



Kementerian Perhubungan
Direktorat Jenderal perhubungan Udara
Kantor UPBU Kelas I Mopah Merauke



RENCANA STRATEGIS 2025 - 2029

Kantor UPBU Kelas I Mopah Merauke

Kantor UPBU Kelas I Mopah Merauke

0813 1295 0005

www.bandaramopahmkq.id

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa. karena hanya atas karuniaNya penyusunan Dokumen Reviu Rencana Strategis (Renstra) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Mopah Merauke Tahun 2025 – 2029 dapat terselesaikan.

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

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

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

Merauke, 24 Juli 2026

Plt. Kepala Kantor Unit Penyelenggara
Bandar Udara Kelas I Mopah Merauke



[Signature]
Drs. Samperuru

NIP. 19761007 200003 1 002

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI.....	iii
DAFTAR TABEL.....	v
DAFTAR GAMBAR.....	vii
LAMPIRAN.....	viii
BAB I PENDAHULUAN.....	9
1.1 KONDISI UMUM.....	9
1.1.1. Capaian Realisasi Keuangan Tahun 2020 – 2024.....	10
1.1.2. Capaian Pengembangan SDM	12
1.1.3. Capaian Sasaran dan Prasarana UPBU Kelas I Mopah Merauke Tahun 2020-2024.....	14
1.1.4. Capaian Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan UPBU Kelas I Mopah Merauke Tahun 2020-2024	21
1.2 POTENSI DAN PERMASALAHAN	27
1.2.1 Lingkungan Internal.....	27
1.2.2 Lingkungan Eksternal	28
1.2.3 Potensi.....	31
1.2.4 Permasalahan	35
BAB II VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN KANTOR UPBU KELAS I MOPAH MERAUKE.....	38
2.1 VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL RPJPN 2025-2045.....	38
2.2 VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL RPJMN 2025-2029	43
2.3 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2025-2029.....	50
2.3.1 Visi Dan Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029.....	50
2.3.2 Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029	52
2.3.3 Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029	55
2.4 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN DITJEN PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2025-2029.....	59
2.4.1 Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara 2025-2029.....	59
2.4.2 Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara 2025-2029	60
2.4.3 Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara 2025-2029	61
2.4.4 Sasaran Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029	62
2.5 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN KANTOR UPBU KELAS I MOPAH MERAUKE	64
2.6 INDIKASI RISIKO PENCAPAIAN SASARAN KEGIATAN KANTOR UPBU KELAS I MOPAH MERAUKE.....	66
BAB III ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KANTOR UPBU KELAS I MOPAH MERAUKE.....	68
3.1 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI PEMBANGUNAN NASIONAL.....	68

3.2	ARAH PEMBANGUNAN WILAYAH RPJMN 2025-2029.....	70
3.3	ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA.....	72
3.4	ARAH KEBIJAKAN KANTOR UPBU KELAS I MOPAH MERAUKE	84
3.5	KERANGKA REGULASI KANTOR UPBU KELAS I MOPAH MERAUKE	88
3.6	KERANGKA KELEMBAGAAN KANTOR UPBU KELAS I MOPAH MERAUKE	88
3.7	MANAJEMEN RISIKO.....	88
BAB IV TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN KANTOR UPBU KELAS I MOPAH MERAUKE		93
4.1	SASARAN DAN TARGET PEMBANGUNAN NASIONAL	93
4.1.1	Sasaran dan Target RPJPN 2025-2045.....	93
4.1.2	Sasaran Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029	95
4.2	INDIKASI KEGIATAN STRATEGIS.....	100
4.2.1	Indikasi Kegiatan Strategis RPJMN 2025-2029	100
4.2.2	Indikasi Kegiatan Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029	101
4.3	TARGET KINERJA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2025-2029	101
4.4	TARGET KINERJA DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2025-2029.....	103
4.5	TARGET KINERJA KANTOR UPBU KELAS I MOPAH MERAUKE TAHUN 2025-2029.....	104
BAB V PENUTUP		107
5.1	ARAHAN PELAKSANAAN	107
5.2	MEKANISME PERUBAHAN DAN PELAKSANAAN EVALUASI	107

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Alokasi dan Realisasi Anggaran Tahun 2020-2024	10
Tabel 1.2 Perkembangan Capaian Nilai Aset UPBU Kelas I Mopah Merauke Tahun 2020-2024	11
Tabel 1.3 Penerimaan Negara Bukan Pajak Tahun 2020-2024	11
Tabel 1.4 Komposisi SDM UPBU Kelas I Mopah Merauke Berdasarkan Pendidikan Tahun 2020-2024.....	12
Tabel 1.5 Komposisi SDM UPBU Kelas I Mopah Merauke Berdasarkan Jabatan Tahun 2020-2024.....	13
Tabel 1.6 Capaian Rute Angkutan Udara Kelas I Mopah Merauke Tahun 2020-2024.....	18
Tabel 1.7 Data Arus Lalu Lintas UPBU Kelas I Mopah Merauke Tahun 2020-2024.....	20
Tabel 2.1 Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan.....	42
Tabel 2.2 Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan.....	49
Tabel 2.3 Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029	53
Tabel 2.4 Matriks Kinerja Penugasan RPJMN 2025-2029 kepada Kementerian Perhubungan (Sub Sektor Transportasi Udara).....	54
Tabel 2.5 Rumusan Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) Kementerian Perhubungan 2025-2029.....	58
Tabel 2.6 Daftar Indikasi Risiko Pencapaian Sasaran Kegiatan UPBU Kelas I Mopah Merauke	66
Tabel 3.1 Highlight Intervensi Khusus Per Provinsi (terkait Transportasi Udara).....	72
Tabel 3.2 Arah Kebijakan dan Strategi Ditjen Perhubungan Udara	73
Tabel 3.3 Matriks Identifikasi Awal Risiko Utama Rencana Mitigasi Risiko Kantor UPBU Kelas I Mopah	89
Tabel 4.1 Sasaran Utama Prioritas Nasional RPJMN 2025-2029 (Dukungan Sektor Transportasi).....	95
Tabel 4.2 Program Prioritas dan Kegiatan Prioritas PN 3 RPJMN 2025-2029 (Sektor Transportasi Udara).....	96

Tabel 4.3 Program Prioritas dan Kegiatan PN 5 RPJMN 2025-2029 (Sektor Transportasi Udara).....	97
Tabel 4.4 Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 (Sektor Transportasi Udara).....	97
Tabel 4.5 Rincian Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 (Penugasan Ditjen Perhubungan Udara)	98
Tabel 4.6 Rincian Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 terkait Biaya Transportasi Logistik Angkutan Udara	100
Tabel 4.7 Target Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan 2025-2029	102
Tabel 4.8 Sasaran dan Indikator Kinerja Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029	103
Tabel 4.9 Sasaran dan Indikator Kinerja Kantor UPBU Kelas I Mopah Merauke Tahun 2025-2029	104
Tabel 4.10 Indikasi Pendanaan Kantor UPBU Kelas I Mopah Merauke Tahun 2025-2029.	106

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Grafik Alokasi dan Realisasi Anggaran di UPBU Kelas I Mopah Merauke Tahun 2020-2024	10
Gambar 1.2 Grafik Pencapaian Target PNBPN di UPBU Kelas I Mopah Merauke Tahun 2020-2024	12
Gambar 1.3 Grafik Pergerakan Pesawat, Penumpang, Bagasi dan Barang (Cargo) di UPBU Kelas I Mopah Merauke Tahun 2020-2024.....	20
Gambar 2.1 Keterkaitan RPJMN Tahun 2025-2029 dengan RPJPN Tahun 2025-2045.....	47
Gambar 2.2 Sasaran Utama Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029	48
Gambar 2.3 Strategy Map Kementerian Perhubungan 2025-2029	56
Gambar 2.4 Strategy Map Ditjen Perhubungan Udara 2025-2029.....	64
Gambar 4.1 Sasaran dan Target RPJPN 2025-2045	94
Gambar 4.2 Sasaran dan Target RPJPN 2025-2045	94
Gambar 4.3 Sasaran RPJMN 2025-2029 terkait Langsung Tugas dan Fungsi Kemenhub	96
Gambar 4.4 Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029	102

LAMPIRAN

LAMPIRAN 1. MATRIKS INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK) KANTOR UPBU KELAS I MOPAH MERAUKE TAHUN 2025 – 2029	109
LAMPIRAN 2. MATRIKS INDIKATOR KINERJA PENUNJANG (IKP) KANTOR UPBU KELAS I MOPAH MERAUKE TAHUN 2020 – 2024	110
LAMPIRAN 3. MATRIKS KERANGKA REGULASI KANTOR UPBU KELAS I MOPAH MERAUKE TAHUN 2025-2029	127
LAMPIRAN 4. MATRIKS RINCIAN KERANGKA KINERJA DAN PENDANAAN KANTOR UPBU KELAS I MOPAH MERAUKE TAHUN 2025-2029 ...	158
LAMPIRAN 5. INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK) TAHUN 2025 – 2029 KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS I MOPAH	162

BAB I PENDAHULUAN

1.1 KONDISI UMUM

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

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

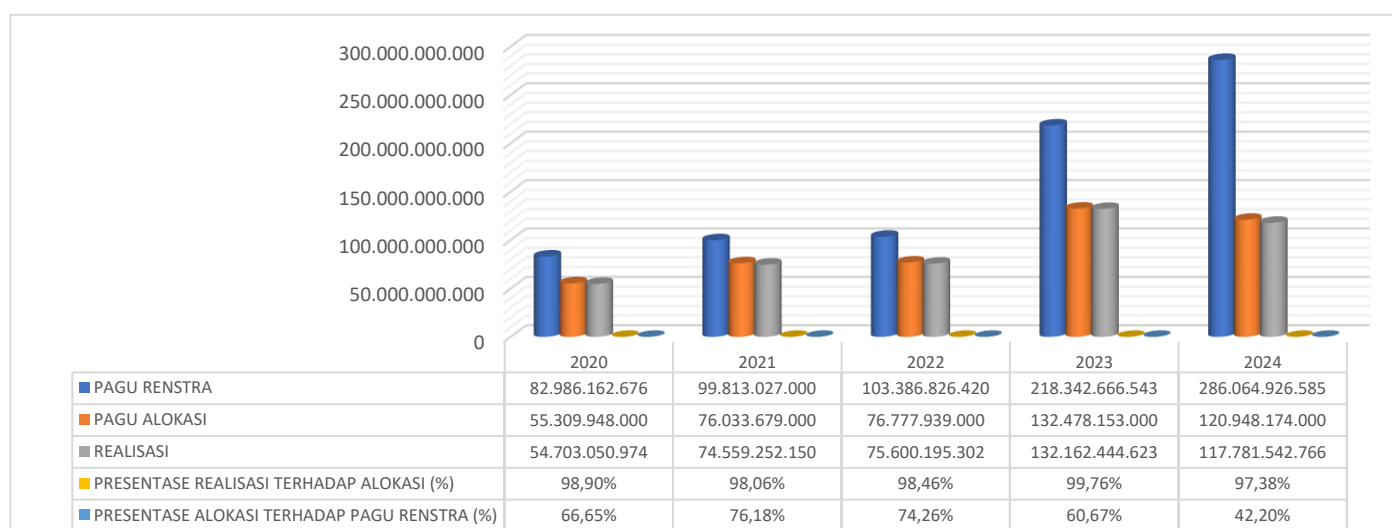
1.1.1. Capaian Realisasi Keuangan Tahun 2020 – 2024

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

Alokasi dan Realisasi Anggaran Tahun 2020-2024 di UPBU Kelas I Mopah Merauke dapat dilihat pada tabel dan grafik berikut :

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

PROGRAM KEGIATAN/TAHUN	PAGU RENSTRA	PAGU ALOKASI	REALISASI	PERSENTASE REALISASI TERHADAP ALOKASI (%)	PERSENTASE ALOKASI TERHADAP PAGU RENSTRA (%)
2020	82.986.162.676	55.309.948.000	54.703.050.974	98.90%	66,65%
2021	99.813.027.000	76.033.679.000	74.559.252.150	98.06%	76,18%
2022	103.386.826.420	76.777.939.000	75.600.195.302	98.46%	74,26%
2023	218.342.666.543	132.478.153.000	132.162.444.623	99.76%	60,67%
2024	286.064.926.585	120.948.174.000	117.781.542.766	97.38%	42,20%



Gambar 1. 1 Grafik Alokasi dan Realisasi Anggaran di UPBU Kelas I Mopah Merauke Tahun 2020-2024

Grafik Pagu dan realisasi belanja APBN Tahun 2020-2024 tersebut diatas menunjukkan besarnya penggunaan anggaran dari APBN untuk belanja modal dan belanja rutin selama 5 (lima) Tahun terakhir dimana realisasi anggaran rata-rata sebesar 98.51% perTahun. Dalam pelaksanaan anggaran tidak ditemukan

permasalahan yang besar, namun terjadinya gap/deviasi antara pagu anggaran yang telah ditetapkan dengan realisasi belanja antara lain disebabkan karena adanya sisa belanja, sisa kontrak, kegiatan yang tidak dilaksanakan dan dana blokir .

2. Capaian Nilai Aset Tahun 2020-2024

Nilai aset di UPBU Kelas I Mopah Merauke Tahun 2020 s/d 2024 dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 1. 2 Perkembangan Capaian Nilai Aset UPBU Kelas I Mopah Merauke Tahun 2020-2024

URAIAN	NILAI ASET				
	2020	2021	2022	2023	2024
ASET TETAP	1.122.307.373.455	1.126.409.747.340	511.067.558.578	484.428.229.505	373.273.087.645

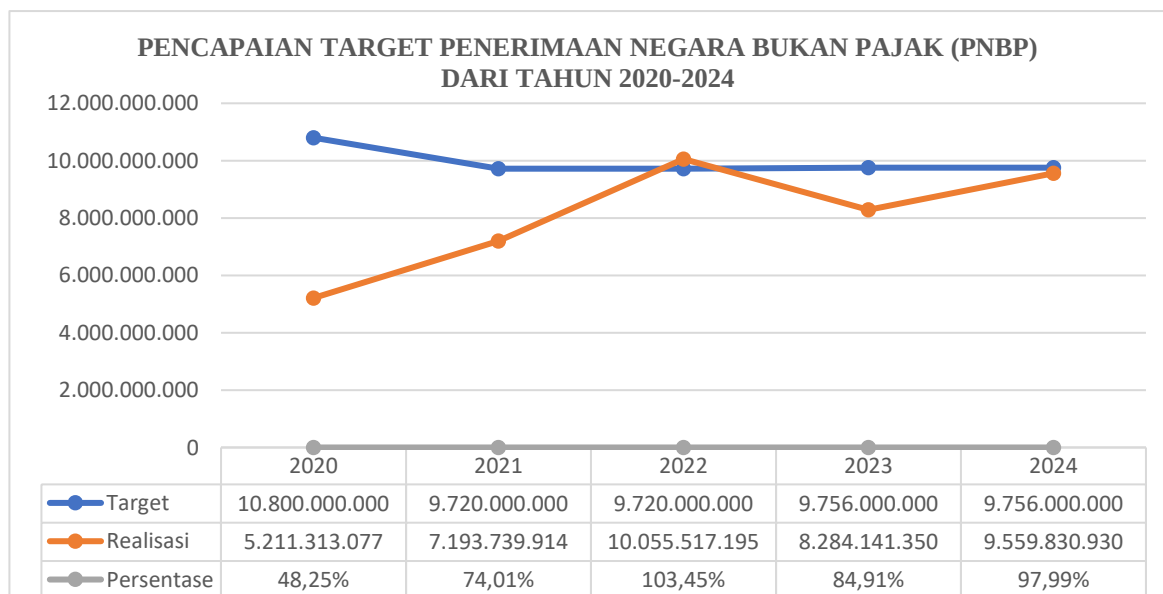
Berdasarkan tabel diatas. perkembangan capaian nilai aset UPBU Kelas I Mopah Merauke mengalami peningkatan dari Tahun 2020 – 2021 dan pada 2022 – 2024 mengalami penurunan. Dengan penurunan capaian nilai aset rata-rata 20.61% perTahun. Aset yang dimaksud terdiri dari tanah, peralatan dan mesin, gedung dan bangunan, jalan dan jembatan, irigasi dan jaringan.

3. Realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)

Realisasi PNBP di Kantor UPBU Kelas I Mopah Merauke Tahun 2020 sampai dengan Tahun 2024 adalah sebagai berikut :

Tabel 1. 3 Penerimaan Negara Bukan Pajak Tahun 2020-2024

TAHUN	TARGET	REALISASI	%
2020	10.800.000.000	5.211.313.077	48.25%
2021	9.720.000.000	7.193.739.914	74.01%
2022	9.720.000.000	10.055.517.195	103.45%
2023	9.756.000.000	8.284.141.350	84.91%
2024	9.756.000.000	9.559.830.930	97.99%



Gambar 1. 2 Grafik Pencapaian Target PNBP di UPBU Kelas I Mopah Merauke Tahun 2020-2024

Grafik Target dan realisasi PNBP Tahun 2020 - 2024 tersebut diatas menunjukkan besarnya realisasi PNBP yang dicapai oleh Kantor UPBU Kelas I Mopah Merauke selama 5 (lima) Tahun terakhir dimana capaian realisasi PNBP rata-rata sebesar 81.72% perTahun. Dalam pelaksanaanya, tidak ditemukan permasalahan yang besar, namun terjadinya gap/deviasi antara target dan realisasi antara lain disebabkan karena adanya pandemi Covid-19 dan *lockdown* selama tiga bulan pada Tahun 2020 yang sangat berdampak terhadap penerbangan dan pemanfaatan aset BMN yang belum optimal sebagai salah satu sumber potensi Penerimaan Negara Bukan Pajak.

1.1.2. Capaian Pengembangan SDM

Jumlah pegawai pada Kantor UPBU Kelas I Mopah Merauke di Tahun 2020-2024 sebagai berikut :

Tabel 1. 4 Komposisi SDM UPBU Kelas I Mopah Merauke Berdasarkan Pendidikan Tahun 2020-2024

No	Pendidikan	Jumlah SDM (orang)				
		2020	2021	2022	2023	2024
Data PNS						
1	Pascasarjana	-	-	-	2	3
2	Sarjana SI/DIV	22	22	22	28	32
3	Diploma III	19	19	19	25	31
4	Diploma II	3	3	3	4	3
5	Diploma I	1	1	1	1	1
6	SMA	61	61	61	65	63

No	Pendidikan	Jumlah SDM (orang)				
		2020	2021	2022	2023	2024
Data Pegawai Honorer						
1	Pascasarjana	-	1	1	1	1
2	Sarjana SI/DIV	16	16	18	21	18
3	Diploma III	3	9	7	7	8
4	Diploma II	-	-	-	-	-
5	Diploma I	-	-	-	-	-
6	SMA	103	106	111	101	95
7	SMP	3	2	2	1	1
8	SD	9	8	7	7	7
Jumlah		240	248	252	261	263

Tabel 1. 5 Komposisi SDM UPBU Kelas I Mopah Merauke Berdasarkan Jabatan Tahun 2020-2024

No	Jabatan	Jumlah SDM (orang)				
		2020	2021	2022	2023	2024
Jabatan Struktural						
1	Kepala Bandar Udara	1	1	1	1	1
2	Kepala Sub Bagian Tata Usaha	1	1	1	1	1
3	Kasie Pelayanan dan Kerjasama	1	1	1	1	1
4	Kasie Keamanan Penerbangan dan Pelayanan Darurat	1	1	1	1	1
5	Kasie Teknik dan Operasi	1	1	1	1	1
Jabatan Administrasi/Pendukung						
1	Penyusun Rencana dan Program	3	3	3	2	3
2	Pengelola Kepegawaian	3	4	4	4	6
3	Pengelola Keuangan	6	6	6	7	7
4	Pengelola BMN	6	5	6	5	3
5	Pengelola Rumah Tangga dan Tata Usaha	8	7	5	5	6
6	Penyusun bahan hukum. Kehumasan dan Publikasi	3	5	5	4	3
7	Pengevaluasi dan Penyusun Laporan	3	3	4	4	2
8	Pemroses Bahan Kerjasama dan Pengembangan Usaha Jasa Kebandarudaraan	13	14	9	8	8
Jabatan Teknis/Operasional						
1	Petugas PKP-PK Bandara	21	25	29	35	39
2	Petugas AVSEC Bandara	64	60	60	63	64
3	Tenaga Medis	3	5	5	5	5
4	Petugas Alat – Alat Besar	8	7	7	6	8
5	Petugas Elektronika Bandara	8	9	7	9	12
6	Petugas Pelayanan dan Pengoperasian Bandar Udara	3	3	4	5	6
7	Petugas AMC	4	6	7	7	7
8	Pemelihara Bangunan dan Landasan	25	27	23	29	27
9	Petugas Listrik	11	8	9	15	16
10	Petugas Tata Terminal	10	8	9	10	9
11	Pengelola Informasi	5	6	7	7	5
12	Petugas Hygiene dan Sanitasi	28	32	38	26	22
Jumlah		240	248	252	261	263

Ket : Data PNS dan Honorer UPBU Kelas I Mopah Merauke

Dari tabel tersebut di atas menunjukkan bahwa jumlah SDM Kantor UPBU Kelas I Mopah Merauke untuk jabatan teknis dan administratif Tahun 2024 berjumlah 131 orang dan 240 orang di Tahun 2020. Namun jumlah tersebut masih belum memenuhi kebutuhan pegawai saat ini dimana masih dibutuhkan rekrutmen pegawai untuk memenuhi kebutuhan pegawai di bidang administrasi. Avsec dan PKP-PK. sedangkan untuk teknisi Listrik. Bangunan dan Fasilitas Keamanan Penerbangan untuk sampai dengan saat ini sudah mencukupi.

