihan Keamanan Darurat (Contingency exercise) Table Top					1 Paket	75.000.000	1 Paket	75.000.000	1 Paket	75.000.000		225.000.000
	Pelatihan Keamanan Darurat (Contingency exercise) Full Scale					1 Paket	250.000.000			1 Paket	250.000.000		500.000.000
	Pengadaan Kendaraan Ban Foam Tender Tipe IV dan Tipe V							1 Paket	600.000.000				600.000.000
4647	PENUNJANG TEKNIS TRANSPORTASI UDARA	1 Paket	1.282.306.000	1 Paket	1.782.306.000	1 Paket	2.282.306.000	1 Paket	2.782.306.000	1 Paket	3.282.306.000		11.411.530.000
022.05.WA	PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN		13.149.539.000		13.649.539.000		14.149.539.000		14.649.539.000		15.149.539.000		70.747.695.000
4611	PENGELOLAAN PERENCANAAN, KEUANGAN, BMN dan TRANSPORTASI UDARA	1 Paket	13.149.539.000	1 Paket	13.649.539.000	1 Paket	14.149.539.000	1 Paket	14.649.539.000	1 Paket	15.149.539.000		70.747.695.000

MANUAL INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)

**KANTOR UPBU KELAS III MENTAWAI
TAHUN 2025-2029**



TAHUN 2025

SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	
SK1	Meningkatnya kinerja pelayanan bandar udara	1	Jumlah Penumpang yang dilayani
DEFINISI			
- Penumpang adalah orang yang namanya tercantum dalam manifest pesawat			
SUMBER DATA			
Laporan Manifest dari Maskapai			
CARA MENGHITUNG			
Jumlah penumpang angkutan udara niaga berjadwal, tidak berjadwal, dan bukan niaga.			
SATUAN			
Orang			
PENANGGUNG JAWAB DATA			
Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara			
TARGET			
Target indikator kinerja kegiatan ditetapkan oleh masing-masing kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara pada tahun 2025-2029 berdasarkan baseline realisasi tahun 2024.			
SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	
SK1	Meningkatnya kinerja pelayanan bandar udara	2	Jumlah kargo yang dilayani
DEFINISI			
- Kargo adalah setiap barang yang diangkut oleh pesawat udara termasuk hewan dan tumbuhan selain pos, barang kebutuhan pesawat selama penerbangan, barang bawaan, atau barang yang tidak bertuan (UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan) - Jumlah kargo sesuai tercantum pada manifest			
SUMBER DATA			
Laporan Manifest dari Maskapai			
CARA MENGHITUNG			
Jumlah kargo angkutan udara niaga berjadwal dan tidak berjadwal			
SATUAN			
KG			
PENANGGUNG JAWAB DATA			
Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara			
TARGET			

Target indikator kinerja kegiatan ditetapkan oleh masing-masing kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara pada tahun 2025-2029 berdasarkan baseline realisasi tahun 2024			
SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	
SK1	Meningkatnya kinerja pelayanan bandar udara	3	Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani
DEFINISI			
- Pergerakan pesawat adalah suatu gerakan pesawat udara lepas landas dan pendaratan yang terjadi di suatu bandar udara dalam jangka waktu tertentu - Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani adalah Total Jumlah Pergerakan Pesawat Datang dan Berangkat			
SUMBER DATA			
Laporan dari Airline atau dari Airnav (LPPNPI)			
CARA MENGHITUNG			
Jumlah pergerakan pesawat angkutan udara niaga berjadwal, tidak berjadwal, dan bukan niaga.			
SATUAN			
Pergerakan			
PENANGGUNG JAWAB DATA			
Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara			
TARGET			
Target indikator kinerja kegiatan ditetapkan oleh masing-masing kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara pada tahun 2025-2029 berdasarkan baseline realisasi tahun 2024.			
SASARAN STRATEGIS		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	
SK1	Meningkatnya kinerja pelayanan bandar udara	4	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Bandar Udara
DEFINISI			
- Indeks Kepuasan Masyarakat/pengguna jasa adalah hasil pengukuran dari kegiatan survei kepuasan masyarakat/pengguna jasa berupa angka. - Survei Kepuasan Masyarakat (SKM) adalah kegiatan pengukuran secara komprehensif tentang tingkat kepuasan masyarakat terhadap kualitas layanan yang diberikan oleh penyelenggara publik - Kepuasan masyarakat adalah hasil pendapat dan penilaian masyarakat terhadap kinerja pelayanan yang diberikan kepada aparatur penyelenggara pelayanan publik - Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Unit Pelayanan : Mutu Layanan A (Sangat Baik) : 88,31 - 100,00			