1.1.3. Capaian Sasaran dan Prasarana UPBU Kelas I Mopah Merauke Tahun 2020-2024

1. Data Umum Bandar Udara Bandar Udara

1) Data Umum

No	Uraian	Keterangan
1	Nama Bandara	Bandar Udara Mopah Merauke
2	Nama Kota	Merauke
3	Kelas Bandara	I (Satu)
4	Hierarki	Pengumpan
5	Pengelola	Ditjen Hubud
6	Jam Operasi	22.00 – 08.00 UTC (07.00 – 17.00)
7	Klarifikasi Operasi	Kelas D
8	Kemampuan Operasi	B.737.900 ER dan Airbus A320
9	Fasilitas PKP-PK	Kategori 7
10	Pelayanan LLU	ADC dan R DARA
11	Koordinat Lokasi	08 ⁰ 31' 16" LS - 140 ⁰ 25' 01" BT
12	Elevasi	10 Feet
13	DPPU	Ada
14	Meteorologi	Ada
15	Jarak Bandara Ke Kota	5 Km
16	Termasuk Provinsi	Papua Selatan
17	Kabupaten	Merauke
18	Kecamatan	Merauke
19	Alamat	Jl. PGT No. 1 Merauke
20	Kode ICAO	WAKK
21	Kode IATA	MKQ

2) Data Fasilitas Sisi Udara

No	Uraian	Volume / Keterangan
1	Runway Dimensi Konstruksi PCN	2500m x 45m Asphalt Concrete 45 FBXT
2	Taxiway Alpha Dimensi Konstruksi PCN	181.5m x 23m Asphalt Concrete 45 FBXT
3	Taxiway Bravo Dimensi Konstruksi PCN Pelapisan Terakhir	156.3m x 25.5m Asphalt Concrete 45 FBXT Tahun 2014
4	Apron Dimensi Konstruksi PCN	390m x 91.5m (9 Parking Stand) Asphalt Concrete dan Rigid 45 FBXT / 53 RBXT
5	Shoulder Dimensi Konstruksi	1800m x 3.5m Asphalt Concrete
6	Over Run R/W 34 Dimensi Konstruksi	60m x 45m Tanah Perkerasan
7	Turning Area R/W 34 Dimensi Konstruksi	20m x 50m x 1.5m Asphalt Concrete
8	Runway Strip Dimensi Konstruksi	2620m x 150m Tanah
9	Resa Dimensi Konstruksi	90m x 90m Tanah Perkerasan
10	Drainase Terbuka Dimensi Konstruksi Dimensi Konstruksi	329m Batu Kerikil 411m Tanah
11	Pagar Dimensi Konstruksi	14.329m Wiremesh 2.44m

3) Data Fasilitas Sisi Darat

No	Uraian	Volume
1	Bangunan Terminal	
	Terminal Lama	4.001 m ²
	Terminal Baru	7.204 m ²
2	Gedung Kantor	
	Gedung Kantor Lama	400 m ²
	Gedung Kantor Baru	1.100 m ²
3	Gedung PKP-Pk	520 m ²
4	Gedung Genset	200 m ²
5	Gedung EOC	240 m ²
6	Gedung CCR	118 m ²
7	Gedung Material	300 m ²
8	Gedung Cargo	400 m ²
9	Gedung ADSB+Gudang	70 m ²
10	Gedung KP3U	170 m ²
	Gedung Power House	300 m ²
	Gedung AAB	357 m ²

4) Data Fasilitas Keamanan Penerbangan

No	Uraian	Volume
1	X-Ray Bagasi	2 Unit
2	X-Ray Cabin	2 Unit
3	X-Ray Cargo	2 Unit
4	Explosive Detector	1 Unit
5	Walk Through MD	4 Unit
6	Hand Held MD	8 Unit
7	CCTV Sisi Udara	20 Unit
8	CCTV Terminal Baru	20 Unit
9	CCTV Terminal Lama	40 Unit
10	CCTV Gedung Cargo	8 Unit

5) Data Fasilitas PKP-Pk

No	Uraian	Keterangan
1	Foam Tender Type II	1 Unit (Merk/Type Ziegler Kemampuan 9000 . 1100kg. dcp 500kg Kondisi baik)
2	Foam Tender Type III	1 Unit (Merk/Type Car Merc Benz Kemampuan 6000 L. 750L. dcp 250 kg Kondisi baik)
3	Foam Tender Type IV	3 Unit (Merk/Type Merc Benz. IVECO. Rosenbauer Kemampuan 4000 L. 500L. dcp 250kg)
4	Foam Tender Type V	1 Unit (Merk/Type Rosenbauer Kemampuan 2500 L. 400 L. dcp 250kg Rusak)
5	Ambulance	3 Unit (Merk/Type Suzuki. Kia. Mitsubishi)
6	RIV Car	1 Unit (Merk Toyota)
7	Comando Car	1 Unit (Merk Toyota)
8	Nurse Tender	1 Unit (Merk/Type IVECO Kemampuan 4000 L Baik)

6) Data Fasilitas Bantu Penerbangan

No	Uraian	Volume / Keterangan
1	Approach Light (PALS)	176 Unit (Merk/Type HONEYWELL R/W 16. 150 Watt)
2	Apron Light	15 Unit (Merk/Type HONEYWELL 45 Watt)
3	Flood Lights Triangle	3 Unit (Merk/Type Philips Kapasitas 400 watt)
4	Flood Lights Triangle	2 Unit (Merk/Type ZETALUX 9000 Watt)
5	Insert Light	12 Unit (Merk/Type ERNI 150 Watt)
6	Papi System	8 Unit (Merk/Type HONEYWELL 200 Watt)
7	Reils Unit	2 Unit (Merk/Type HONEYWELL 200 Watt)
8	Rotating Beacon	1 Unit (Merk/Type HONEYWELL 200 Watt)
9	Runway End Light	14 Unit (Merk/Type HONEYWELL 100 Watt)
10	Runway Light	80 Unit (Merk/Type ERNI 150 Watt)
11	SQFL	30 Unit (Merk/Type ERNI 80 Watt)
12	Taxy Guidance Sign	4 Unit (100 Watt)
13	Taxyway Light	36 Unit (Merk/Type ERNI. HONEYWELL 45 Watt) 14
14	Threshold Light	Unit (Merk/Type ERNI. HONEYWELL 45 Watt)
15	Turning Light	12 Unit (Merk/Type HONEYWELL 45 Watt)
16	Wind Shock	2 Unit (R/W 16/34)

2. Capaian Rute Angkutan Udara Tahun 2020-2024

Tabel 1. 6 Capaian Rute Angkutan Udara Kelas I Mopah Merauke Tahun 2020-2024

TAHUN	RUTE PENERBANGAN	PERUSAHAAN PENERBANGAN YANG MELAYANI
2020	• Merauke – Jayapura • Merauke – Makassar • Merauke – Kepi • Merauke – Kimaam • Merauke – Tanahmerah • Merauke – Wanam • Merauke – Senggo • Merauke – Okaba • Merauke – Bomakia • Merauke – Ewer • Merauke – Mindiptana • Merauke – Bade • Merauke – Kotiak • Merauke – Eci • Merauke – Asmat	• Lion Air. Garuda Indonesia. Sriwijaya Air • Lion Air • Susi Air • Susi Air • Susi Air • Susi Air • Susi Air • Susi Air • Susi Air • Susi Air. MAF • Susi Air • Susi Air • MAF • MAF • MAF • MAF
2021	• Merauke – Jayapura • Merauke – Makassar • Merauke – Kepi • Merauke – Kimaam • Merauke – Wanam • Merauke – Mindiptana • Merauke – Bomakia • Merauke – Okaba • Merauke – Tanahmerah • Merauke – Asmat • Merauke – Senggo • Merauke – Ewer • Merauke – Bade • Merauke – Aboge • Merauke – Eci • Merauke – Kamur • Merauke – Kotiak	• LNI. GIA. BTK. SJY • Sriwijaya Air • Susi Air. MAF • Susi Air • Susi Air • Susi Air • Susi Air • Susi Air • Trigana • MAF • Susi Air • Susi Air • MAF • Susi Air • MAF • MAF • MAF
2022	• Merauke – Jayapura • Merauke – Makassar • Merauke – Kepi • Merauke – Kimaam • Merauke – Wanam • Merauke – Mindiptana • Merauke – Okaba • Merauke – Senggo • Merauke – Bomakia • Merauke – Ewer • Merauke – Kamur • Merauke – Tanahmerah • Merauke – Bade • Merauke – Eci • Merauke – Kotiak • Merauke – Saman	• Lion Air. Garuda Indonesia. Sriwijaya Air • Sriwijaya Air • Susi Air. MAF • Susi Air • Susi Air • Susi Air • Susi Air • Susi Air • Susi Air • Susi Air • Susi Air • Trigana Air • Susi Air • MAF • MAF

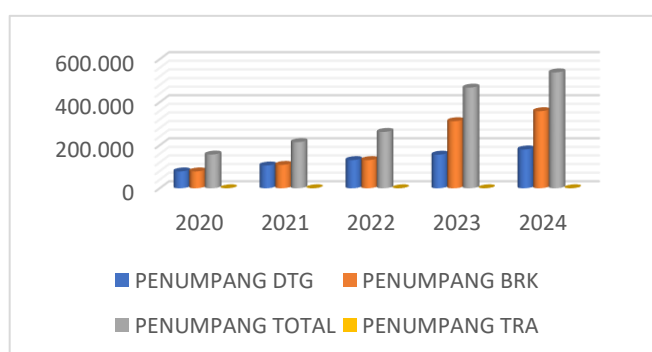
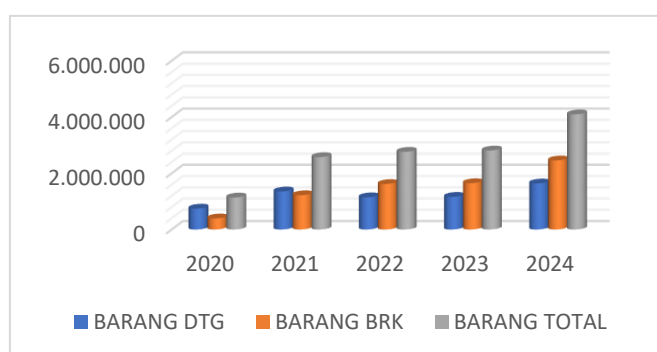
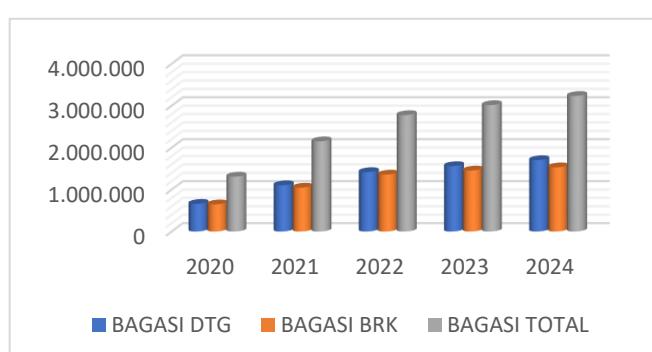
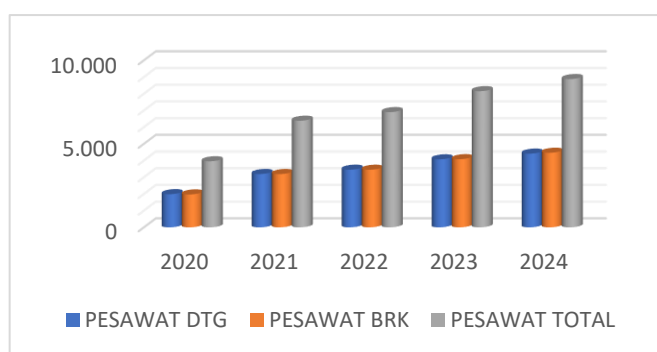
TAHUN	ROUTE PENERBANGAN	PERUSAHAAN PENERBANGAN YANG MELAYANI
	• Merauke – Asiki • Merauke – Kamur • Merauke - Mam	• MAF • MAF • MAF • MAF
2023	• Merauke – Jayapura • Merauke – Makassar • Merauke – Kepi • Merauke – Kimaam • Merauke – Wanam • Merauke – Okaba • Merauke – Mindiptana • Merauke – Bade • Merauke – Bomakia • Merauke – Senggo • Merauke – Kamur • Merauke – Tanahmerah • Merauke – Saman • Merauke – Eci • Merauke – Kotiak • Merauke – Tubang • Merauke – Kontuar • Merauke - Inom	• Lion Air. Garuda Indonesia. Sriwijaya Air • Batik Lion. Lion Air • Susi Air. Smart Aviation • Smart Aviation • Smart Aviation • Smart Aviation • Smart Aviation • Smart Aviation • Smart Aviation • Smart Aviation • Smart Aviation • Trigana Air • MAF • MAF • MAF • MAF • MAF • MAF
2024	• Merauke – Jayapura • Merauke – Makassar • Merauke – Tanahmerah • Merauke – Kepi • Merauke – Kimaam • Merauke – Ewer • Merauke – Okaba • Merauke – Senggo • Merauke – Wanam • Merauke – Bade • Merauke – Mindiptana • Merauke – Kamur • Merauke – Bomakia • Merauke – Eci • Merauke – Kotiak • Merauke – Basiem • Merauke – Tubang • Merauke – Nakias • Merauke – Tabonji • Merauke - Poepe	• Lion Air. Garuda Indonesia • Lion Air. Batik Air • Trigana Air • Susi Air. Trigana Air. Smart Aviation • Susi Air. MAF • Trigana Air. Susi Air • Susi Air. MAF • Susi Air • Susi Air • Susi Air. MAF • Susi Air • Susi Air. MAF • Susi Air • MAF • MAF • MAF • MAF • MAF • MAF • MAF

3. Capaian Lalu Lintas Angkutan Udara Tahun 2020-2024

Arus lalu lintas di Kantor UPBU Kelas I Mopah Merauke selama kurun waktu 2020-2024 dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 1. 7 Data Arus Lalu Lintas UPBU Kelas I Mopah Merauke Tahun 2020-2024

THN	PESAWAT			PENUMPANG			TRAN SIT	BAGASI			BARANG (Kg)			POS (Kg)		
	DTG	BRK	TOTAL	DTG	BRK	TOTAL		DTG	BRK	TOTAL	DTG	BRK	TOTAL	DTG	BRK	TOTAL
2020	1.985	1.970	3.955	78.351	156.698	156.698		660.565	648.369	1.308.934	743.141	395.466	1.138.607	27.893	8.349	36.242
2021	3.193	3.190	6.383	108.643	214.512	214.512		1.103.961	1.047.053	2.151.014	1.354.704	1.220.707	2.575.411	37.577	10.591	48.168
2022	3.450	3.448	6.898	130.889	261.862	261.862		1.417.789	1.358.421	2.776.210	1.145.498	1.618.685	2.764.183	42.149	14.709	56.858
2023	4.072	4.080	8.152	155.494	311.628	311.628		1.559.856	1.454.868	3.014.724	1.161.678	1.649.678	2.810.852	73.302	14.630	87.932
2024	4.413	4.466	8.879	177.750	358.177	358.177		1.702.700	1.531.181	3.233.881	1.638.851	1.638.851	4.096.132	52.021	13.585	65.606



Gambar 1. 3 Grafik Pergerakan Pesawat, Penumpang, Bagasi dan Barang (Cargo) di UPBU Kelas I Mopah Merauke Tahun 2020-2024

Berdasarkan grafik diatas. rata-rata pertumbuhan pergerakan pesawat udara pada UPBU Kelas I Mopah Merauke Tahun 2020 - 2024 sebesar 125%. rata-rata pertumbuhan penumpang angkutan udara sebesar 129%. rata-rata pertumbuhan bagasi sebesar 147%. rata-rata pertumbuhan kargo 260% dan rata-rata pertumbuhan pos 81 %.

1.1.4. Capaian Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan UPBU Kelas I Mopah Merauke Tahun 2020-2024

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

1. Sasaran Pertama : Meningkatnya Kinerja Pelayanan Prasarana Bandar Udara, terdiri dari indikator kegiatan yaitu :
 - IK1 : Jumlah penumpang yang dilayani
 - IK2 : Jumlah kargo yang dilayani
 - IK3 : Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani
 - IK4 : Indeks kepuasan pengguna jasa layanan Bandar Udara
2. Sasaran Kedua : Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara
 - IK5 : Persentase pemenuhan standar keselamatan Bandar Udara
 - IK6 : Persentase pemenuhan standar keamanan Bandar Udara
3. Sasaran Ketiga : Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik
 - IK7 : Jumlah Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)
 - IK8 : Jumlah dokumen SPIP
 - IK9 : Persentase realisasi anggaran belanja Bandar Udara
 - IK10 : Nilai aset Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi
 - IK11 : Persentase pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)

Berdasarkan pada hasil evaluasi pada pencapaian indikator kinerja UPBU Kelas I Mopah Merauke pada **sasaran kegiatan pertama** “Meningkatnya Kinerja Pelayanan Prasarana Bandar Udara” dengan indikator “Jumlah penumpang yang dilayani” selama periode 2020 hingga 2024, capaian indikator jumlah penumpang

yang dilayani menunjukkan fluktuasi dari target Renstra. Pada Tahun 2020, capaian sebesar 35% dengan realisasi 156.698 orang terhadap target 442.568 orang. Pada Tahun 2021, capaian mengalami kenaikan sebesar 46% dengan realisasi 214.212 orang terhadap target 464.696 orang. Tahun 2022, capaian mengalami kenaikan 54% dengan realisasi 261.862 orang terhadap target 487.930 orang. Tahun 2023, capaian mengalami kenaikan 61% dengan realisasi 311.627 orang terhadap target 512.326 orang. Pada Tahun 2024, capaian mengalami kenaikan sebesar 67% dengan realisasi 358.177 terhadap target 537.942 orang. Realisasi yang terjadi pada Tahun 2020-2024 mengalami peningkatan setiap Tahunnya, namun realisasi tersebut tidak sesuai dengan target Renstra. Hal itu dikarenakan adanya Covid-19 dan *lockdown* selama tiga bulan pada Tahun 2020 yang sangat berdampak terhadap penerbangan.

Pada indikator kedua “Jumlah kargo yang dilayani” selama periode 2020-2024, capaian indikator jumlah kargo yang dilayani mengalami kenaikan dan penurunan. Pada Tahun 2020, capaian indikator sebesar 34% dengan realisasi 1.138.607 kg terhadap target 3.374.688 kg. Realisasi tersebut sangat jauh dari target yang telah ditentukan, dikarenakan adanya Covid-19 dan *lockdown* selama tiga bulan pada Tahun 2020 yang sangat berdampak terhadap penerbangan. Pada Tahun 2021, capaian indikator mengalami kenaikan yang signifikan sebesar 73% dengan realisasi 2.575.411 kg terhadap target 3.543.442 kg. Hal tersebut dikarenakan tingginya pertumbuhan pengguna e-commerce dikarenakan Covid-19 yang menjadikan belanja online lebih diminati. Pada Tahun 2022, capaian indikator sebesar 74% dengan realisasi 2.764.183 kg terhadap target 3.720.593. Tahun 2023, capaian indikator mengalami penurunan 2% menjadi 72% namun realisasi mengalami kenaikan dari Tahun 2022 dengan realisasi 2.810.852 kg terhadap target 3.906.622 kg. Pada Tahun 2024, capaian indikator mengalami kenaikan yang sangat signifikan sebesar 99% dengan realisasi 4.096.132 kg terhadap target 4.101.953 kg. Hal ini dikarenakan semakin tingginya pengguna e-commerce.

Pada indikator ketiga “Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani” selama periode 2020 hingga 2024, capaian indikator jumlah pergerakan pesawat yang dilayani menunjukkan fluktuasi dari target Renstra. Pada Tahun 2020, capaian sebesar 47% dengan realisasi 3.955 angka terhadap target 8.358 angka. Hal itu dikarenakan

adannya Covid-19 dan *lockdown* selama tiga bulan pada Tahun 2020 yang sangat berdampak terhadap penerbangan. Pada Tahun 2021, capaian indikator mulai mengalami kenaikan sebesar 73% dengan realisasi 6.383 angka terhadap target 8.776 angka. Tahun 2022, capaian indikator sebesar 76% dengan realisasi 6.898 angka terhadap target 9.125 angka. Pada Tahun 2023, capaian indikator sebesar 84% dengan realisasi 8.152 angka terhadap target 9.676 angka. Tahun 2024, capaian indikator sebesar 87% dengan realisasi 8.879 terhadap target 10.160. Hal ini dikarenakan perhitungan target Renstra 2020-2024 sebelum adanya Covid-19 dan *lockdown*.

Pada indikator keempat “Indeks kepuasan pengguna jasa layanan Bandar Udara” selama periode 2020 hingga 2024, capaian indikator indeks kepuasan pengguna jasa layanan Bandar Udara menunjukkan hasil yang memuaskan. Pada Tahun 2021, capaian indikator sebesar 106% dengan realisasi 88,13 terhadap target 83. Tahun 2022, capaian indikator meningkat sebesar 115% dengan realisasi 97,03 terhadap target 84. Hal ini menunjukkan terjadi peningkatan terhadap jumlah responden dan ekspektasi publik terhadap pelayanan Bandar Udara yang memuaskan. Pada Tahun 2023, capaian indikator mengalami penurunan sebesar 104% dengan realisasi 88,75 terhadap target 85. Hal ini menunjukkan bahwa realisasi melampaui target namun persentase menurun dari tahun sebelumnya. Tahun 2024, capaian indikator meningkat menjadi 110% dengan realisasi 95,31 terhadap target 86. Kinerja ini menunjukkan bahwa Kantor UPBU Kelas I Mopah Merauke, dalam pelayanan telah mengoptimalkan standar minimum pelayanan Bandar Udara, serta meningkatkan kualitas prasarana yang ada. Secara keseluruhan capaian indikator melampaui target yang telah ditetapkan, dengan capaian yang konsisten di atas 100% dengan rata-rata capaian indikator 107%. Tantangan kedepan adalah mempertahankan nilai dan kualitas layanan yang tinggi untuk menjaga tingkat kepuasan pengguna jasa layanan Bandar Udara.

Pada **sasaran kegiatan kedua** “Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara” dengan indikator “Persentase pemenuhan standar keselamatan Bandar Udara” selama periode 2020 hingga 2024, capaian indikator persentase pemenuhan standar keselamatan Bandar Udara menunjukkan hasil yang sangat baik. Capaian indikator dari Tahun 2020 hingga 2024, sebesar 100% dengan

realiasi 100% terhadap target 100% sesuai dengan target yang ditetapkan. Hal ini berkaitan dengan jumlah SDM, pemenuhan fasilitas keselamatan, pemenuhan dokumen keselamatan serta pemenuhan SOP mitigasi yang selalu dilakukan pembaharuan.

Pada indikator keenam “Persentase pemenuhan standar keamanan Bandar Udara” selama periode 2020 hingga 2024, capaian indikator persentase pemenuhan standar keamanan Bandar Udara menunjukkan hasil yang sangat baik. Capaian indikator dari Tahun 2020 hingga 2024, sebesar 100% dengan realiasi 100% terhadap target 100% sesuai dengan target yang ditetapkan. Hal ini berkaitan dengan jumlah SDM, pemenuhan fasilitas keamanan, pemenuhan dokumen keamanan serta pemenuhan SOP mitigasi yang selalu dilakukan pembaharuan.

Selain indikator kinerja utama yang merupakan *core business* Kantor UPBU Kelas I Mopah Merauke, terdapat sasaran dan indikator penunjang yang menjadi ukuran keberhasilan administrasi internal dan lingkungan yang terdiri dari satu sasaran strategis penunjang yaitu “Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik” dengan indikator “Jumlah Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)” selama periode Tahun 2020 hingga 2024 menunjukkan hasil yang baik. Pada Tahun 2020, capaian sebesar 66,67% dengan realisasi 4 dokumen terhadap target 6 dokumen. Hal ini dikarenakan perubahan Keputusan Menteri terkait IKK Kantor UPBU, sehingga realisasi belum dapat mengakomodir target IKK terbaru. Pada Tahun 2021, capaian indikator meningkat menjadi 83% dengan realisasi 5 dokumen terhadap target 6 dokumen, dikarenakan belum tersusunnya Laporan Triwulan. Tahun 2022 hingga 2024 capaian indikator meningkat dan stabil sebesar 100% dengan realisasi 6 dokumen terhadap target 6 dokumen. Hal ini menunjukkan sudah tersusunnya dokumen SAKIP secara lengkap berupa Rencana Strategis (RENSTRA), Rencana Kerja Tahunan (RKT), Perjanjian Kinerja (PK), Rencana Aksi (RA), 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 dan berkualitas.

Pada indikator kedelapan “Jumlah dokumen SPIP” selama periode 2020 hingga 2024, capaian indikator jumlah dokumen SPIP menunjukkan hasil yang sangat baik. Capaian indikator dari Tahun 2020 sebesar 33,33% dengan realisasi 1 dokumen terhadap target 3 dokumen. Hal ini dikarenakan perubahan Keputusan Menteri terkait IKK Kantor UPBU, sehingga realisasi belum dapat mengakomodir target IKK terbaru. Pada Tahun 2021, capaian indikator belum ada peningkatan masih sebesar 33,33% dengan realisasi 1 dokumen terhadap target 3 dokumen. Hal ini disebabkan adanya permasalahan berupa dokumen *CCE (Control Environment Evaluation)* dan Daftar Risiko belum tersusun dan hanya terdapat progres penyusunan dokumen SK Satgas. Tahun 2022 hingga 2024, capaian indikator mengalami peningkatan sebesar 100% dengan realisasi 3 dokumen terhadap target 3 dokumen. Hal ini menunjukkan bahwa pelaksanaan SPIP berjalan sesuai dengan kelengkapan dokumen SPIP yang terdiri dari SK Satgas, *CEE (Control Environment Evaluation)*, Daftar Risiko, Peta Risiko/Ranking Risiko dan Rencana Tindak Pengendalian. Terpenuhinya target indikator menjadi tantangan ke depan diperlukan strategi penguatan sistem pengendalian internal, peningkatan kapasitas pengelolaan risiko, serta optimalisasi tata kelola yang baik guna memenuhi standar yang lebih ketat sehingga pelaksanaan SPIP dan Manajemen Risiko berjalan dengan konsisten.

Pada indikator kesembilan “Persentase realisasi anggaran belanja Bandar Udara” selama periode 2020 hingga 2024, capaian indikator persentase realisasi anggaran belanja Bandar Udara menunjukkan hasil yang sangat baik. Pada Tahun 2021, capaian indikator sebesar 98,06% dengan realisasi 98,06% terhadap target 100%. Tahun 2022, capaian indikator stabil sebesar 98,47% dengan realisasi 98,47% terhadap target 100%. Tahun 2023, capaian indikator meningkat menjadi 99,76% dengan realisasi 99,76% terhadap target 100%. Pada Tahun 2024, capaian indikator menurun menjadi 98,32% dengan realisasi 98,32% terhadap target 100%. Secara keseluruhan capaian indikator menunjukkan hasil yang stabil dan memiliki rata-rata capaian sebesar 99%. Capaian indikator belum bisa optimal 100% dikarenakan penyerapan jenis Belanja Modal dan Belanja Barang yang bersumber dari PNBP belum dapat dilakukan secara maksimal setiap tahunnya, hal ini disebabkan tetapan nilai penggunaan PNBP menyesuaikan dengan nilai MP yang ditetapkan oleh

Eselon I. Jenis Belanja Pegawai hanya dapat terserap dalam kisaran 95%-100% dari total Belanja Pegawai setiap tahunnya dan sisa anggaran dari jenis belanja pegawai tidak dapat dialihkan ke jenis belanja barang/modal untuk diserap secara maksimal.

Pada indikator sepuluh “Nilai aset Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi” selama periode 2020 hingga 2024, capaian indikator persentase realisasi anggaran belanja Bandar Udara menunjukkan hasil yang semakin menurun dari tahun ke tahunnya. Pada Tahun 2021, capaian indikator sebesar 89% dengan realisasi Rp 1.126.409.747.340 terhadap target Rp 1.269.360.545.455. Tahun 2022, capaian indikator mengalami penurunan yang signifikan menjadi 33% dengan realisasi Rp 511.067.585.578 terhadap target Rp 1.346.946.947.466. Tahun 2023, capaian indikator sebesar 31% dengan realisasi Rp 484.428.229.505 terhadap target Rp 1.541.485.430.649. Pada Tahun 2024, capaian indikator kembali menurun menjadi 24% dengan realisasi Rp 373.273.087.645 terhadap target Rp 1.541.385.430.649. Hal ini mencerminkan secara keseluruhan capaian indikator terus menurun dikarenakan adanya beberapa faktor yang terdiri dari permasalahan aplikasi pendataan aset yang berubah-ubah didasari hasil dari pengembangan aplikasi sebelumnya, 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.

Pada indikator terakhir yaitu indikator kesebelas “Persentase pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)” selama periode 2020 hingga 2024, capaian indikator Persentase pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) menunjukkan hasil yang baik. Pada Tahun 2021, capaian indikator sebesar 79,12% dengan realisasi 79,12% terhadap target 100%. Hal ini dikarenakan dampak dari pandemi Covid-19 dan *lockdown* selama tiga bulan. Pada Tahun 2022, capaian meningkat menjadi 103,45% dengan realisasi 103,45% terhadap target 100%. Hal ini menggambarkan potensi penerimaan PNBP yang cukup besar. Tahun 2023, capaian indikator kembali menurun menjadi 84,91 dengan realisasi 84,91% terhadap target 100%. Hal ini dikarenakan pemanfaatan aset BMN yang belum optimal sebagai salah satu sumber potensi PNBP. Pada Tahun 2024, capaian

indikator kembali meningkat menjadi 97,99% dengan realisasi 97,99% terhadap target 100%. Secara keseluruhan, capaian indikator mengalami peningkatan setelah pandemi Covid-19. Evaluasi terhadap hambatan dapat menjadi dasar penyusunan penguatan strategi ke depan agar penerimaan PNBK dapat lebih optimal.

1.2 POTENSI DAN PERMASALAHAN

1.2.1 Lingkungan Internal

Sesuai dengan PM 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Kantor Unit Penyelenggara **Bandar Udara**, bahwa Kantor UPBU Kelas I **Mopah Merauke** terdiri atas :

- a. Urusan Tata Usaha;
 - b. Subseksi Teknik, Operasi, Keamanan dan Pelayanan Darurat; dan
 - c. Kelompok Jabatan Fungsional.
- 1) Urusan Tata Usaha mempunyai tugas melakukan penyusunan rencana dan program, urusan keuangan, kepegawaian, ketatausahaan dan kerumahtanggaan, hukum, hubungan masyarakat, koordinasi dengan instansi lembaga terkait penyelenggaraan bandar udara serta evaluasi dan pelaporan.
 - 2) Subseksi Teknik, Operasi, Keamanan dan Pelayanan Darurat mempunyai tugas melakukan pengoperasian, perawatan dan perbaikan fasilitas keselamatan, sisi udara, sisi darat, dan alat-alat besar bandar udara serta fasilitas penunjang, pelayanan pengaturan pergerakan pesawat udara (*Apron Movement Control/AMC*), penyusunan jadwal penerbangan (*slot time*), penyiapan penyusunan Rencana Induk Bandar Udara (RIBU), Aerodrome Manual, pengamanan pelayanan pengangkutan penumpang, awak pesawat udara, barang, jinjingan, pos dan kargo serta barang berbahaya dan senjata, pengawasan, pengendalian keamanan dan ketertiban di lingkungan kerja serta pengoperasian, perawatan dan perbaikan fasilitas keamanan penerbangan dan pelayanan darurat bandar udara, penyusunan Program Keamanan Bandar Udara (*Airport Security Program/ ASP*), Program Penanggulangan Keadaan Darurat (*Airport Emergency Plan/ AEP*), dan *contingency plan*, pengoperasian dan pelayanan fasilitas terminal penumpang, kargo dan penunjang serta

pengelolaan dan pengendalian hygiene dan sanitasi, pengawasan dan pengendalian pelayanan minimal bandar udara, informasi penerbangan, pelaksanaan kerja sarna dan pengembangan usaha jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara.

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

1.2.2 Lingkungan Eksternal

1) Ekonomi

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

a) PDRB Atas Dasar Harga Berlaku (ADHB)

Melalui penghitungan PDRB ADHB, akan didapat gambaran nilai nominal seluruh barang dan jasa yang dihasilkan daerah ini. PDRB Kab. Merauke pada Tahun 2024 mencapai Rp 20.349,76 miliar rupiah. Jika dilihat berdasarkan sektor lapangan usaha pada Tahun 2024 sektor Pertanian, Kehutanan dan Perikanan merupakan sektor penyumbang PDRB terbesar dengan nilai PDRB mencapai 4.346,92 miliar rupiah atau sekitar 21,36% dari total PDRB. Sementara sektor dengan share terkecil dalam PDRB adalah sektor Pengadaan Listrik dan Gas yang hanya menyumbang Rp 12,45 miliar rupiah (0.06%) dari total PDRB Kabupaten Merauke pada 2024. Sektor transportasi dan pergudangan berkontribusi sebesar Rp 2.130,70 miliar rupiah atau 10,47% dari total PDRB ADHB.

b) PDRB Atas Dasar Harga Konstan (ADHK)

Disisi lain, untuk melihat perkembangan dan membandingkan perekonomian antar daerah, yang digunakan adalah PDRB ADHK. Dalam menghitung PDRB ADHK, BPS menggunakan Tahun 2010 sebagai Tahun dasar penghitungan. PDRB ADHK Kab. Merauke pada Tahun 2023

mencapai 11.356.84 miliar rupiah atau naik 5,23% dari Tahun sebelumnya yang hanya sebesar 10.792.11 miliar rupiah.

2) Sosial dan Budaya

Kabupaten Merauke, Papua yang merupakan daerah paling timur di Indonesia yang memiliki kekayaan sosial dan budaya sangat beragam. Sebagai daerah yang dikenal dengan julukan “Bumi Cendrawasih”, Merauke dihuni oleh berbagai suku bangsa, seperti suku Marind, Asmat, Muyu, Wambon, Koroway dan Mandobo yang masing-masing memiliki kearifan lokal yang mendalam.

Budaya Merauke sangat dipengaruhi oleh kearifan lokal yang terkandung dalam seni, upacara adat dan sistem kepercayaan masyarakat. Salah satunya seperti suku Marind, mereka masih setia mementaskan Tari Gatzi. Menurut kepercayaan masyarakat. Tari Gatzi menjadi simbol kepatuhan terhadap adat dan budaya Merauke meski zaman telah modern. Biasanya, pementasan Tari Gatzi hanya pada saat ada acara-acara khusus seperti pesta adat, kelahiran anak, dan sebagai tarian penyambutan. Salah satu kegiatan kebudayaan yang rutin dilakukan adalah festival ukir di Asmat, para wisatawan dari mancanegara datang untuk menyaksikan festival tersebut. Sudah menjadi tradisi juga bahwa setiap Tamu Negara yang datang di Kabupaten Merauke selalu disambut oleh tarian Adat Daerah sehingga dapat dijadikan pelestarian budaya.

3) Politik

Dukungan Pemerintah Daerah Provinsi Papua maupun Pemerintah Daerah Kabupaten Merauke terhadap perkembangan transportasi udara di wilayah ini diwujudkan dalam penetapan beberapa regulasi di tingkat pemerintah daerah yang bertujuan untuk memberikan arah kebijakan penyediaan infrastruktur dan pelayanan transportasi di wilayah Kabupaten Merauke pada khususnya dan di Provinsi Papua pada umumnya. Namun disamping itu terdapat kelemahan berupa tuntutan daerah/publik bagi perluasan rute pelayanan transportasi udara.

4) Pertahanan dan Keamanan

Berdasarkan posisi geografisnya. Kabupaten Merauke merupakan salah satu kabupaten yang berada pada wilayah Provinsi Papua Selatan. Kabupaten

Merauke memiliki batas-batas: Utara: Kabupaten Boven Digoel dan Kabupaten Mappi, Selatan: Laut Arafuru, Barat: Laut Arafuru, Timur: Papua Nugini. Bandar Udara Kelas I Mopah Merauke di Kabupaten Merauke Provinsi Papua Selatan merupakan bandar udara yang terletak di daerah perbatasan dimana bandara ini berada di wilayah yang berbatasan langsung dengan negara Papua Nugini. Oleh karena itu pembangunan/ pengembangan bandara, dilaksanakan dalam rangka meningkatkan fasilitas dan infrastruktur dalam mendukung pertahanan dan keamanan Negara Kesatuan Republik Indonesia(NKRI).

5) Kondisi Geografis Wilayah

Secara astronomis, Provinsi Papua Selatan terletak antara garis koordinat $6^{\circ}00'$ LU – $9^{\circ}10'$ Lintang Selatan dan antara $137^{\circ}30'$ BT – $141^{\circ}00'$ Bujur Timur. Di sebelah utara, Provinsi Papua Selatan berbatasan dengan Kabupaten Nduga, Kabupaten Yahukimo dan Papua Pegunungan, di sebelah selatan berbatasan dengan Laut Arafura, di sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Mimika dan Laut Aru, di sebelah timur berbatasan dengan Negara Papua Nugini. Luas wilayah Papua mencapai $120.270,11 \text{ km}^2$ yang terbagi menjadi 4 kabupaten (Merauke, Asmat, Boven Digoel dan Mappi).

Secara topografi, wilayah Provinsi Papua Selatan terdiri dari wilayah dataran rendah yang luas dan berawa, dialiri sungai-sungai besar seperti sungai Digul dan Sungai Maro, serta memiliki rawa dan danau seperti Rawa Biru dengan ketinggian umumnya 0-55 mdpl, yang menjadikannya lahan basah dan subur yang kaya keanekaragaman hayati, termasuk pembentukan gundukan tanah (musamus) hutan sagu dan spot fauna endemik, namun merupakan daerah yang rawan banjir dengan sebagian wilayah berbukit landai dan sebagian lagi merupakan sabana lahan basah yang unik seperti Taman Nasional Wasur. Meskipun didominasi dataran rendah, bagian utara atau pedalaman masih memiliki pegunungan seperti Pegunungan Dafonso, Pegunungan Bijih dan Pegunungan Umsini.

Iklim di Provinsi Papua Selatan tergolong tropis dengan curah hujan tinggi sepanjang Tahun, mendukung vegetasi tropis serta produksi sumber daya aman seperti sagu, ikan air tawar, dan hasil perikanan pantai. Kondisi geografis ini

selaras dengan rendahnya kepadatan penduduk (sekitar 7,27 jiwa per km²), mencerminkan dominasi wilayah yang masih alami.

1.2.3 Potensi

1) Sumber Daya Alam

PERTANIAN

Provinsi Papua Selatan pada Tahun 2025 menunjukkan potensi pertanian yang besar dan dinamis sebagai bagian dari upaya penguatan ketahanan pangan nasional dan pembangunan ekonomi daerah. Pertumbuhan sektor pertanian pada triwulan I 2025 sesuai dengan data BPS mencapai 5,64% secara tahunan, menunjukkan peran pentingnya dalam struktur ekonomi regional. Komoditas inti dalam potensi pertanian Papua Selatan adalah padi. Luas panen padi di provinsi ini mencapai sekitar 78.954,97 hektar, dengan produksi gabah kering giling (GKG) diperkirakan mencapai 359.432,42 ton. Jika dikonversikan ke beras konsumsi, produksi ini setara dengan sekitar 205.231,36 ton beras, mencerminkan kapasitas besar Papua Selatan sebagai salah satu daerah potensial dalam upaya swasembada beras dan penyediaan pangan pokok di Indonesia.

PERKEBUNAN

Selain bidang pertanian, Provinsi Papua Selatan memiliki potensi sumber daya alam di bidang perkebunan yang tercermin melalui kontribusi sektor agribisnis terhadap pertumbuhan ekonomi daerah yang mencapai 5,64 persen pada Triwulan I 2025, mencakup kegiatan budidaya tanaman termasuk perkebunan (*Agriculture, Forestry and Fisheries*). Ketersediaan lahan produktif dan agroklimat tropis mendukung pengembangan komoditas perkebunan primer seperti kelapa sawit, karet, kopi, kakao dan tebu sebagaimana tercermin dalam publikasi statistik tahunan BPS. Potensi perkebunan semakin nyata dengan luas perkebunan kelapa sawit di wilayah Papua Selatan memiliki porsi terbesar sekitar 97,77 hektar, menunjukkan basis pengembangan komoditas perkebunan yang strategis dan kontribusi terhadap perekonomian lokal.

PERIKANAN

Dalam bidang perikanan di Kabupaten Merauke juga memiliki potensi yang sangat besar pada sektor perikanan, ditopang oleh karakteristik wilayah pesisir yang kuat. Panjang garis pantai lebih dari 846,36 km dan luas perairan laut lebih dari 6.269,86 km² yang pada Tahun 2024 menghasilkan potensi perikanan laut sebesar 742.303 kg dan perikanan darat 55.953 kg. Potensi ini didukung oleh keberadaan infrastruktur perikanan seperti Tempat Pendaratan Ikan (TPI), Pelabuhan Perikanan Samudera (PPS), penguatan sistem rantai dingin (cold chain), serta fasilitas pemasaran/layanan ekonomi pesisir. Pada Tahun 2024 perikanan budidaya berhasil memproduksi sebesar 208.879 kg. Untuk potensi budidaya, masih tersedia areal tambak seluas lebih dari 34.958 Ha pada Distrik Kurik, Okaba, Kimaam dan Merauke. Masih tersedia pula area kolam seluas 23.711 Ha pada Distrik Semangga, Jagebob, Tanah Miring Sota, Eligobel, Ulilin dan Muting. Komoditas perikanan yang menjadi unggulan diantaranya udang galah, kakap, kepiting, arwana hingga udang hias.