B (Baik)	:	76,61 - 88,30
C (Kurang Baik)	:	65,00 - 76,60
D (Tidak Baik)	:	25,00 - 64,99
(Peraturan tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik)		
Peraturan Menteri Perhubungan tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara digunakan sebagai kriteria kuisioner untuk pelayanan jasa kebandarudaraan		
SUMBER DATA		
Hasil Survey (manual/aplikasi) terhadap tingkat pelayanan dari Aplikasi 3AS <i>Case Survey Management System</i> .		
CARA MENGHITUNG		
Hasil survey yang tercantum dalam Aplikasi 3AS <i>Case Survey Management System</i> .		
SATUAN		
Indeks		
PENANGGUNG JAWAB DATA		
Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara		
TARGET		
Target indikator kinerja kegiatan ditetapkan oleh masing-masing kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara pada tahun 2025-2029 berdasarkan baseline realisasi tahun 2024.		
SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)
SK2	Meningkatnya keselamatan dan keamanan penerbangan di bandar udara	5 Persentase pemenuhan standar teknis dan operasional keselamatan penerbangan di bandar udara
DEFINISI		
- Pemenuhan standar teknis dan operasional keselamatan penerbangan di bandar udara yang dimaksud meliputi SDM, Fasilitas Keselamatan, Dokumen Pengoperasian Bandar Udara, dan SOP Keselamatan Penerbangan. - Pemenuhan standar teknis dan operasional keselamatan penerbangan di bandar udara mengacu pada Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 Volume 1 tentang Aerodrome Daratan.		
SUMBER DATA		
- Hasil <i>annual safety inspection</i> penyelenggara bandar udara		
CARA MENGHITUNG		

$\frac{\text{Jumlah checklist yang memenuhi (comply)}}{\text{Jumlah total checklist} - \text{Jumlah checklist yang tidak diterapkan (N/A)}} \times 100\%$			
SATUAN			
%			
PENANGGUNG JAWAB DATA			
Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara			
TARGET			
Target indikator kinerja kegiatan ditetapkan oleh masing-masing kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara pada tahun 2025-2029 berdasarkan baseline realisasi tahun 2024.			
SASARAN KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	
SK2	Meningkatnya keselamatan dan keamanan penerbangan di bandar udara	6	Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan di bandar udara
DEFINISI			
- Pemenuhan standar keamanan penerbangan di bandar udara yang dimaksud meliputi SDM, Fasilitas Keamanan, Dokumen Program Keamanan Penerbangan di Bandar Udara, dan SOP Keamanan Penerbangan. - Pemenuhan standar teknis dan operasional keamanan penerbangan di bandar udara mengacu pada peraturan program keamanan penerbangan nasional.			
SUMBER DATA			
- Nilai pemenuhan standar berdasarkan hasil pengawasan keamanan penerbangan.			
CARA MENGHITUNG			
$\frac{\text{Jumlah checklist yang memenuhi (comply)}}{\text{Jumlah total checklist} - \text{Jumlah checklist yang tidak diterapkan (N/A)}} \times 100\%$			
SATUAN			
%			
PENANGGUNG JAWAB DATA			
Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara			
TARGET			
Target indikator kinerja kegiatan ditetapkan oleh masing-masing kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara pada tahun 2025-2029 berdasarkan baseline realisasi tahun 2024.			

MANUAL INDIKATOR KINERJA PENUNJANG (IKP)