2) Pariwisata

Merauke berasal dari sebuah cerita dimana pada saat bangsa Belanda pertama memasuki wilayah Merauke, tepatnya di sekitar sungai Maro. Mereka bertanya pada suku Marind (suku asli Merauke) tentang nama wilayah ini. Suku Marind tidak mengerti bahasa Belanda maupun Indonesia, mereka akhirnya hanya bisa mengatakan bahwa sungai ini adalah sungai Maro, yang dalam bahasa Marind berbunyi “Maro Ka Ehe”. Sejak itulah, wilayah tersebut dinamai “Maro Ka Ehe” dan dikenal hingga kini menjadi Merauke.

Sebagai wilayah yang sarat akan nilai sejarah perjuangan Indonesia, tentu di kota ini terdapat banyak tempat-tempat bersejarah yang menjadi peringatan berdirinya Indonesia. Salah satunya adalah tugu kembar yang terdapat di distrik Sota. Tugu ini hanya ada dua di Indonesia, satu terdapat di Merauke dan lainnya di Sabang. Tugu ini menjadi sebuah peringatan akan batas paling timur dan paling barat dari Negara Indonesia. Selain itu juga ada taman Sota, di tempat ini terdapat tugu peringatan batas wilayah timur paling akhir dari Indonesia

beserta informasi koordinatnya. Taman ini tidak hanya menjadi penanda wilayah Indonesia, tetapi juga tempat wisata bagi masyarakat sekitarnya.

Tidak hanya wisata sejarah, Merauke juga mempunyai tempat-tempat wisata menarik untuk didatangi, seperti Pantai Lampu Satu yang begitu luas menghampar. Di pantai ini, kita dapat melihat salah satu mercusuar penunjuk arah bagi para pelaut yang sedang berlayar. Tempat ini juga merupakan desa nelayan yang berisi masyarakat komunitas Bugis dan Makassar. Umumnya mereka adalah pendatang yang mengadu nasib di perantauan Merauke.

Wisata alam pun juga menjadi pilihan yang menarik untuk didatangi. Salah satu yang terkenal adalah Taman Nasional Wasur. Dalam Taman Nasional ini, kita dapat menyaksikan kondisi alam asli Merauke yang merupakan perpaduan wilayah rawa dan padang savana. Kemudian, hewan-hewan khas Merauke seperti rusa dan sejenis kangguru kecil pun banyak dapat kita temukan di Taman Nasional ini. Belum lagi, sarang rayap Musamus yang menjulang tinggi hingga 5 meter dan banyak ditemukan di sepanjang perjalanan ke Sota. Kondisi alam Merauke memang sedikit berbeda dengan kondisi alam Papua secara umum. Merauke memiliki kondisi alam yang tidak jauh berbeda dari Australia utara.

Bila kita ingin membeli barang-barang kerajinan khas Merauke, ada satu kerajinan khas menarik yang layak dibeli. Kerajinan ini adalah barang-barang yang berbahan dasar kulit buaya. Kulit buaya menjadi salah satu industri rumah unggulan bagi masyarakat Merauke, hal ini disebabkan karena populasi buaya yang begitu besar di Merauke. Hal ini legal secara hukum, karena ada kebijakan khusus bagi Merauke tentang perburuan buaya yang tetap dalam pengawasan pemerintah daerah setempat. Biasanya, kerajinan kulit ini dapat berupa dompet, ikat pinggang, sepatu, tas, bahkan tas golf yang cukup unik dan berharga cukup mahal.

Dalam sisi kuliner pun, Merauke terkenal mempunyai makanan yang cukup khas dan unik. Daging rusa misalnya, akan banyak kita temui di Merauke dan diolah dalam berbagai macam jenis makanan. Semur, dendeng, maupun sate berbahan dasar daging rusa umum kita temukan di seluruh kota Merauke. Hal

ini sangat beralasan, karena rusa merupakan hewan yang mempunyai populasi sangat banyak di Merauke dan legal secara hukum untuk menjadi hewan buruan.

Kota Merauke punya pesona yang sangat menarik. Sebagai kota terujung di timur Indonesia. Merauke pantas untuk dijadikan destinasi wisata di provinsi Papua Selatan. Wilayah yang cukup aman, tenang dan penduduknya yang hidup damai berdampingan menambah keunggulan Merauke sebagai kota wisata. Kini, Merauke terus mempercantik diri sebagai kota wisata paling timur di Indonesia.

Potensi pariwisata di Provinsi Papua Selatan tercermin dari dinamika kinerja akomodasi yang menunjukkan adanya permintaan perjalanan dan aktivitas kunjungan. Data badan Pusat Statistik (BPS) Tahun 2025 mencatat Tingkat Penghunian Kamar (TPK) hotel bintang di Papua Selatan berada pada kisaran 49,10% (Juni 2025), meningkat menjadi 58,71% (Agustus 2025), dan mencapai 63,31% (November 2025). Sementara TPK hotel non bintang tercatat sekitar 21,18% (Juni 2025), 22,32% (Agustus 2025) dan 20,47% (November 2025). Pada periode yang sama, rata-rata Lama Menginap Tamu (RLMT) juga menunjukkan durasi tinggal yang relatif stabil, yaitu 1,92-2,38 hari pada hotel bintang dan 1,35-1,94 hari pada hotel non bintang. Indikator tersebut menyatakan bahwa sektor pariwisata memiliki peluang ekonomi yang nyata untuk dikembangkan melalui penguatan destinasi dan event, peningkatan kualitas layanan dan amenitas, serta integrasi rantai pasok ekonomi lokal (UMKM, transportasi dan ekonomi kreatif) secara berkelanjutan.

3) Letak Geografis

Beberapa wilayah di Provinsi Papua Selatan masih tergolong wilayah dengan kondisi yang masih sulit dijangkau. Kondisi geografis yang berbukit ataupun pegunungan dan memiliki hutan lebat serta tidak memiliki infrastruktur jalan yang memadai kemudian berdampak terhadap sulitnya akses distribusi barang dan orang. Hal tersebut menyebabkan transportasi udara yang menggunakan pesawat udara sampai saat ini merupakan alat angkut yang paling efektif dan paling banyak dibutuhkan oleh masyarakat di wilayah tersebut. Pembangunan

dan pengembangan bandar udara pun dilakukan di Papua Selatan agar konektivitas dan suplai logistik berjalan dengan baik. Letak geografis Papua Selatan memiliki nilai strategis dalam mendukung pengembangan transportasi udara regional dan nasional. Berdasarkan publikasi Badan Pusat Statistik Tahun 2025, Papua Selatan berada di bagian paling selatan Pulau Papua dan berbatasan langsung dengan negara Papua Nugini, dengan wilayah daratan yang luas serta posisi yang relatif dekat dengan jalur pergerakan orang dan barang lintas kawasan timur Indonesia. Kondisi geografis tersebut menjadikan wilayah ini, khususnya Bandar Udara Internasional Mopah Merauke, sebagai simpul transportasi udara yang strategis dalam mendukung konektivitas antardaerah, mobilitas penduduk, distribusi logistik, serta pelayanan penerbangan menuju wilayah perbatasan dan kawasan terpencil. Keunggulan letak geografis ini memberikan peluang bagi penguatan Bandar Udara Internasional Mopah Merauke sebagai gerbang utama Papua Selatan yang mendukung pertumbuhan ekonomi daerah, pengembangan sektor pariwisata serta integrasi wilayah dalam sistem transportasi nasional.

1.2.4 Permasalahan

1) SDM

Saat ini masih belum terpenuhinya kebutuhan SDM di Kantor UPBU Kelas I Mopah Merauke dengan kompetensi yang dipersyaratkan atau pemenuhan kualitas dan kuantitas SDM yang belum memadai sehingga mempengaruhi kinerja pelayanan bandar udara.

2) Anggaran

Adanya penghematan anggaran dengan fokus pada penggunaan dana yang lebih efektif dan efisien untuk meningkatkan kualitas pelayanan publik yang telah ditetapkan, hal ini juga berpengaruh terhadap target prioritas pengembangan bandara khususnya yang menjadi tertunda dan secara langsung berdampak pada pencapaian kinerja bandar udara yang tidak sesuai dengan target Masterplan UPBU Kelas I Mopah Merauke yang telah ditetapkan.

3) Pelayanan Sarana dan Prasarana

Adapun permasalahan yang dijumpai di lapangan terkait pelayanan penumpang, pesawat dan kargo di Bandar Udara Kelas I Mopah Merauke antara lain :

- a) Perlu penambahan dan perbaikan CCTV untuk menjangkau seluruh area Sisi darat dan Sisi Udara
- b) Perlunya pengembangan Terminal dikarenakan pada saat jumlah penumpang mengalami peningkatan kondisi ruangan *chek in* sudah tidak cukup untuk menampung dan pada ruang kedatangan dikarenakan jumlah conveyor hanya 1 mengakibatkan penumpang harus mengantri dalam pengambilan bagasi.
- c) Perlunya pelebaran parkir kendaraan
- d) Perlunya pembuatan akses jalan lingkungan sesuai Masterplan sehingga pergerakan kendaraan lebih teratur
- e) Perlunya pembuatan drainase sisi darat dan sisi udara

4) Keselamatan dan Keamanan Bandara

Adapun permasalahan yang dijumpai di lapangan terkait aspek keselamatan dan keamanan di Bandar Udara Kelas I Mopah Merauke antara lain :

- a) Di beberapa area pagar pengamanan bandara, terdapat pagar yang belum sesuai dengan standar pagar pengamanan bandar udara dikarenakan terkait pembebasan lahan yang belum diselesaikan.
- b) Belum tersedia jalan inspeksi untuk patroli pada area sisi udara. Selama ini kegiatan patroli area sisi udara hanya melalui landas pacu sehingga masih kurang maksimal.
- c) Perlunya rekonstruksi apron agar dapat dilaksanakan pemasangan garbarata untuk menunjang kelancaran proses embarkasi-debarkasi penumpang serta meningkatkan keselamatan, kenyamanan dan efisiensi operasional bandar udara.

- d) Perlunya relokasi gedung PKP-PK sesuai dengan master plan Bandar Udara Mopah
- e) Pemahaman masyarakat tentang keamanan penerbangan yang masih kurang sehingga masih ditemukan pelanggaran oleh masyarakat yang melintas di area bandar udara.

BAB II

VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN KANTOR UPBU KELAS I MOPAH MERAUKE

2.1 VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL RPJPN 2025-2045

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

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

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

1. 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;
2. 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;
3. 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;
4. 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;
5. Berkelanjutan berarti negara yang berkomitmen untuk terus menerapkan prinsip pembangunan berkelanjutan, pertumbuhan ekonomi Indonesia yang

tinggi seimbang dengan pembangunan sosial, keberlanjutan sumber daya alam dan kualitas lingkungan hidup, serta tata kelola yang baik.

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

A. TRANSFORMASI INDONESIA

1. Transformasi Sosial;

IE1 Kesehatan untuk Semua

IE2 Pendidikan Berkualitas yang Merata

IE3 Perlindungan Sosial yang Adaptif

2. Transformasi Ekonomi;

IE4 Iptek, Inovasi dan Produktivitas Ekonomi

IE5 Penerapan Ekonomi Hijau

IE6 Transformasi Digital

IE7 Integrasi Ekonomi Domestik dan Global

IE8 Perkotaan dan Perdesaan sebagai Pusat Pertumbuhan Ekonomi

3. Transformasi Tata Kelola

IE9 Regulasi dan Tata Kelola yang Berintegrasi dan Adaptif

B. LANDASAN TRANSFORMASI

4. Supremasi Hukum, Stabilitas dan Kepemimpinan Indonesia

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

IE11 Stabilitas Ekonomi Makro

IE12 Ketangguhan Diplomasi dan Pertahanan Berdaya Gentar Kawasan

5. Ketahanan Sosial Budaya dan Ekologi;

IE13 Beragama Maslahat dan Berkebudayaan Maju

IE14 Keluarga Berkualitas, Kesenjangan Gender dan Masyarakat Inklusif

IE15 Lingkungan Hidup Berkualitas

IE16 Berketahanan Energi, Air dan Kemandirian Pangan

IE17 Resiliensi terhadap Bencana dan Perubahan Iklim

C. KERANGKA IMPLEMENTASI TRANSFORMASI

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 2025-2029

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

1. Sasaran pertama yaitu pendapatan per kapita setara negara maju, dimana pendapatan per kapita diharapkan mencapai USD 30.300 dan Indonesia masuk lima besar ekonomi dunia, yang didorong peningkatan kontribusi industri manufaktur 28,0% PDB dan kemaritiman 15,0% PDB;

2. Sasaran kedua yaitu kemiskinan menurun dan ketimpangan berkurang, dimana sejalan dengan peningkatan ekonomi, kemiskinan diharapkan menurun menjadi 0,5-0,8%; Rasio Gini menurun ke angka 0,290-0,320; dan ketimpangan antar wilayah menurun dengan kontribusi PDRB KTI naik menjadi 28,5 %;
3. Sasaran ketiga yaitu kepemimpinan dan pengaruh di dunia internasional meningkat. Sejalan kemajuan yang diraih Indonesia, peran dan pengaruh di dunia internasional meningkat yang diukur dengan peningkatan posisi Global Power Index (GPI) Indonesia ke peringkat 15 besar dunia;
4. Sasaran keempat yaitu daya saing sumber daya manusia meningkat. Diharapkan terjadi peningkatan daya saing sumber daya manusia yang utamanya diukur melalui Indeks Modal Manusia (*Human Capital Index*) menjadi 0,73 pada Tahun 2045;
5. Sasaran kelima yaitu intensitas emisi GRK menurun menuju net zero emission, dimana komitmen Indonesia untuk melaksanakan pembangunan berkelanjutan ditunjukkan melalui penurunan intensitas emisi GRK 93,5 % dan peningkatan Indeks Kualitas Lingkungan Hidup menjadi 83,00 di Tahun 2045.

Tabel 2. 1 Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan

8 Misi	Arah (Tujuan) Pembangunan (IE)	Sasaran Pembangunan terkait Tugas Fungsi Kementerian Perhubungan	Baseline 2025	Target 2045
M1 Transformasi sosial	IE2 Pendidikan Berkualitas yang Merata	7. Persentase pekerja lulusan pendidikan menengah dan tinggi yang bekerja di bidang keahlian menengah tinggi (%)	66,79	75,00
M2 Transformasi ekonomi	IE7 Integrasi Ekonomi Domestik dan Global	20. Biaya Logistik (% PDB)	13,5	8,0
M3 Transformasi tata kelola	IE9 Regulasi dan tata kelola yang Berintegritas dan Adaptif	24. Indeks Materi Hukum	0,51	0,71
		25. Indeks Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik (SPBE)	3,12	5,00
		26. Indeks Pelayanan Publik	3,68	5,00
		27. Anti Korupsi		
		a. Indeks Integritas Nasional	74,52	96,99
M5 Ketahanan sosial budaya dan ekologi	IE17 Resiliensi terhadap Bencana dan Perubahan Iklim	b. Indeks Persepsi Korupsi	38	60
		44. Proporsi Kerugian Ekonomi Langsung akibat Bencana (%PDB)	0,137	0,11
		45. Penurunan Emisi GRK (%):		
		a. Kumulatif	28,12	51,51
M7 Mewujudkan sarana dan prasarana yang berkualitas dan ramah lingkungan		b. Tahunan	36,65	80,98
		Stok Infrastruktur terhadap PDB (persen)	46,0	62,0

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

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

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

2.2 VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL RPJMN 2025-2029

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 antar umat beragama, kebebasan beribadah, pendirian, dan perawatan rumah ibadah;
17. Pelestarian seni budaya, peningkatan ekonomi kreatif, dan peningkatan prestasi olahraga.

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

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

Tujuan Pembangunan Nasional 2025-2029

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



Gambar 2. 1 Keterkaitan RPJMN Tahun 2025-2029 dengan RPJPN Tahun 2025-2045

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

Sasaran Pembangunan Nasional Tahun 2025-2029

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



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

Detail sasaran pembangunan dan indikator pada level Prioritas Nasional (PN) RPJMN 2025-2029 yang terkait langsung dengan tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan disampaikan pada Tabel 2.4. Dalam RPJMN Tahun 2025-2029 terdapat sasaran dan indikator pada level Program Prioritas (PP), Kegiatan Prioritas (KP), dan Proyek Prioritas (Pro-P) yang ditugaskan kepada Kementerian Perhubungan sebagai

koordinator/pengampu maupun sebagai pendukung (detailnya dapat dilihat pada Lampiran II Perpres No 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029).

Tabel 2. 2 Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029

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

1. 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);
2. 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);

3. 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:

1. *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).
2. *Inklusif*: tersedianya layanan transportasi yang adil dan merata serta dapat diakses oleh semua golongan Masyarakat.
3. *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.
4. *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 Business* sesuai tugas dan fungsi dari Kementerian Perhubungan dalam penyediaan layanan publik di bidang transportasi yang diharapkan handal, inklusif, dan berdaya saing.

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

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

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

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

Tabel 2. 3 Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029

PERSPEKTIF	TUJUAN	INDIKATOR	SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
STAKEHOLDER PERSPECTIVE (Externalities)	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 (CKLTN) $CKLTN = \frac{(RRKN/TRKN + RTIN/TTIN + RIKMN/TKMN + RTKN/TTKN)/4}{4}$ RRKN = Realisasi Rasio Konektivitas Transportasi Nasional TRKN = Target Rasio Konektivitas Transportasi Nasional RTIN = Realisasi Tingkat Integrasi Transportasi Nasional TTIN = Target Tingkat Integrasi Transportasi Nasional RIKMN = Realisasi Rasio Konektivitas Transportasi Nasional TKMN = Target Rasio Konektivitas Transportasi Nasional RTKN = Realisasi Tingkat Integrasi Transportasi Nasional TTKN = Target Tingkat Integrasi Transportasi Nasional
PERSPEKTIF	TUJUAN	INDIKATOR	SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
INTERNAL BUSINESS PROCESS PERSPECTIVE (Technical Support)	T.2 Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas	IKT.2 Capaian kinerja penyusunan rekomendasi kebijakan dan peningkatan SDM transportasi	%	Capaian Kinerja Penyusunan Rekomendasi Kebijakan dan Peningkatan SDM Transportasi (CKKSTN) $CKKSTN = \frac{(RIKSTN/TRKSTN + RCtransporasi/TCtransporasi)/2}{2}$ RIKSTN = Realisasi Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi TRKSTN = Target Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi RCtransporasi = Realisasi Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten TCtransporasi = 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 (CKRBR) $CKRBR = \frac{(RIRBR/TIRBR)}{2}$ RIRBR = Realisasi Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan TIRBR = Target Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan

Sumber : Bagian Perencanaan Setditjen Perhubungan Udara

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

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

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

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

Level	Indikator	Satuan	Baseline	Target	
			2024	2025	2029
Koordinator Pencapaian Indikator Program Prioritas					
PP 03.01	<i>On time performance</i> penerbangan	persen	72,46 (2023)	80	85
Pengampu Pencapaian Indikator Kegiatan Prioritas					
KP 03.01.04	Bandara yang dibangun dan	lokasi (kumulatif)	100	116	121

	dikembangkan (kumulatif angka dasar Tahun 2020)		(2023)		
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

Sumber : Perpres 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029

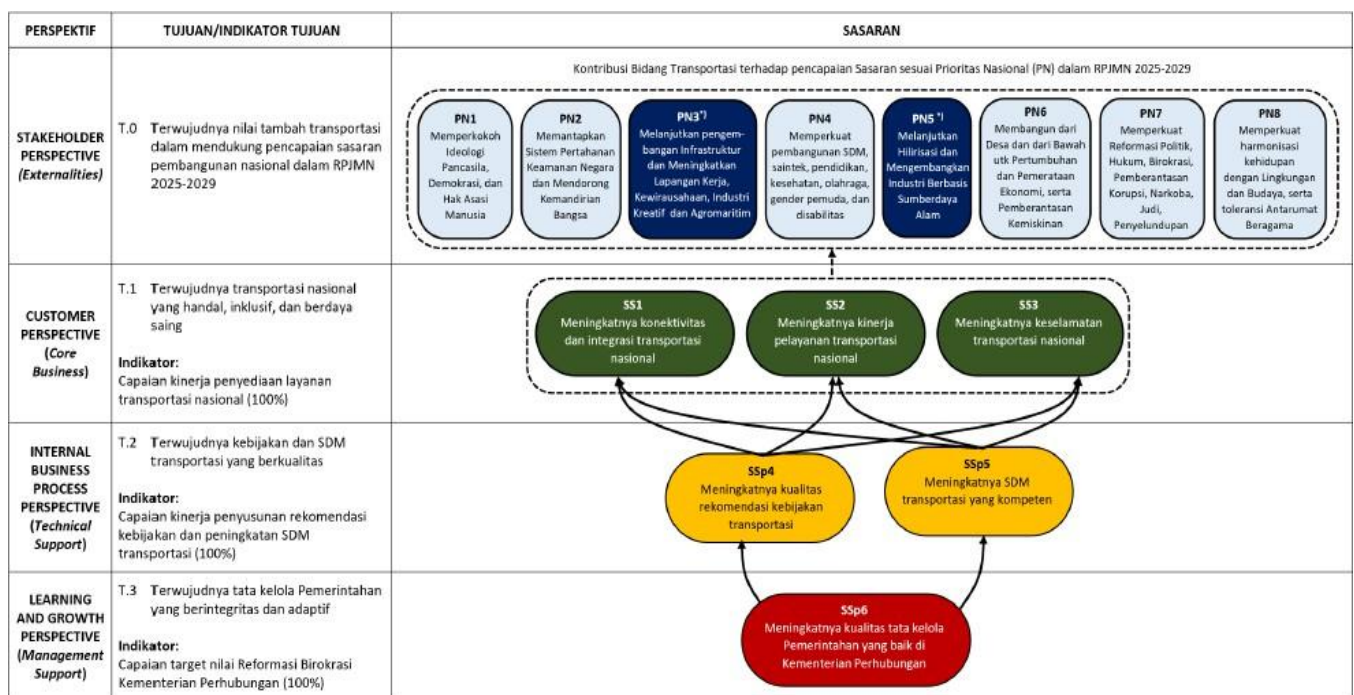
2.3.3 Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029

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

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

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

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



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

Gambar 2. 3 Strategy Map Kementerian Perhubungan 2025-2029

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

1. Pada *Stakeholders Perspective* (SP) digambarkan dukungan Kementerian Perhubungan terhadap pencapaian Astacita Presiden (Prioritas Nasional) dalam RPJMN 2025-2029 yang merepresentasikan nilai tambah (*externalities*) bidang transportasi

terhadap pengurangan emisi Gas Rumah Kaca, peningkatan stok infrastruktur, penurunan biaya logistik, peningkatan penyerapan SDM Pendidikan tinggi, dan peningkatan kemajuan penerapan Reformasi Birokrasi.

2. Pada *Customers Perspective* (CP) terdapat 3 (tiga) Sasaran Strategis (SS.1, SS.2, dan SS.3) mewakili kegiatan utama (*core business*) Kementerian Perhubungan sesuai tugas dan fungsi dalam Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan, yakni: (1) konektivitas dan integrasi (2) pelayanan, dan (3) keselamatan transportasi. Ketiga sasaran strategis yang berada pada level CP 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 (RK_{TN}) $RK_{TN} = (RK_{TD} + RK_{KA} + RK_{TL} + RK_{TU})/4$ RK_{TD} = Rasio konektivitas transportasi darat RK_{KA} = Rasio konektivitas transportasi perkeretaapian RK_{TL} = Rasio konektivitas transportasi laut RK_{TU} = Rasio konektivitas transportasi udara
		IKSS.1.2	Tingkat integrasi transportasi nasional	%	Tingkat integrasi transportasi nasional (TI_{TN}) $TI_{TN} = (TI_{TA} + TI_{TM} + TI_{TK})/3$ TI_{TA} = Tingkat integrasi transportasi antarmoda TI_{TM} = Tingkat integrasi transportasi multimoda TI_{TK} = Tingkat integrasi transportasi perkotaan
SS.2	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi nasional	Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi		Indeks	Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi (IKM_{TN}) $IKM_{TN} = (IKM_{TD} + IKM_{KA} + IKM_{TL} + IKM_{TU} + IKM_{TAM})/5$ IKM_{TD} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Darat IKM_{KA} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Perkeretaapian IKM_{TL} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Laut IKM_{TU} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Udara IKM_{TAM} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Antarmoda dan Multimoda IKM diukur melalui survei sesuai dengan Permenpan RB Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik

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

Sumber : Bagian Perencanaan Setditjen Perhubungan Udara

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

2.4.1 Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara 2025-2029

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

“Transportasi Udara Maju Menuju Indonesia Emas 2045”

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

Dalam visi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara 2025-2029 terkandung arti kondisi transportasi udara yang ingin diwujudkan adalah

Transportasi Udara Indonesia yang maju dengan karakteristik jaringan dan layanan transportasi udara yang modern, handal, inklusif, berdaya saing, dan memberikan nilai tambah, dengan pemahaman kata kunci sebagai berikut:

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

2.4.2 Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara 2025-2029

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

1. Menyediakan transportasi udara yang inklusif dan berkeadilan sesuai standar pelayanan, keselamatan dan keamanan penerbangan;

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

2.4.3 Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara 2025-2029

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

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

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

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

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

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

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

2.4.4 Sasaran Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029

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

1. *Customer Perspective (Core Business)*

- Mencakup Sasaran Program (SP1) Meningkatnya Konektivitas Transportasi Udara, dengan Indikator Kinerja Utama :
 - IKP1 Persentase Konektivitas Transportasi Udara

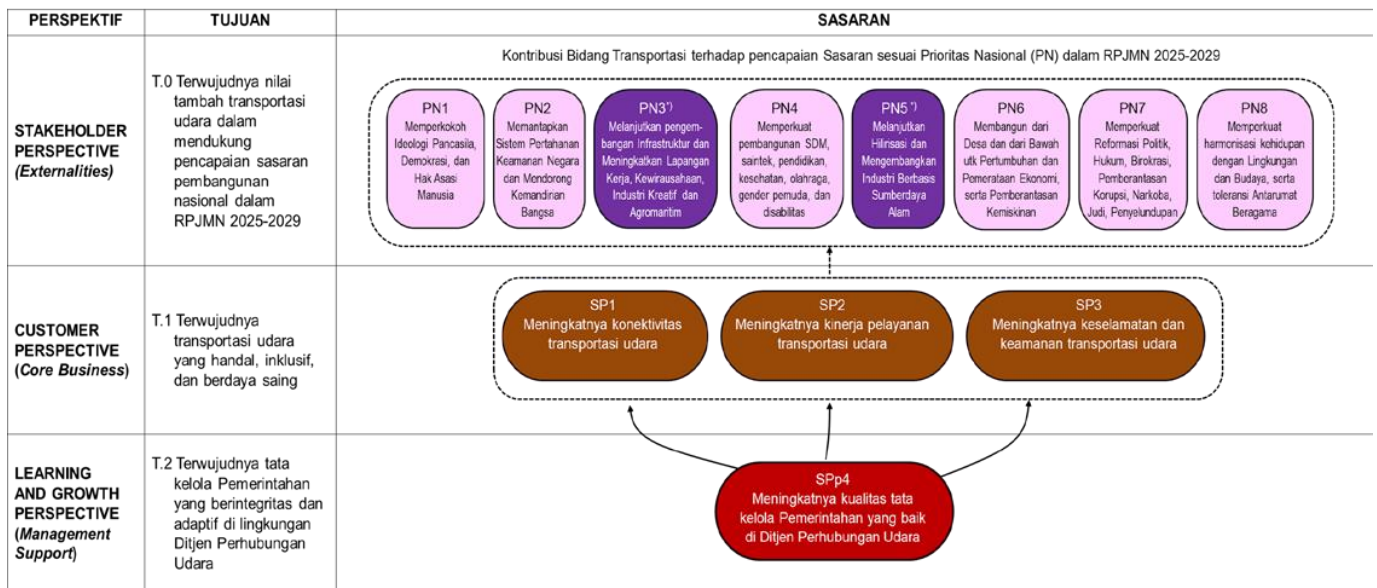
- Mencakup Sasaran Program (SP2) Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Udara, dengan Indikator Kinerja Utama :
 - IKP2 Persentase *On Time Performance (OTP)* Penerbangan
 - IKP3 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Transportasi Udara
- Mencakup Sasaran Program (SP3) Meningkatnya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

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

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

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

- IKSPp 9 Nilai pengawasan kearsipan internal Ditjen Perhubungan Udara.



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

Gambar 2. 4 Strategy Map Ditjen Perhubungan Udara 2025-2029

2.5 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN KANTOR UPBU KELAS I MOPAH MERAUKE

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

VISI

“Terwujudnya pelayanan jasa kebandarudaraan yang selamat, aman dan nyaman untuk mendukung Transportasi Udara Maju Menuju Indonesia Emas 2045”

Penjabaran terkait Visi UPBU sebagai berikut :

- Keselamatan Penerbangan : suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara. navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.

- Keamanan Penerbangan : suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas dan prosedur.
- Pelayanan : Proses pemenuhan kebutuhan pengguna jasa di Bandar Udara

MISI

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

TUJUAN

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

SASARAN

Adapun sasaran yang akan dicapai Kantor UPBU Kelas I Mopah Merauke Tahun 2025 - 2029 adalah sebagai berikut :

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

2.6 INDIKASI RISIKO PENCAPAIAN SASARAN KEGIATAN KANTOR UPBU KELAS I MOPAH MERAUKE

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

Tabel 2. 6 Daftar Indikasi Risiko Pencapaian Sasaran Kegiatan UPBU Kelas I Mopah Merauke

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

Berdasarkan Tabel 2.6, pencapaian sasaran kegiatan dalam Renstra Kantor UPBU Kelas I Mopah Merauke memiliki beberapa indikasi risiko yang perlu dimitigasi sejak tahap perencanaan hingga pelaksanaan program.

Pada sasaran “meningkatnya kinerja pelayanan Bandar Udara”, risiko utama berasal dari potensi tidak berfungsinya prasarana dan sarana transportasi udara akibat gangguan teknis maupun non teknis. Kondisi tersebut dapat menurunkan kualitas layanan operasional bandara serta menghambat kelancaran pelayanan kepada pengguna jasa. Selain itu,

terdapat risiko belum terpenuhinya Standar Pelayanan Minimal (SPM) pada sarana dan prasarana transportasi udara, yang berimplikasi pada ketidaksesuaian layanan terhadap ketentuan yang berlaku dan menurunkan tingkat kepuasan pengguna.

Pada sasaran “meningkatnya keselamatan dan keamanan penerbangan di Bandar Udara”, risiko yang dihadapi mencakup tidak tercapainya target tingkat keselamatan dan keamanan penerbangan. Risiko ini dapat dipicu oleh belum terpenuhinya fasilitas keselamatan dan keamanan transportasi udara sesuai standar yang ditetapkan, sehingga mengurangi kesiapan operasional dalam menjaga keselamatan penerbangan. Faktor eksternal seperti cuaca ekstrem dan bencana alam juga berpotensi mengganggu keselamatan dan keamanan penerbangan, sehingga diperlukan langkah antisipasi yang terukur. Di sisi lain, belum terpenuhinya jumlah dan kompetensi SDM teknisi berisiko menurunkan efektivitas pemeliharaan, inspeksi, serta respons terhadap gangguan operasional.

Pada sasaran “meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik”, indikasi risiko ditandai oleh kurangnya kualitas perencanaan dan tata kelola keuangan yang dapat berdampak pada ketidaktepatan alokasi anggaran, keterlambatan pelaksanaan kegiatan, serta akuntabilitas kinerja. Risiko lainnya adalah belum terpenuhinya jumlah dan kompetensi SDM UPBU Kelas I Mopah Merauke, yang dapat menghambat pencapaian target organisasi dan kualitas layanan administrasi pemerintahan. Selain itu, implementasi e-government yang belum optimal berpotensi mengurangi efisiensi proses bisnis, memperlambat pelayanan internal-eksternal, serta menghambat integrasi data dan pelaporan kinerja berbasis digital.

BAB III

ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KANTOR UPBU KELAS I MOPAH MERAUKE

3.1 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI PEMBANGUNAN NASIONAL

3.1.1 Arah Kebijakan Tahap Pertama RPJPN 2025-2045

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

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

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

Supremasi hukum, stabilitas, dan kepemimpinan Indonesia difokuskan pada supremasi hukum serta penguatan stabilitas politik, dan keamanan nasional yang mencakup pembaharuan substansi hukum, pengembangan budaya hukum dan transformasi kelembagaan hukum yang mengedepankan keseimbangan antara kepastian, keadilan, kemanfaatan, dan perdamaian berlandaskan Pancasila, transformasi tata kelola keamanan dalam negeri, keamanan laut, keamanan dan ketertiban masyarakat, keamanan insani dan keamanan siber sebagai pilar-pilar keamanan nasional, lembaga demokrasi yang kuat, akuntabel berbasis digital, parlemen modern, parpol yang berbasis nilai, sedangkan stabilitas ekonomi ditekankan untuk menjaga stabilitas harga yang dapat menjaga daya beli masyarakat dan kepercayaan investor, serta menjaga keberlanjutan fiskal yang adaptif untuk memenuhi kebutuhan pembangunan dan menjaga stabilitas sektor keuangan. Selanjutnya, pengembangan diplomasi yang tangguh dan pertahanan berdaya gentar kawasan difokuskan pada penguatan infrastruktur diplomasi dan kelembagaan, mengkonsolidasikan kebijakan dan langkah-langkah untuk memperkuat sinergi diplomasi, pembangunan kekuatan pertahanan berorientasi kepulauan dan maritim yang didukung industri pertahanan yang sehat, kuat dan mandiri.

Ketahanan sosial budaya dan ekologi difokuskan pada optimalisasi nilai agama dan budaya serta peran keluarga dalam pembangunan karakter manusia dan menggerakkan modal sosial dalam masyarakat; peningkatan ketangguhan manusia dan masyarakat dalam menghadapi berbagai perubahan dan bencana; penguatan riset, inovasi, dan teknologi dalam

meningkatkan daya dukung sumber daya alam dan daya tampung lingkungan hidup; pengembangan kapasitas kelembagaan dan instrumen kebijakan pengelolaan sumber daya alam dan lingkungan hidup, termasuk untuk energi baru terbarukan; penguatan standardisasi dan regulasi dalam pengelolaan sumber daya alam dan lingkungan hidup; dan akselerasi pencapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan dan penurunan emisi GRK.

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

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

3.2 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. 1 Highlight Intervensi Khusus Per Provinsi (terkait Transportasi Udara)

No	Lokasi Prioritas	<i>Highlight</i> Indikasi Intervensi
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)	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

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

3.3 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

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

Tabel 3. 2 Arah Kebijakan dan Strategi Ditjen Perhubungan Udara

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.
Sasaran	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
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 antarmoda; j. Pembangunan/pengembangan bandar udara dengan penerapan konsep <i>eco-airport</i>.

	AK5 Meningkatkan kualitas pelayanan angkutan udara	a. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap tarif angkutan udara (termasuk evaluasi TBA dan TBB); b. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap ketepatan pelayanan angkutan udara (<i>delay management</i>) termasuk penegakan sanksi hukum; c. Peningkatan pelayanan angkutan udara kargo (antara lain pengaturan pengoperasian <i>pesawat tanpa awak</i>); d. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan standar pelayanan minimal penumpang angkutan udara (termasuk penyediaan fasilitas bagi pengguna jasa berkebutuhan khusus dan fasilitas yang responsif gender).
	AK6 Meningkatkan pelayanan transportasi udara berbasis digital	a. Mendukung pelayanan perizinan berusaha terintegrasi secara elektronik melalui sistem <i>Online Single Submission (OSS)</i>; b. Penguatan regulasi pendukung pelayanan perizinan berbasis digital.
	AK7 Penguatan dukungan terhadap industri penerbangan nasional	a. Dukungan terhadap implementasi Rencana Induk Pembangunan Industri Nasional Tahun 2015-2035 (terkait industri kedirgantaraan); b. Dukungan terhadap penguatan ekosistem industri kedirgantaraan Indonesia; c. Sertifikasi Pesawat Udara Amfibi dan pesawat udara dengan teknologi terbaru dan ramah lingkungan; d. Implementasi <i>ICAO CORSIA</i> dan pengembangan/ penggunaan energi terbarukan (<i>Sustainable Aviation Fuel</i>).
Sasaran	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
SP3 Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	AK8 Meningkatkan Keselamatan Penerbangan	a. Mempertahankan tingkat keselamatan penerbangan sesuai dengan standar internasional; b. Pemenuhan regulasi penerbangan sesuai dengan standar internasional keselamatan penerbangan termasuk penegakan sanksi hukum; c. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan standar keselamatan penerbangan, khususnya wilayah 3TP; d. Dukungan peran aktif Indonesia di pertemuan Internasional dan Komite Teknis ICAO bidang keselamatan penerbangan sipil dan perlindungan lingkungan penerbangan; e. Pemenuhan fasilitas sarana dan prasarana keselamatan penerbangan sesuai dengan perkembangan teknologi terbaru; f. Peningkatan koordinasi dengan unit kerja dan Instansi terkait dalam pengawasan keselamatan dan keamanan penerbangan dan pelayaran pada perairan yang digunakan sebagai <i>Aerodrome Perairan</i>; g. Penetapan operasi manajemen lalu lintas penerbangan (<i>Balon Udara, Aerosport, dll</i>); 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 (<i>Safety Enhancement Initiatives</i>) di dalam <i>National Aviation Safety Program (NASP)</i> 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 (<i>Standards And Recommended Practices ICAO/ (SARPs)</i>) 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 Kepabeanian, Keimigrasian, dan kekarantinaaan; g. Pemenuhan kuantitas SDM di bidang keamanan penerbangan dan fasilitas (FAL) udara sesuai dengan penghitungan Analisis Beban Kerja; h. Pemenuhan kualitas dan kompetensi SDM di bidang keamanan penerbangan dan fasilitas (FAL) udara sesuai dengan aturan Standar Kompetensi Jabatan.
Sasaran	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
SPp4 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik di Ditjen Perhubungan Udara	AK10 Peningkatan kualitas perencanaan dan tata kelola keuangan Ditjen	a. Penerapan prinsip <i>good governance</i> dalam pengelolaan perencanaan dan keuangan; b. Monitoring, evaluasi, dan perbaikan sistem pengendalian internal dalam rangka penilaian tingkat maturitas penyelenggaraan SPIP Ditjen Perhubungan Udara;
	Perhubungan Udara	c. Monitoring, evaluasi, dan perbaikan penyelenggaraan SAKIP dalam rangka penilaian SAKIP Ditjen Perhubungan Udara; d. Sinkronisasi dokumen perencanaan Ditjen Perhubungan Udara dengan kebijakan nasional (RPJPN/RPJMN); e. Peningkatan efisiensi dan efektivitas dalam perencanaan dan penganggaran (melalui sistem aplikasi perencanaan dan penganggaran); f. Optimalisasi anggaran berbasis kinerja; g. Penerapan sistem keuangan yang transparan dan akuntabel (melalui sistem digitalisasi keuangan).
	AK11 Peningkatan kualitas SDM Ditjen Perhubungan Udara	a. Pengembangan SDM berdasarkan prinsip manajemen talenta di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara; b. Mendorong peningkatan kompetensi SDM melalui program pelatihan teknis serta memenuhi kompetensi manajerial, sosio kultural dan teknis sesuai dengan Standar Kompetensi Jabatan; c. Penerapan sistem penilaian kinerja SDM berbasis kinerja (Performance-Based Assessment); d. Penghargaan dan insentif berbasis kinerja dengan menerapkan sistem reward and punishment yang adil untuk meningkatkan motivasi kerja; e. Pemenuhan fasilitas kerja (lingkungan kerja) yang nyaman dan mendukung produktivitas serta motivasi kerja;

		f. Membangun budaya kerja yang positif melalui penerapan nilai-nilai perilaku kerja “BerAKHLAK” (Berorientasi Pelayanan, Akuntabel, Kompeten, Harmonis, Loyal, Adaptif, dan Kolaboratif); g. Monitoring dan evaluasi berkala terhadap efektivitas program pengembangan SDM; h. Transformasi digital dalam manajemen SDM untuk efisiensi pengelolaan SDM dan analisis kinerja serta pengembangan karier pegawai. i.
Sasaran	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
	AK12 Peningkatan efektivitas kelembagaan Ditjen Perhubungan Udara	a. Penyesuaian organisasi merujuk pada ketentuan Perpres 140 Tahun 2024 tentang Organisasi Kementerian Negara dan Perpres 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan; b. Pembentukan organ Manajemen Keselamatan Penerbangan (State Safety Program / SSP); c. Penataan tata kerja penegakan hukum; d. Pemisahan fungsi regulator dan operator terkait tata kerja pengelolaan bandar udara yang diselenggarakan oleh unit organisasi dibawah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara; e. Penataan tata kerja terhadap pembinaan Intelligent Air Transport; f. Penataan/penguatan organisasi dan tata kerja Kantor Otoritas Bandar Udara; g. Penataan kriteria klasifikasi organisasi Kantor UPBU; h. Penataan/penguatan organisasi dan tata kerja Kantor UPBU dan Satuan Pelayanan/Satpel; i. Penataan/penguatan organisasi dan tata kerja Balai- balai di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara.
	AK13 Peningkatan efektivitas regulasi Ditjen Perhubungan Udara	a. Penyusunan regulasi yang selaras dengan standar internasional (ICAO); b. Mengidentifikasi kebutuhan regulasi berdasarkan tantangan aktual dan perkembangan sektor terkait; c. Penyederhanaan dan reformasi regulasi dengan mengevaluasi, menghapus atau merevisi regulasi yang tumpang tindih dan tidak relevan; d. Deregulasi dan simplifikasi aturan melalui penyederhanaan prosedur perizinan dan regulasi agar lebih efisien dan mudah dipahami; e. Penyusunan regulasi yang adaptif terhadap perubahan teknologi dan globalisasi di sektor transportasi udara; f. Monitoring, evaluasi, dan perbaikan regulasi secara berkala dan berkelanjutan; g. Peningkatan partisipasi publik dalam pembentukan regulasi (harmonisasi regulasi lintas sektor); h. Peningkatan sistem pengawasan yang transparan dan akuntabel serta penerapan sanksi yang jelas, terukur dan konsisten; i. Meningkatkan kemudahan akses terhadap regulasi transportasi udara (penggunaan teknologi informasi).