**KANTOR UPBU KELAS III MENTAWAI
TAHUN 2025-2029**



TAHUN 2025

SASARAN KINERJA PENUNJANG (SKP)		INDIKATOR KINERJA PENUNJANG (IKP)	
SK3	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di kantor unit penyelenggara bandar udara	7	Nilai hasil evaluasi AKIP Kantor Unit Penyelenggara bandar udara
DEFINISI			
- Anugerah keterbukaan informasi publik (AKIP) adalah bentuk pengakuan atau penghargaan yang diberikan oleh komisi informasi kepada badan publik atas capaian kinerja dalam penyelenggaraan keterbukaan informasi publik sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.			
SUMBER DATA			
- Laporan PPID - Aksesibilitas Layanan informasi public - Informasi berkala terkait dokumen pengadaan barang dan jasa			
CARA MENGHITUNG			
Hasil Penilaian Anugerah Keterbukaan Informasi Publik (AKIP) oleh biro komunikasi dan informasi publik (BKIP)			
SATUAN			
Nilai			
PENANGGUNG JAWAB DATA			
Kepala Kantor UPBU Kelas III Mentawai			
TARGET			
100			
SASARAN STRATEGIS		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	
SK3	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di kantor unit penyelenggara bandar udara	8	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara
DEFINISI			
- Indikator kinerja pelaksanaan anggaran (IKPA) Adalah indikator yang digunakan untuk mengukur kualitas kinerja pelaksanaan anggaran satuan kerja yang dinilai oleh Kementerian keuangan melalui system perbendaharaan negara, mencakup aspek perencanaan, pelaksanaan, dan hasil pelaksanaan anggaran - IKPA mencerminkan Tingkat kepatuhan, efektivitas, efisiensi, serta ketepatan waktu satuan kerja dalam melaksanakan anggaran sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.			
SUMBER DATA			

Nilai IKPA yang diterbitkan oleh Kementerian Keuangan melalui system aplikasi perbendaharaan (OM SPAN/SAKTI)			
CARA MENGHITUNG			
IKPA = Nilai IKPA yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan			
SATUAN			
Nilai			
PENANGGUNG JAWAB DATA			
Kepala antor UPBU Kelas III Mentawai			
TARGET			
100%			
SK3			
SASARAN STRATEGIS		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	
SK3	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di kantor unit penyelenggara bandar udara	9	Nilai Aset Bandar Udara Yang Berhasil Diinventarisasi
DEFINISI			
- Aset adalah sumber daya ekonomi yang dikuasai dan/atau dimiliki oleh pemerintah sebagai akibat dari peristiwa masa lalu dan dari mana manfaat ekonomi dan/atau sosial di masa depan diharapkan dapat diperoleh, baik oleh pemerintah maupun masyarakat, serta dapat diukur dalam satuan uang, termasuk sumber daya nonkeuangan yang diperlukan untuk penyediaan jasa bagi masyarakat umum dan sumber-sumber daya yang dipelihara karena alasan sejarah dan budaya (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 71 Tahun 2010 Tentang Standar Akuntansi Pemerintahan) - Aset yang dimaksud adalah nilai netto Barang Milik Negara di neraca pada Laporan Posisi Barang Milik Negara			
SUMBER DATA			
Laporan SIMAK BMN			
CARA MENGHITUNG			
$\frac{\text{Nilai aset yang berhasil diinventarisasi dalam tahun berjalan}}{\text{target nilai aset yang diinventarisasi}} \times 100\%$ target nilai aset yang diinventarisasi = (Nilai aset tahun sebelumnya + usulan belanja modal) – (prediksi penyusutan + penghapusan) (Persentase Penghapusan aset + Persentase Penambahan aset)/2			

Persentase Penghapusan aset = Nilai aset yang dihapuskan pada tahun berjalan/target nilai aset yang dihapus x 100 %

Persentase Penambahan aset = penambahan nilai aset dari belanja modal pada tahun berjalan/target nilai aset yang ditambah x 100 %

SATUAN

Rupiah

PENANGGUNG JAWAB DATA

Kepala Kantor UPBU Kelas III Mentawai

TARGET

Prediksi Nilai BMN (Nilai BMN Tahun sebelumnya + Nilai Belanja Modal / Hibah) – Prediksi Akumulasi Penyusutan

SASARAN STRATEGIS		INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)	
SK3	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	10	Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)

DEFINISI

- Penerimaan Negara Bukan pajak yang selanjutnya disingkat PNBP adalah pungutan yang dibayar oleh orang pribadi atau badan dengan memperoleh manfaat langsung maupun tidak langsung atas layanan atau pemanfaatan sumber daya dan hak yang diperoleh negara, berdasarkan peraturan perundang-undangan, yang menjadi penerimaan pemerintah pusat di luar penerimaan perpajakan dan hibah dan dikelola dalam mekanisme anggaran pendapatan dan belanja Negara
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2018 Tentang Penerimaan Negara Bukan Pajak

SUMBER DATA

Laporan PNBP

CARA MENGHITUNG

$$\%Pencapaian\ Target\ PNBP = \frac{Nilai\ PNBP\ yang\ berhasil\ dicapai}{Target\ Nilai\ PNBP} \times 100\%$$

SATUAN

Persentase

PENANGGUNG JAWAB DATA

Kepala Kantor UPBU Kelas III Mentawai

TARGET

100 %

Matriks Kerangka Pendanaan UPBU Kelas III Mentawai

[illegible]