Sasaran	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
	AK14 Peningkatan implementasi <i>e-government</i> di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara	a. Implementasi <i>roadmap</i> TIK Ditjen Perhubungan Udara; b. Peningkatan kualitas layanan informasi transportasi udara termasuk perizinan secara <i>online</i> 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 (<i>Cyber Security</i>) untuk meningkatkan keamanan data dan informasi unit kerja; e. Monitoring, evaluasi, dan perbaikan berkelanjutan terhadap implementasi <i>e-Government/Smart Governance</i> di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara; f. Mengadopsi tren teknologi terbaru seperti <i>Internet of Things (IoT)</i> dan <i>Big Data Analytics</i> 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 <i>stakeholder</i> 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 <i>e-government</i> di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara.

Sumber : Bagian Perencanaan Setditjen Perhubungan Udara

3.3.1 Kebijakan Penyelenggaraan Alokasi Ketersediaan Waktu Terbang (Slot Time) Bandar Udara

Meningkatnya pertumbuhan industri angkutan udara, menuntut diperlukannya pengelolaan *slot time* dan penggunaan fasilitas kapasitas

dan infrastruktur bandar udara secara efektif dan efisien (*airport scheduling*).

Ditjen Perhubungan Udara telah membuat suatu pedoman mengenai tata cara pengelolaan alokasi ketersediaan waktu terbang (*slot time*) bandar udara untuk meningkatkan keselamatan (*safety*) dan optimalisasi kinerja bandar udara, pelayanan navigasi penerbangan, badan usaha angkutan udara, pemegang izin kegiatan angkutan udara bukan niaga dan perusahaan angkutan udara asing melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: 57 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Alokasi Ketersediaan Waktu Terbang (*Slot time*), Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 112 Tahun 2017 dan Tahun 2018 tentang Tata Cara Pengelolaan Alokasi Ketersediaan Waktu Terbang (*Slot time*) Bandar Udara.

Tujuan *Slot Time* :

1. Mengatur Lalu Lintas Udara: *Slot time* membantu mengatur jadwal penerbangan dan mencegah keterlambatan atau konflik antar pesawat.
2. Meningkatkan Keselamatan: dengan mengatur *slot time*, dapat mengurangi risiko kecelakaan atau insiden yang disebabkan oleh kepadatan lalu lintas udara.
3. Meningkatkan Efisiensi: *Slot time* membantu meningkatkan efisiensi operasional bandara dan maskapai penerbangan.

Faktor yang Mempengaruhi *Slot Time*

1. Kapasitas Bandara: Kapasitas bandara, termasuk jumlah *runway* dan *apron*, dapat mempengaruhi *slot time*.
2. Jadwal Penerbangan: Jadwal penerbangan yang padat dapat mempengaruhi *slot time*.
3. Cuaca: Cuaca buruk dapat mempengaruhi *slot time* dan menyebabkan keterlambatan.

Saat ini Kementerian Perhubungan dengan Mengacu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 57 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan

Alokasi Ketersediaan Waktu Terbang (*Slot Time*) Bandar Udara, membentuk organisasi yang terdiri dari :

- 1) Penyelenggara *Slot Time* Bandar Udara, sebagai pihak yang mengawasi, mengkoordinasikan, mengevaluasi dan melaporkan penggunaan *slot time* di bandar udara yang dikoordinasikan di Indonesia. Penyelenggara *Slot Time* Bandar Udara terdiri dari:
 - a. Ketua Penyelenggara *Slot Time* Bandar Udara adalah Direktur Angkutan Udara sebagai *Ex Officio* Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
 - b. Sekretaris Penyelenggara *Slot Time* Bandar Udara adalah Kepala Sub Direktorat Operasi Navigasi penerbangan, Direktorat Navigasi Penerbangan dan Kepala Sub Direktorat Standarisasi Bandar Udara, Direktorat Bandar Udara.
 - c. Pengelola *Slot Time* adalah Penyelenggara Bandar Udara dan Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan.
- 2) Unit Pelaksana Koordinasi *Slot*, sebagai pihak yang melakukan koordinasi penerapan alokasi ketersediaan waktu terbang (*slot time*). Unit Pelaksana Koordinasi *Slot* (UPKS) merupakan unit yang bertugas sebagai fasilitator dan atau mediator penerapan *slot time* di Bandar udara sesuai area tugas. UPKS diketuai oleh Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara, Sekretaris adalah *General Manager* Perum LPPNPI setempat dan anggotanya adalah *General Manager* atau Kepala Penyelenggara Bandar Udara setempat.

Dalam Mengelola *Slot time* telah terbentuk unit khusus yaitu *Indonesia Airport Slot Management (IASM)* dengan mengelola *slot time* sebagai berikut:

1. Penerbangan berjadwal dalam negeri di 35 (tiga puluh lima) Bandar Udara yaitu Bandar Udara Maimun Saleh-Sabang, Bandar Udara Sultan Iskandar Muda-Banda Aceh, Bandar Udara Kualanamu-Medan Deli Serdang, Bandar Udara Sultan Thaha-

Jambi, Bandar Udara Sisingamangaraja XII-Siborong-Borong, Bandar Udara Hang Nadim- Batam, Bandar Udara Radin Inten II- Bandar Lampung, Bandar Udara Minangkabau-Padang, Bandar Udara Depati Amir-Pangkal Pinang, Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II-Pekanbaru, Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II-Palembang, Bandar Udara Raja Haji Fisabilillah- Tanjung Pinang, Bandar Udara Soekarno Hatta-Banten, Bandar Udara Halim Perdanakusuma-Jakarta, Bandar Udara Husein Sastranegara- Bandung, Bandar Udara Adi Soemarmo-Surakarta, Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani-Semarang, Bandar Udara Juanda-Sidoarjo, Bandar Udara Adisutjipto-Yogyakarta, Bandar Udara Juwata-Tarakan, Bandar Udara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan-Balikpapan, Bandar Udara Syamsuddin Noor-Banjarmasin, Bandar Udara Supadio- Pontianak, Bandar Udara Sultan Hasanuddin-Makassar, Bandar Udara Djalaluddin-Gorontalo, Bandar Udara Haluoleo-Kendari, Bandar Udara Mutiara Sis Al Jufri-Palu, Bandar Udara Sam Ratulangi-Manado, Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai-Bali, Bandar Udara Lombok-Lombok Tengah, Bandar Udara El Tari-Kupang, Bandar Udara Pattimura-Ambon, Bandar Udara Frans Kaisiepo-Biak, Bandar Udara Sentani-Jayapura, Bandar Udara Mopah-Merauke;

2. Penerbangan berjadwal luar negeri di seluruh bandar udara yang melayani penerbangan luar negeri;
3. Untuk penerbangan berjadwal dalam negeri di luar bandar udara dan untuk seluruh penerbangan tidak berjadwal diberikan oleh Penyelenggara Bandar Udara dan Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan setempat.

Sebagai rencana strategis dan prioritas dalam penyelenggaraan alokasi ketersediaan waktu terbang (*slot time*) bandar udara akan dilakukan

langkah-langkah pendukung dalam kurun waktu sampai dengan Tahun 2029, sebagai berikut :

1. Penguatan Aplikasi Sistem Pengawasan *Slot Time* untuk mempermudah pengawasan utilisasi *slot time* sebagai bahan penyusunan rapor pelaksanaan penerbangan oleh Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal dan Perusahaan Angkutan Udara Asing pada setiap periode penerbangan *Summer* dan *Winter*.
2. Proses rekonsiliasi *slot time* pada setiap awal periode penerbangan untuk mengetahui status *slot time* yang telah disetujui namun tidak diajukan pada saat proses perpanjangan persetujuan rute penerbangan berjadwal dalam negeri dan luar negeri.
3. Badan usaha angkutan udara dan perusahaan angkutan udara asing yang memiliki *On Time Performance (OTP)* penerbangan yang lebih baik, akan memperoleh prioritas lebih tinggi untuk mendapatkan *historical slot* untuk permohonan rencana rute penerbangan periode berikutnya. Penilaian *slot* toleransi ketidaktepatan waktu pelaksanaan penerbangan untuk perhitungan *On Time Performance (OTP)* adalah 15 menit sebelum atau 15 menit sesudah dari *slot* yang diberikan.
4. Apabila terdapat nilai *OTP* yang sama, maka penentuan prioritas berdasarkan asas *first come (first submission) first serve*;
5. Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing yang tidak melaksanakan persetujuan *slot time (slot time clearance)* penerbangan berjadwal domestik dan berjadwal internasional yang telah diberikan sebesar minimal 80% selama periode slot untuk *winter* atau *summer* maka akan kehilangan prioritas *slot time* untuk periode selanjutnya.

3.3.2 Angkutan Udara Tahun 2025-2029

Penataan Bandar Udara Internasional diatur didalam peraturan menteri perhubungan Nomor PM 40 Tahun 2023 yang mengatur mekanisme perubahan status penggunaan bandar udara. berdasarkan ketentuan

tersebut bandar udara domestik dapat melayani penerbangan internasional dalam kondisi dan kepentingan tertentu meliputi:

1. Kepentingan Kenegaraan
2. Kegiatan acara bersifat Internasional
3. Kebutuhan Keagamaan (Haji dan Umrah)
4. Penunjang pertumbuhan ekonomi nasional (Pariwisata, Industri dan perdagangan)
5. Dukungan Penanganan Bencana.

Jumlah Bandara Internasional di dalam KM 31 Tahun 2023 ditata menjadi 17 Bandar udara antara lain: Soekarno hatta, Kertajati, YIA, Juanda, I Gusti Ngurah Rai, Lombok Praya, SIM Aceh, Kualanamu, Minangkabau, SSKII, Hangnadim, Balikpapan, Makasar Hassanudin, Sam Ratulangi, Sentani, Labuan Bajo, dan Halim Perdana Kusuma.

Berdasarkan Instruksi Presiden didalam rapat terbatas dalam rangka mendorong perputaran ekonomi dan pariwisata daerah dilakukan pembukaan beberapa bandar udara domestik menjadi bandara internasional beserta bandar udara internasional sebelumnya untuk melayani penerbangan internasional dimana jumlah bandar udara internasional per Tahun 2025 adalah sebanyak 38 bandar udara terdiri dari 36 bandar udara yang ditetapkan berdasarkan KM 37 Tahun 2025 dan 2 bandar udara berdasarkan KM 55 Tahun 2025 sebagaimana Tabel berikut :

NO	Nama Bandar Udara	Lokasi Bandar Udara
1	Sultan Iskandar Muda	Aceh
2	Kualanamu	Sumatera Utara
3	Minangkabau	Sumatera Barat
4	Silangit (Raja Sisingamangaraja XII)	Sumatera Utara
5	Sultan Syarif Kasim II	Riau

6	Hang Nadim	Kepulauan Riau
7	Soekarno–Hatta	Banten
8	Halim Perdanakusuma	DKI Jakarta
9	Kertajati	Jawa Barat
10	Yogyakarta International Airport (Kulon Progo)	DI Yogyakarta
11	Juanda	Jawa Timur
12	I Gusti Ngurah Rai	Bali
13	Zainuddin Abdul Madjid (Lombok)	Nusa Tenggara Barat
14	Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan	Kalimantan Timur
15	Sultan Hasanuddin	Sulawesi Selatan
16	Sam Ratulangi	Sulawesi Utara
17	Sentani	Papua
18	Komodo	Nusa Tenggara Timur
19	Sultan Mahmud Badaruddin II	Sumatera Selatan
20	H.A.S. Hanandjoeddin	Kepulauan Bangka Belitung
21	Jenderal Ahmad Yani	Jawa Tengah
22	Syamsudin Noor	Kalimantan Selatan
23	Supadio	Kalimantan Barat
24	Raja Haji Fisabilillah	Kepulauan Riau
25	Radin Inten II	Lampung
26	Adi Soemarmo	Jawa Tengah
27	Banyuwangi	Jawa Timur
28	Juwata	Kalimantan Utara
29	El Tari	Nusa Tenggara Timur
30	Pattimura	Maluku
31	Frans Kaisiepo	Papua
32	Mopah	Papua Selatan
33	Dhoho / Kediri Airport	Jawa Timur
34	Mutiara SIS Al-Jufri	Sulawesi Tengah
35	Domine Eduard Osok	Papua Barat Daya
36	Aji Pangeran Tumenggung Pranoto	Kalimantan Timur
37	Sultan Syarif Haroen Setia Negara	Riau
38	Bersujud (Batulicin)	Kalimantan Selatan

Tantangan dan resiko dalam penetapan bandara internasional :

1. Integrasi rencana pembukaan rute internasional dengan promosi pariwisata.
2. Implementasi multi-airport system dalam mengoptimalkan layanan rute penerbangan terhadap catchment area layanan pada bandara yang saling berdekatan.
3. Pembukaan rute udara domestik lanjutan menuju destinasi (untuk destinasi yang di luar cakupan bandara internasional)
4. Kolaborasi dalam penyiapan infrastruktur penunjang (alih moda transportasi, aksesibilitas, akomodasi) pada masing-masing destinasi
5. Pengembangan ekosistem transportasi udara melalui seaplane/amphibious aircraft untuk menunjang destinasi wisata bahari.

Penetapan bandar udara internasional di evaluasi selama 6 (enam) bulan dalam hal kesiapan sarana dan prasarana bandara serta selama 24 bulan dalam hal penyediaan pelayanan penerbangan dari dan menuju luar negeri oleh direktorat jenderal perhubungan udara. penetapan bandar udara berikutnya dilaksanakan secara selektif dengan mempertimbangkan aspek kesiapan pelayanan angkutan udara yang dikoordinasikan lintas kementerian dan lembaga terkait.

3.4 ARAH KEBIJAKAN KANTOR UPBU KELAS I MOPAH MERAUKE

Arah kebijakan Kantor UPBU Kelas I Mopah Merauke 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 I Mopah Merauke dengan Pemerintah Daerah;
6. Peningkatan koordinasi antara Kantor UPBU Kelas I Mopah Merauke dengan Pemerintah Daerah dalam pengelolaan bandar udara;
7. Pengembangan dan pengelolaan bandar udara dilakukan dengan mempertimbangkan aspek politik, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan wilayah;
8. Peningkatan kerjasama dalam pengusahaan bandar udara dengan mengikutsertakan Pemerintah Daerah, BUMN dan Swasta;
9. Peningkatan kompetensi dan profesionalisme SDM Kantor UPBU Kelas I Mopah Merauke dengan mengikuti training di dalam dan luar negeri;
10. Pengelolaan tertib administrasi/keuangan perkantoran secara elektronik yang didukung oleh ketersediaan sarana dan prasarana perkantoran.
11. Mendukung kelancaran pelaksanaan Program Jembatan Udara di wilayah Papua Selatan
12. Mendukung kemudahan dalam penanganan bencana alam di wilayah Papua Selatan khususnya wilayah adat Ha Anim

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

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

suhu ruangan, fasilitas informasi, fasilitas antarmoda, fasilitas penumpang berkebutuhan khusus, dll;

Dalam rangka peningkatan keselamatan, keamanan dan pelayanan Bandar Udara Kelas I Mopah Merauke, maka beberapa kegiatan strategis (prioritas) yang akan dilaksanakan Tahun 2025-2029 sesuai dengan Rencana Induk Bandar Udara Kelas I Mopah Merauke (KP 354 tentang Rencana Induk Bandara Mopah) yang juga telah dituangkan dalam kerangka pendanaan Tahun 2025-2029 antara lain adalah :

- 1) Pekerjaan lanjutan pembangunan terminal
 - 2) Pekerjaan Pemenuhan Standar runway Strip
 - 3) Pekerjaan Rekonstruksi Apron
 - 4) Pemenuhan Standar Pagar
 - 5) Pekerjaan Jalan Lingkungan
 - 6) Pekerjaan Drainase
 - 7) Pengadaan dan pemasangan X-Ray Cargo
 - 8) Pengadaan dan pemasangan X-Ray Cabin
 - 9) Pengadaan dan pemasangan CCTV
 - 10) Perbaikan dan Peningkatan Daya Dukung Landas Pacu dan Apron (Satpel Senggo)
 - 11) Pekerjaan Pemenuhan Standar runway Strip (Satpel Senggo)
-
3. Pelaksanaan survei kepuasan pelanggan guna menjaring masukan dari pengguna jasa layanan bandar udara.
 4. Peningkatan pemanfaatan dan optimalisasi aset bandar udara;
 5. Peningkatan standar kompetensi dan profesionalisme SDM bandar udara melalui diklat-diklat penerbangan;
 6. Sosialisasi keselamatan dan keamanan penerbangan kepada masyarakat setempat;
 7. Pengembangan fasilitas prasarana bandar udara untuk mendukung pelaksanaan jembatan udara;
 8. Pengembangan fasilitas prasarana bandar udara guna mendukung kemudahan dalam penanganan bencana alam

Adapun kebijakan nasional terkait pengembangan Bandar Udara Kelas I Mopah Merauke antara lain:

A. Berdasarkan Perpres 12 Tahun 2025 tentang RPJMN Tahun 2025 – 2029 :

1. Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas intra dan antar wilayah pendukung kawasan sentra produksi pangan/food estate sebagai bandar udara penyedia konektivitas sebagai akses menuju sentra pangan
2. Indikasi pembangunan/pengembangan bandara di perbatasan
3. Indikasi pengembangan bandar udara pendukung logistic
4. Program padat karya pada sektor transportasi udara
5. Penyedia konektivitas sebagai akses menuju sentra pangan lokal di Kab.Mappi (Satpel Senggo)
6. Indikasi pengembangan bandara pada kawasan afirmasi / Daerah tertinggal Papua Selatan (Satpel Senggo)

B. Keputusan Dirjen Perhubungan Udara No. KP-DJPU 302 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029 :

- Pemenuhan fasilitas pelayanan Bandar Udara Internasional

C. Berdasarkan Menteri Perhubungan nomor KM 33 Tahun 2024 tentang Tata Nal Kebandarudaraan Nasional bahwa sesuai Rencana Induk Nasional Bandar Udara (RINBU) :

- Bandar Udara Mopah merupakan bandar udara di daerah terisolir dan daerah perbatasan;
- Bandar Udara Mopah merupakan bandar udara Pengumpul Skala Pelayanan Sekunder (PS) dengan klasifikasi landas pacu 4C.

D. Berdasarkan PP 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010-2025 bahwa untuk Provinsi Papua telah ditetapkan Kawasan Pengembangan Pariwisata – **KPPN Wazur - Merauke dan sekitarnya** untuk mendukung Destinasi Pariwisata Nasional - **DPN Merauke – Wazur dan sekitarnya**. sehingga keberadaan Bandar Udara Mopah - Merauke

diharapkan dapat mendukung peningkatan sektor pariwisata di wilayah Provinsi Papua.

3.5 KERANGKA REGULASI KANTOR UPBU KELAS I MOPAH MERAUKE

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

3.6 KERANGKA KELEMBAGAAN KANTOR UPBU KELAS I MOPAH MERAUKE

Berdasarkan Keputusan Dirjen Perhubungan Udara Nomor : 302 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029 untuk mewujudkan organisasi dan tata kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang tepat fungsi ukuran dan kinerja, maka dilakukan penetapan dengan fokus pada Tahun 2028 fokus pada evaluasi dan penyesuaian terhadap tugas, fungsi dan beban organisasi pada Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara.

3.7 MANAJEMEN RISIKO

Dalam rangka mencapai target kinerja organisasi secara efektif dan efisien diperlukan adanya penerapan manajemen risiko yang pelaksanaannya lebih lanjut mengikuti ketentuan dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 69 Tahun 2023 tentang Manajemen Risiko di Lingkungan Kementerian Perhubungan dan mempertimbangkan Keputusan Menteri PPN/Kepala Bappenas terkait penetapan Manajemen Risiko Pembangunan Nasional Lintas Sektor dalam RKP.

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

Penerapan manajemen risiko dilakukan sejak tahap perencanaan hingga evaluasi. Pada tahap penyusunan Renstra, analisis risiko digunakan untuk mengantisipasi perubahan

lingkungan strategis, keterbatasan sumber daya, serta potensi gangguan internal maupun eksternal. Selanjutnya, dalam tahap pelaksanaan, manajemen risiko menjadi alat pemantau 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 manajemen risiko disampaikan rencana tindak lanjut penyelesaian (RTP) dari hasil identifikasi risiko-risiko utama terhadap pencapaian masing-masing sasaran kegiatan pada tingkat UPBU Kelas I Mopah Merauke. 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 Rencana Mitigasi Risiko Kantor UPBU Kelas I Mopah

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
Pengoperasian Sarana dan Prasarana Penerbangan			
1	Pembatalan jadwal penerbangan Angkutan Udara Perintis	a. Berkoordinasi dengan operator Angkutan Udara Perintis dan Direktur Angkutan Udara b. Berkoordinasi dan meminta bantuan kepada pihak aparat setempat untuk melaksanakan pengamanan c. Rapat evaluasi dengan pihak operator angkutan udara perintis d. Berkoordinasi dengan pihak BMKG untuk pemantauan kondisi cuaca e. Berkoordinasi dengan pihak maskapai untuk perbaikan pesawat udara	UPBU MOPAH
2	Kebijakan penjualan tiket yang kurang tepat	a. Berkoordinasi dengan pihak maskapai untuk menciptakan metode penjualan tiket yang lebih baik b. Mensosialisasikan kebijakan maskapai dalam penjualan tiket kepada masyarakat agar tidak terjadi	UPBU MOPAH

		kesalahpahaman tata cara pembelian tiket	
3	Oknum petugas maskapai memanipulasi data muatan kargo pada manifest	a. Menetapkan prosedur penimbangan yang jelas dan transparan b. Mewajibkan penggunaan timbangan yang sudah terkalibrasi c. Melakukan pencatatan secara rinci	UPBU MOPAH
4	Ketersediaan stok BBM yang tidak memadai untuk memenuhi kebutuhan penerbangan perintis	a. Melakukan perhitungan detail kebutuhan BBM Avtur berdasarkan data historis, jarak tempuh, jenis pesawat dan faktor cuaca b. Berkoordinasi dengan direktorat teknis	UPBU MOPAH
Pembangunan dan/atau Pengembangan Sarana dan Prasarana Penerbangan			
1	Pengadaan dan pemasangan catu daya termasuk jaringan distribusi Satpel Senggo tidak dapat direalisasikan	a. Memaksimalkan pagu anggaran yang tersedia untuk menunjang kegiatan operasional bandara b. Mengirimkan teknisi dari UPBU Mopah untuk perbantuan di Satpel Senggo	UPBU MOPAH
2	Perawatan dan pemeliharaan fasilitas listrik tertunda	a. Mengirimkan teknisi dari UPBU Mopah untuk perbantuan di Satpel Senggo	UPBU MOPAH
3	Kegiatan operasional dan pemeliharaan prasarana bandar udara tidak dapat dilaksanakan dengan maksimal	a. Memaksimalkan pagu anggaran yang tersedia untuk menunjang kegiatan operasional dan pemeliharaan bandar udara	UPBU MOPAH
4	Adanya warga dan hewan liar yang melintas di sisi udara	a. Melaksanakan kegiatan patroli dan pengawasan area parimeter bandara secara berkala b. Memperbaiki pagar parimeter sesuai dengan ketentuan yang sudah ditetapkan	UPBU MOPAH

		c. Bersosialisasi kepada masyarakat akan pentingnya keamanan dan keselamatan penerbangan	
Pemeliharaan Sarana dan Prasarana Penerbangan			
1	Adanya kerusakan atau penurunan mesin pada kendaraan PKP-PK	a. Melakukan maintenance secara rutin b. Mengoptimalkan penggunaan sesuai dengan kondisi yang ada c. Melakukan verifikasi kesesuaian material dan suku cadang dengan spesifikasi KAK	UPBU MOPAH
Keamanan dan Keselamatan Operasional Penerbangan			
1	Kegiatan RKL dan RPL tidak dapat dilaksanakan	a. Memaksimalkan pagu anggaran yang tersedia b. Meningkatkan koordinasi dengan Direktorat terkait tentang keterbatasan anggaran yang mengakibatkan kegiatan tidak bisa berjalan	UPBU MOPAH
Layanan BMN			
1	Pengelolaan aset BMN tidak sesuai dengan regulasi dan kurang maksimal	a. Mengajukan kebutuhan pegawai dan memaksimalkan pengelolaan aset yang ada b. Memaksimalkan kegiatan diklat dan mengirimkan pegawai yang berada dalam bidangnya untuk meningkatkan kompetensi	UPBU MOPAH
2	Pemanfaatan BBM untuk kepentingan pribadi	a. Pengisian BBM hanya dilakukan oleh petugas BMN dan dibatasi pengisiannya b. Dilaksanakan pencatatan atau pembukuan	UPBU MOPAH
Layanan Perkantoran			

3	Kurangnya anggaran untuk pembayaran gaji dan tunjangan pegawai	a. Melakukan koordinasi dan menghitung kekurangan belanja pegawai untuk dilakukan revisi terhadap anggaran belanja pegawai di Tahun berjalan	UPBU MOPAH
Layanan Organisasi dan Tata Kelola Internal			
4	Belum terpenuhinya kebutuhan SDM dengan kompetensi yang dipersyaratkan atau pemenuhan kualitas dan kuantitas SDM yang belum memadai	a. Permohonan diklat menggunakan anggaran BPSDM b. Pelaksanaan diklat dan bimtek secara daring c. Mengajukan nama-nama pegawai yang belum pernah melaksanakan diklat d. Mengusulkan pegawai mengikuti diklat sesuai dengan bidangnya	UPBU MOPAH
Layanan Perkantoran			
1	Terdapat kerusakan pada fasilitas penunjang administrasi perkantoran	a. Melakukan pemeliharaan, perbaikan maupun penggantian terhadap fasilitas penunjang yang mengalami kerusakan dan atau habis pakai	UPBU MOPAH
OM Prasarana Bidang Konektivitas Udara			
1	Terdapat kebocoran pada selasar terminal penumpang	b. Melakukan pemeliharaan rutin dan melakukan perbaikan pada atap terminal penumpang c. Mengusulkan kegiatan penganggaran untuk perbaikan atap terminal	UPBU MOPAH
2	Peningkatan suhu panas pada terminal penumpang Bandara Mopah	a. Mengoperasikan AHU pada rentang waktu tertentu b. Melakukan maintenance secara rutin	UPBU MOPAH

BAB IV
TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN
KANTOR UPBU KELAS I MOPAH MERAUKE

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 USD 23.000-30.300 dan masuk ke dalam ekonomi 5 (lima) terbesar di dunia yang utamanya didorong oleh peningkatan kontribusi PDB industri manufaktur menjadi 28,0 persen dan PDB kemaritiman menjadi 15,0 persen berbasis inovasi serta secara inklusif dan berkelanjutan. Lapangan pekerjaan layak (*decent job*) yang tercipta akan meningkatkan jumlah penduduk berpendapatan menengah sekitar 80 persen.

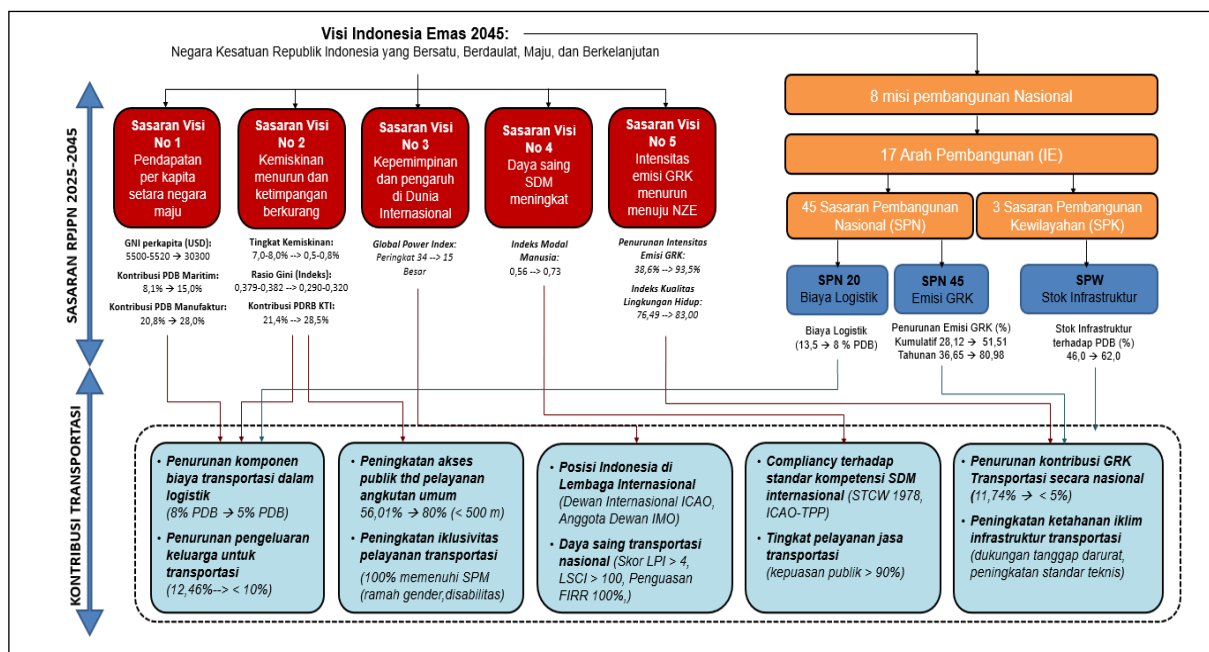
Sasaran kedua, sejalan dengan peningkatan ekonomi yang tinggi, kesempatan kerja dan pendapatan kelas menengah meningkat, sehingga kemiskinan menurun menjadi 0,5-0,8 persen dengan memastikan bahwa pengukuran kemiskinan dapat mengukur kesejahteraan rakyat secara absolut dan peningkatannya dapat dibandingkan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

Sasaran ketiga, sejalan dengan kemajuan yang diraih oleh Indonesia, peran dan pengaruh di dunia internasional meningkat yang dicerminkan penguatan diplomasi internasional dan kepemimpinan global, pengaruh budaya, peran aktif dalam organisasi internasional,

serta berkontribusi terhadap penyelesaian isu-isu global yang diukur dengan *Global Power Index* (GPI) di peringkat 15 besar dunia.

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

Sasaran kelima dalam mewujudkan Indonesia menjadi negara yang maju, Indonesia berkomitmen kuat untuk melaksanakan pembangunan secara berkelanjutan sekaligus ramah lingkungan dalam kerangka ekonomi hijau yang ditunjukkan oleh menurunnya intensitas emisi Gas Rumah Kaca dibandingkan kondisi Tahun 2010 menjadi 93,5 persen pada Tahun 2045, dan meningkatnya Indeks Kualitas Lingkungan Hidup menjadi 83,00 pada Tahun yang sama.



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

Gambar 4. 1 Sasaran dan Target RPJPN 2025-2045

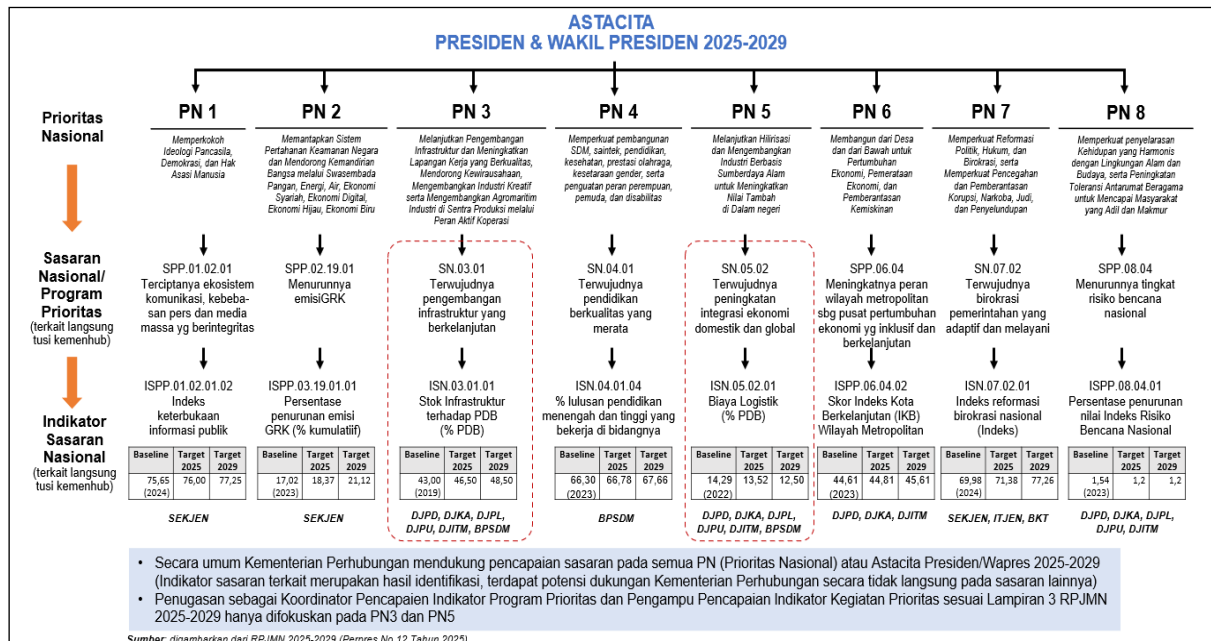
4.1.2 Sasaran Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029

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

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

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

Prioritas Nasional	Sasaran dan Indikator	Baseline 2024	Target 2025	Target 2029
Prioritas Nasional 2: Memantapkan Sistem Pertahanan Keamanan Negara dan Mendorong Kemandirian Bangsa melalui Swasembada Pangan, Energi, Air, Ekonomi Syariah, Ekonomi Digital, Ekonomi Hijau, dan Ekonomi Biru	Sasaran : Terwujudnya Transformasi Ekonomi Hijau			
	Persentase Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca (GRK) Kumulatif (%)	17,02 (2023)	18,37	21,12
	Persentase Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca (GRK) Tahunan (%)	23,48 (2023)	26,67	30,11
Prioritas Nasional 3: Melanjutkan Pengembangan Infrastruktur dan Meningkatkan Lapangan Kerja yang Berkualitas, Mendorong Kewirausahaan, Mengembangkan Industri kreatif serta Mengembangkan Agromaritim Industri di Sentra Produksi melalui Peran Aktif Koperasi	Sasaran : Terwujudnya Pengembangan Infrastruktur yang Berkelanjutan			
	Stok Infrastruktur terhadap PDB (%)	43,0 (2019)	46,5	48,5
Prioritas Nasional 5: Melanjutkan Hilirisasi dan Mengembangkan Industri Berbasis Sumber Daya Alam untuk Meningkatkan Nilai Tambah di Dalam Negeri	Sasaran : Terwujudnya Peningkatan Integrasi Ekonomi Domestik dan Global Biaya Logistik (% PDB)	14,29 (2022)	13,52	12,50



Gambar 4. 3 Sasaran RPJMN 2025-2029 terkait Langsung Tugas dan Fungsi Kemenhub

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

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

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

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

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

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

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

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	1,41 9	1,44 7	1,47 6	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

INDIKATOR KINERJA BIAYA TRANSPORTASI LOGISTIK PADA SEKTOR TRANSPORTASI UDARA

Sesuai dengan Perpres 12 Tahun 2025 tentang RPJMN Tahun 2025-2029, indikator *”Biaya transportasi logistik pada angkutan udara terhadap PDB”* merupakan salah satu indikator RPJMN 2025-2029 yang digunakan untuk untuk menilai dampak kebijakan pada peningkatan daya saing logistik nasional dan mendukung konektivitas ekonomi di wilayah Indonesia. Penurunan biaya logistik menunjukkan peningkatan kinerja pemerintah dalam menciptakan ekosistem transportasi udara yang efisien antara lain melalui optimalisasi proses, digitalisasi layanan, peningkatan kapasitas fasilitas kargo, dan mendorong kolaborasi antar pelaku usaha.

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

Tabel 4. 6 Rincian Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 terkait Biaya Transportasi Logistik Angkutan Udara

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

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

4.2 INDIKASI KEGIATAN STRATEGIS

4.2.1 Indikasi Kegiatan Strategis RPJMN 2025-2029

Adapun kebijakan nasional terkait pengembangan Bandar Udara Kelas I Mopah Merauke berdasarkan Perpres 12 Tahun 2025 tentang RPJMN Tahun 2025 – 2029 antara lain:

1. Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas intra dan antar wilayah pendukung kawasan sentra produksi pangan/food estate sebagai bandar udara penyedia konektivitas sebagai akses menuju sentra pangan
2. Indikasi pembangunan/pengembangan bandara di perbatasan
3. Indikasi pengembangan bandar udara pendukung logistic
4. Program padat karya pada sektor transportasi udara
5. Penyedia konektivitas sebagai akses menuju sentra pangan lokal di Kab.Mappi (Satpel Senggo)
6. Indikasi pengembangan bandara pada kawasan afirmasi / Daerah tertinggal Papua Selatan (Satpel Senggo)

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

Menurut Keputusan Dirjen Perhubungan Udara No. KP-DJPU 302 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029 Kantor UPBU Kelas I Mopah Merauke termasuk kedalam rencana strategis DJPU dalam kegiatan pemenuhan fasilitas pelayanan Bandar Udara Internasional

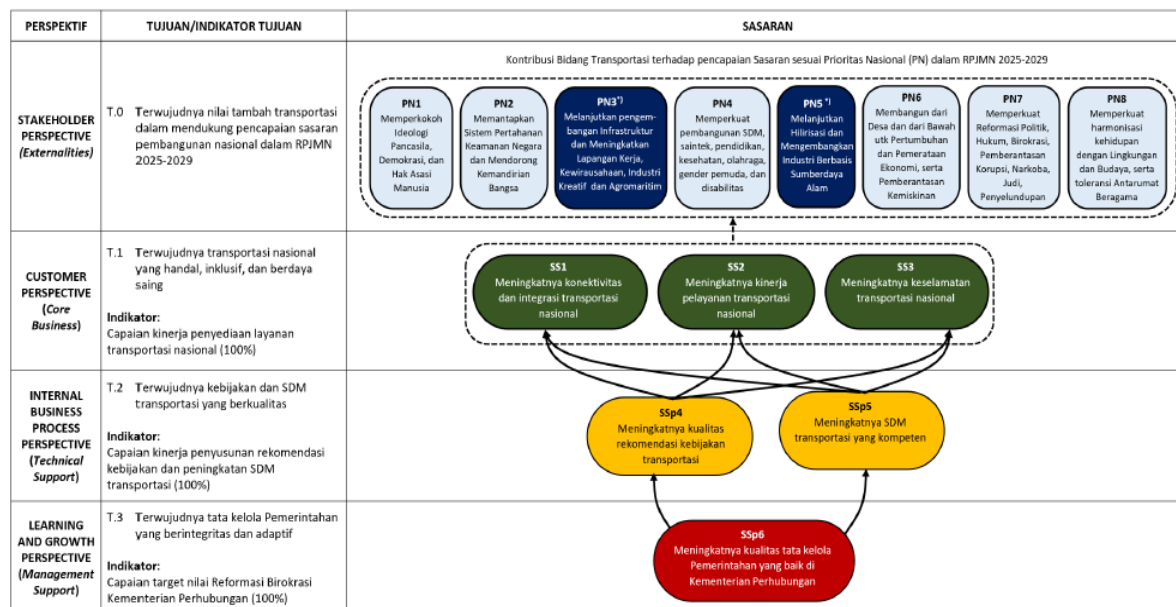
4.3 TARGET KINERJA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2025-2029

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 Meningkatnya SDM transportasi yang kompeten;

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



*) Pada level Stakeholder (T.0) merupakan tujuan dan sasaran pada level Nasional (RPJMN 2025-2029) yang pengukurannya dikoordinasikan oleh Kemenko Bidang Perekonomian dan Kementerian PPN/Bappenas.
 **) Pada Pads Pn3 dan Pns terdapat penguatan langsung kepada Kementerian Perhubungan sebagai koordinator pencapaian Indikator Program Prioritas atau pengampu pencapaian Indikator Kegiatan Prioritas pada Lampiran III RPJMN 2025-2029.

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

Tabel 4. 7 Target Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan 2025-2029

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

4.4 TARGET KINERJA DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2025-2029

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

Tabel 4. 8 Sasaran dan Indikator Kinerja Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029

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

4.5 TARGET KINERJA KANTOR UPBU KELAS I MOPAH MERAUKE TAHUN 2025-2029

Sasaran beserta indikator kinerja yang ingin dicapai dalam mewujudkan visi dan misi Kantor UPBU Kelas I Mopah Merauke Tahun 2025-2029 sebagai berikut :

Tabel 4. 9 Sasaran dan Indikator Kinerja Kantor UPBU Kelas I Mopah Merauke 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	IKSK 1.1	Jumlah Penumpang yang dilayani	Orang	358.177	361.759	365.376	369.030	372.720	376.448
		IKSK 1.2	Jumlah Kargo yang dilayani	Kg	4.096.132	2.890.118	2.976.821	3.066.126	3.158.109	3.252.853
		IKSK 1.3	Jumlah Pergerakan Pesawat yang dilayani	Angka	8.879	8.923	9.013	9.103	9.194	9.286
		IKSK 1.4	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Bandar Udara	Indeks	95,31	88	89	90	91	92
SK2	Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Penerbangan di Bandar Udara	IKSK 2.1	Persentase <i>Safety Performance Indicator (SPI)</i> Bandar Udara	%	IKSK Baru	100	100	100	100	100
		IKSK 2.2	Persentase Pemenuhan Standar Keamanan Penerbangan di Bandar Udara	%	IKSK Baru	80	97,58	97,60	97,62	97,64
SKp3	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	IKSKp 3.1	Nilai Hasil Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	Nilai	IKSK Baru	76,00	81,05	81,10	81,15	81,20
		IKSKp 3.2	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	%	IKSK Baru	95,15	95,20	95,25	95,30	95,35
		IKSKp 3.3	Persentase Nilai Aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi	%	100	100	100	100	100	100
		IKSKp 3.4	Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)	%	100	100	100	100	100	100

A. KERANGKA PENDANAAN TAHUN 2025-2029

Kantor UPBU Kelas I Mopah Merauke memiliki 2 (dua) Program yaitu :

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

Kerangka pendanaan Kantor UPBU Kelas I Mopah Merauke Tahun 2025-2029 menunjukkan bahwa total kebutuhan anggaran Tahun 2025-2029 sebesar Rp 616.173.315.768,- Rekapitulasi kebutuhan pendanaan Kantor UPBU Kelas I Mopah Merauke 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. 10 Indikasi Pendanaan Kantor UPBU Kelas I Mopah Merauke Tahun 2025-2029

NO	PROGRAM/KEGIATAN	Indikasi Pendanaan Tahun 2025-2029 (Rp)					
		2025	2026	2027	2028	2029	TOTAL
KANTOR UPBU KELAS I MOPAH MERAUKE		84.910.950.000	161.479.193.400	113.201.264.912	143.649.819.784	112.887.087.672	616.173.315.768
PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS		51.924.338.000	125.193.919.000	73.287.464.897	99.789.640.017	64.591.390.749	414.786.752.663
1960	Pelayanan Transportasi Udara	38.103.800.000	42.917.978.000	35.696.713.000	35.696.713.000	26.456.013.435	178.871.217.435
4645	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	1.100.000.000	66.953.567.500	30.674.278.167	49.374.398.167	25.477.525.667	173.579.769.500
4645	Keselamatan Dan Keamanan Transportasi Udara	9.175.000.000	7.076.225.000	1.051.461.281	7.955.015.155	5.172.986.583	30.430.688.019
4647	Penunjang Teknis Transportasi Udara	3.545.538.000	8.246.148.500	5.865.012.450	6.763.513.695	7.484.865.065	31.905.077.710
PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN		32.986.612.000	36.285.274.400	39.913.800.015	43.905.179.767	37.388.466.904	201.386.563.105

BAB V

PENUTUP

5.1 ARAHAN PELAKSANAAN

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

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

Merauke, 24 Juli 2026

Plt. Kepala Kantor Unit Penyelenggara
Bandar Udara Kelas I Mopah Merauke



Ones Samperuru

NIP. 19761007 200003 1 002

108

LAMPIRAN 1. MATRIKS INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK) KANTOR UPBU KELAS I MOPAH MERAUKE TAHUN 2025 – 2029

PROGRAM/ KEGIATAN	SASARAN PROGRAM (OUTCOME)/ SASARAN KEGIATAN (OUTPUT)/ INDIKATOR		LOKASI	TARGET					SATUAN	ALOKASI (DALAM JUTA RUPIAH)						UNIT ORGANISASI PELAKSANA	
				2025	2026	2027	2028	2029		2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029		
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DITJEN PERHUBUNGAN UDARA KANTOR UPBU KELAS I MOPAH										84.910.9 50.001	161.479. 193.399	113.201. 264.915	143.694. 819.789	112.887. 087.677	616.173.31 5.781		
	SK 1	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Bandar Udara															
		IKSK 1.1	Jumlah penumpang yang dilayani	Kab. Merauke	361.759	365.376	369.030	372.720	376.448	Orang	13.567.18 9.667	32.418.74 2.625	20.544.97 5.950	25.369.75 6.158	16.435.53 0.073	108.336.194 .473	Kantor UPBU Mopah
		IKSK 1.2	Jumlah kargo yang dilayani	Kab. Merauke	2.890.118	2.976.821	3.066.126	3.158.109	3.252.853	Kg	13.567.18 9.667	32.418.74 2.625	20.544.97 5.950	25.369.75 6.158	16.435.53 0.073	108.336.194 .473	Kantor UPBU Mopah
		IKSK 1.3	Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani	Kab. Merauke	8.923	9.013	9.103	9.194	9.286	Angka	13.567.18 9.667	32.418.74 2.625	20.544.97 5.950	25.369.75 6.158	16.435.53 0.073	108.336.194 .473	Kantor UPBU Mopah
		IKSK 1.4	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan bandar udara	Kab. Merauke	88	89	90	91	92	Indeks	865.923.0 00	18.112.74 9.958	8.646.071 .617	13.470.85 1.825	7.616.858 .928	48.712.455. 328	Kantor UPBU Mopah
	SK 2	Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Penerbangan di Bandar Udara															
		IKSK 2.1	Persentase Safety Performance Indicator (SPI) Bandar Udara	Kab. Merauke	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	%	5.178.423 .000	4.912.470 .583	1.503.232 .716	5.104.759 .861	3.833.970 .803	20.532.856. 963	Kantor UPBU Mopah
		IKSK 2.2	Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan di bandar udara	Kab. Merauke	80,00	97,58	97,60	97,62	97,64	%	5.178.423 .000	4.912.470 .583	1.503.232 .716	5.104.759 .861	3.833.970 .803	20.532.856. 963	Kantor UPBU Mopah
	SKp 3	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara															
		IKSKp 3.1	Nilai hasil evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	Kab. Merauke	76,00	81,05	81,10	81,15	81,20	Nilai	8.246.653 .000	9.071.318 .600	9.978.450 .004	10.976.29 4.942	12.073.92 4.231	50.346.640. 777	Kantor UPBU Mopah
		IKSKp 3.2	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	Kab. Merauke	95,15	95,20	95,25	95,30	95,35	%	8.246.653 .000	9.071.318 .600	9.978.450 .004	10.976.29 4.942	12.073.92 4.231	50.346.640. 777	Kantor UPBU Mopah
		IKSKp 3.3	Persentase nilai aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi	Kab. Merauke	100	100	100	100	100	%	8.246.653 .000	9.071.318 .600	9.978.450 .004	10.976.29 4.942	12.073.92 4.231	50.346.640. 777	Kantor UPBU Mopah
		IKSKp 3.4	Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)	Kab. Merauke	100	100	100	100	100	%	8.246.653 .000	9.071.318 .600	9.978.450 .004	10.976.29 4.942	12.073.92 4.231	50.346.640. 777	Kantor UPBU Mopah

LAMPIRAN 2. MATRIKS INDIKATOR KINERJA PENUNJANG (IKP) KANTOR UPBU KELAS I MOPAH MERAUKE TAHUN 2020 – 2024

Matriks Pendanaan Kantor UPBU Kelas I Mopah Tahun 2025-2029 Terhadap Kegiatan Prioritas																						
Indikasi Target dan Pendanaan																						
Kegiatan Prioritas/ Proyek Prioritas/ Rincian Output	Penugasan Indikator	Target					Alokasi APBN (dalam juta rupiah)					Alokasi Non-APBN (dalam juta rupiah)					Total (dalam juta rupiah)					
		2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029
01-Pembangunan dan Pengembangan Bandara							-	44.251,68	27.874,16	27.874,16	-						-	44.251,68	27.874,16	27.874,16	-	100.000,00
043 - Pengembangan Bandar Udara Mopah, Merauke, Papua Selatan	Indikator 01 - Bandara yang dibangun/dikembangkan mendukung Kawasan	0	1	1	1	0	-	44.251,68	27.874,16	27.874,16	-						-	44.251,68	27.874,16	27.874,16	-	100.000,00
*) Kegiatan Non-APBN Kemenhub bersifat indikatif, dan belum memiliki RO pada RSPP																						
**) Pelaksanaan kegiatan non-APBN dapat diintervensi APBN apabila ada penugasan dari Pemerintah.																						

LAMPIRAN 3. MATRIKS KERANGKA REGULASI KANTOR UPBU KELAS I MOPAH MERAUKE TAHUN 2025-2029

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	ICAO	Cabut	ICAO	BPK				
Direktorat Angkutan Udara										
1	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 30 Tahun 2021 tentang Standar Minimal Pelayanan Penumpang Angkutan Udara	-	✓	✓	-	-	Rancangan Peraturan Menteri ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyelarasan dengan revisi Peraturan Menteri Perhubungan PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut b. Akan mencabut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 89 Tahun 2015 Penanganan Keterlambatan Penerbangan (<i>Delay Management</i>) pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur besaran kompensasi keterlambatan penerbangan dan evaluasi terhadap pengaturan penilaian <i>delay management</i> Badan Usaha Angkutan Udara.	2025 - 2029	
2	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2016 tentang Pengelolaan Alokasi Ketersediaan Waktu Terbang (<i>Slot Time</i>) Bandar Udara	-	✓	-	-	-	a. Evaluasi terkait organisasi penyelenggaraan slot b. Jumlah bandar udara yang dikelola oleh pengelola slot Indonesia (<i>Indonesia Airport Slot Management/ IASM</i>).	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. evaluasi organisasi penyelenggaraan slot; dan b. fleksibilitas penetapan bandar udara yang akan dikelola oleh pengelola slot (<i>Indonesia Airport Slot Management/ IASM</i>).	2025 - 2029	
3	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 35 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara (sebagaimana telah terbitnya	-	✓	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri ini disusun dengan latar belakang yaitu sebagai revisi sehubungan dengan adanya rencana perubahan Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2021 dan perubahan substansi lainnya	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Overflying b. Hak angkut (ketentuan terkait penambahan kapasitas, dsb)	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	ICAO	Cabut	ICAO	BPK				
	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2025 - 2029 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 35 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara)							c. Pengaturan tentang Part Charter (termasuk Angkutan umroh) d. Ketentuan Penunjukkan Designated Airlines (Pencabutan designated airlines bagi maskapai nasional yang tidak melakukan penerbangan sesuai dengan surat penunjukkan) e. Cabotage (bentuk-bentuk yang termasuk dalam Cabotage/modified Cabotage) f. Pengaturan tarif untuk pelaksanaan codeshare yang dilakukan antara BUAU yang berbeda kelas pelayanan pada rute dalam negeri (hal ini apakah bisa dicantumkan pada aturan terkait tarif) g. Persyaratan penanggung jawab perwakilan perusahaan angkutan udara asing (bertempat tinggal di Indonesia dan tidak merangkap sebagai penanggung jawab perwakilan perusahaan angkutan udara asing lain).		
4	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 79 Tahun 2017 tentang Kriteria dan Penyelenggaraan Kegiatan Angkutan Udara Perintis dan Subsidi Angkutan Udara Kargo	-	✓	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri ini disusun dengan latar belakang untuk penyesuaian pengaturan kriteria dan Penyelenggaraan kegiatan angkutan udara perintis dan subsidi angkutan udara kargo dengan kondisi saat ini	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. usulan perubahan terkait kriteria, penyelenggaraan, pelaksanaan, serta mekanisme evaluasi angkutan udara perintis.	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	ICAO	Cabut	ICAO	BPK				
								b. sedang dipertimbangkan jika model subsidi diubah (formulasi subsidi)		
5	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk Pelaksanaan Terbang/Flight Approval (FA)	-	-	✓	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Pencabutan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara SKEP 195 Tahun 2008 tentang Petunjuk Pelaksanaan Terbang/Flight Approval (FA) b. Penyesuaian pengaturan persetujuan terbang (<i>flight approval/FA</i>) dengan kondisi saat ini.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. kegiatan penerbangan yang wajib memiliki persetujuan terbang; b. tata cara penerbitan persetujuan terbang; dan c. kewenangan penerbitan persetujuan terbang.	2025 - 2029	
6	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang SOP Tata Cara dan Evaluasi Pelaksanaan Penerbangan Berjadwal Tidak Sesuai Dengan Penetapan Pelaksanaan Rute Penerbangan (PPRP)	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai amanat/ juknis revisi pasal terkait evaluasi realisasi Pelaksanaan PRPP (Slot time) dari PM 35 Tahun 2021.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: pelaporan data realisasi penerbangan; validasi data realisasi; evaluasi dan rekomendasi; tindak lanjut rekomendasi; pengawasan terhadap hasil tindak lanjut rekomendasi.	2025 - 2029	
7	Rancangan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: PR 26 Tahun 2023 tentang Penggunaan Sistem Elektronik Untuk Pelaporan Data Lalu Lintas Angkutan Udara	-	✓	-	-	-	Latar belakang revisi PM 88 Tahun 2013 tentang Jaringan dan Rute Penerbangan antara lain: 1. Rancangan Peraturan Menteri ini disusun dengan latar belakang yaitu sebagai dasar rencana pengembangan jaringan pelayanan angkutan udara.	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: 1. Struktur Rute Penerbangan 2. Pemanfaatan Rute Penerbangan 3. Jaringan Penerbangan Luar Negeri 4. Peta Jaringan dan Rute Penerbangan Dalam Negeri		

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	ICAO	Cabut	ICAO	BPK				
							2. Perlu dilakukan pembaharuan data rute sesuai dengan kondisi existing saat ini			
8	Rancangan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: PR 26 Tahun 2023 tentang Penggunaan Sistem Elektronik Untuk Pelaporan Data Lalu Lintas Angkutan Udara	-	✓	-	-	-	Latar belakang revisi KP PR 26 Tahun 2023 tentang Penggunaan Sistem Elektronik Untuk Pelaporan Data Lalu Lintas Angkutan Udara antara lain: 1. Telah berlaku efektif Pusat Informasi Transportasi (Pusintrans) sebagai unit pengelola dan integrasi layanan data dan informasi transportasi yang bersumber dari internal Kementerian Perhubungan dan eksternal terkait yaitu Kementerian/ Lembaga terkait dan badan usaha/ operator jasa pelayanan transportasi. 2. Dengan telah terbitnya Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 2 Tahun 2025 - 2029 tentang Perubahan Atas Peraturan menteri perhubungan nomor pm 35 tahun 2021 tentang penyelenggaraan angkutan udara, Pelaporan data LLAU perlu diubah dalam rangka monitoring slot time, sebagai amanat PM 2/2025 - 2029.	Dalam rancangan revisi Peraturan Direktur Jenderal ini akan diatur beberapa hal sebagai berikut: 1. Kewajiban pelaporan realtime, 2. Prosedur integrasi dengan Pusintrans, 3. Prosedur integrasi dengan AOL (pencabutan PPRP)		
9	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor:KP 112 Tahun 2017 Tentang Tata cara Pengelolaan Alokasi Ketersediaan Waktu Terbang (Slot Time) Bandar Udara	-	✓	-	-	-	KP 112 Tahun 2017 adalah Peraturan tentang Tata Cara Pengelolaan Slot yang menunjuk kepada PM 57 Tahun 2016. Ketika Peraturan induknya direvisi, maka peraturan pelaksanaannya juga perlu untuk direvisi	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Penguatan fungsi penyelenggara Bandar Udara sebagai penanggung jawab Tunggal (<i>single accountable</i>) operasional di bandara;		

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	ICAO	Cabut	ICAO	BPK				
								b. Memperjelas tanggung jawab pengelola bandara dalam pengelolaan slot time <i>regular</i> dan <i>irregular</i> c. Memperjelas pihak-pihak yang dapat mengajukan slot time; d. Penekanan terhadap tanggung jawab pengelola slot untuk melaporkan		
Direktorat Bandar Udara										
10	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perencanaan dan Pembangunan Bandar Udara	-	✓	✓	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyederhanaan peraturan menteri di bidang bandar udara (PM 55 Tahun 2023, PM 32 Tahun 2021, PM 36 Tahun 2021) b. Menghilangkan tumpang tindih pengaturan di bidang bandar udara c. pedoman dalam pelaksanaan perencanaan dan pembangunan Bandar Udara.	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Penetapan lokasi bandar udara b. Persetujuan pembangunan dan pengembangan bandar udara c. Standar fasilitas bandar udara d. Pengawasan		
11	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengoperasian Bandar Udara	-	✓	✓	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyederhanaan peraturan menteri di bidang bandar udara (PM 95, PM 31, PM 37) b. Menghilangkan tumpang tindih pengaturan di bidang bandar udara	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. SBU/RBU b. CASR 139 c. Personel Bandar Udara d. Organisasi Bandar Udara	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	ICAO	Cabut	ICAO	BPK				
							c. Pedoman pelaksanaan pengoperasian dan keselamatan bandar udara.			
11	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengusahaan dan Pelayanan Jasa Kebandarudaraan	-	✓	✓	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyederhanaan peraturan menteri di bidang bandar udara (PM 81, PM41) b. Menghilangkan tumpang tindih pengaturan di bidang bandar udara c. Menyesuaikan Revisi PP5 d. Pedoman pelaksanaan pengusahaan dan pelayanan bandar udara. e. Penerapan tarif transit transfer f. Penyesuaian jenis tarif jasa kebandarudaraan	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur, hal-hal sebagai berikut: a. Kegiatan Pengusahaan di Bandar Udara b. Pelayanan jasa kebandarudaraan c. Pelayanan jasa terkait bandar udara d. Dokumen standar pelayanan jasa kebandarudaraan e. Perjanjian tingkat layanan (<i>Service Level Agreement</i>) f. Maklumat Pelayanan g. Penilaian tingkat layanan dan <i>Customer Satisfaction Index</i> (CSI) h. Jenis tarif pelayanan jasa kebandarudaraan i. Struktur dan golongan tarif jasa kebandarudaraan j. Tata cara dan prosedur penetapan tarif jasa kebandarudaraan k. Pengawasan	2025 - 2029	
12	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Ground Handling	✓	-	✓	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Draft revisit PP 5	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut:	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	ICAO	Cabut	ICAO	BPK				
							b. Adopsi ICAO Doc 10121 Manual on Ground Handling c. Peningkatan kejadian Ground Handling d. Belum adanya aturan yang mengatur kegiatan ground handling secara komprehensif	a. Ruang lingkup Ground Handling b. Kewajiban Ground Handling c. Kewajiban Airline terkait Ground Handling d. Kewajiban Bandar Udara terkait Ground Handling e. Pengawasan		
13	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Bandar Udara Ramah Lingkungan	-	✓	✓	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. sebagai tindak lanjut dari Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2012 tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara Sebagai pedomanan penyelenggara bandar udara untuk pengelolaan lingkungan hidup	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. kewajiban penyelenggara bandar udara dalam penataan lingkungan hidup b. ruang lingkup penanggung jawab pelaksanaan pengelolaan lingkungan hidup bandar udara c. tugas dan tanggung jawab		
14	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang <i>Airport Collaborative Decision Making</i>	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Mendukung efisiensi operasional bandar udara b. Penerapan standar dalam pengoperasian bandar udara guna kolaborasi antar stakeholder di bandar udara	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini akan diatur tata cara pelaksanaan ACDM	2025 - 2029	
15	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Penetapan <i>Notice Airport Capacity</i>	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Turunan PM Pengoperasian	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Tata cara perhitungan NAC Runway	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	ICAO	Cabut	ICAO	BPK				
							b. Sebagai pedoman dalam perhitungan NAC guna efektifitas pengembangan dan pengoperasian bandar udara	b. Tata cara perhitungan NAC Apron c. Tata cara perhitungan NAC Terminal		
16	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Penyelenggaraan Pelatihan	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Turunan PM Pengoperasian b. Sebagai pedoman dalam penyelenggaraan pelatihan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur tata cara penyelenggaraan pelatihan	2025 - 2029	
17	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 30 Tahun 2022 Tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual Of Standard CASR Part 139) Volume IV Pelayanan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK)	-	✓	✓	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penambahan penjelasan penggunaan foam mutu C sebagai alternatif penggunaan foam mutu B b. Menghilangkan nurse tender sebagai persyaratan wajib kategori 7 ke atas	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Standar teknis b. Persyaratan operasi Bagi penyelenggara bandar udara dan penyelenggara heliport dalam melakukan pelayanan PKP-PK	2025 - 2029	
18	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 90 Tahun 2016 tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-16 (Advisory Circular Civil Aviation Safety Regulation Part 139-16) Pedoman Penyusunan	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang menambah substansi baru mengenai Dokumen Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara (AEP) untuk <i>heliport</i> dan <i>seaplane</i>	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. pedomen penyusunan AEP Aerodrome Daratan, Heliport, Aerodrome perairan; dan b. pedoman pemeriksaan dokumen AEP.	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	ICAO	Cabut	ICAO	BPK				
	Dokumen Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara									
19	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/157/IX/2003 Tentang Pedoman Pemeliharaan Dan Pelaporan Peralatan Fasilitas Elektronik Dan Listrik Penerbangan	-	✓	✓	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyesuaian organisasi di Direktorat Fasilitas Elektronik dan Listrik Penerbangan dan Direktorat Bandar Udara b. Sebagai pedoman penyelenggara bandar udara dalam menyusun standar pemeliharaan peralatan bandar udara	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pedoman pemeliharaan peralatan mekanikal, elektronika, elektrikal, utilitas b. Keselamatan kerja dalam pemeliharaan c. Pedoman pelaporan hasil pemeliharaan peralatan mekanikal, elektronika, elektrikal, utilitas	2025 - 2029	
20	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/114/VI/2002 tentang Standar Gambar Instalasi Sistem Penerangan Bandar Udara (Airfield Lighting System)	-	✓	✓	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Menyesuaikan konfigurasi AFL terbaru sesuai dengan PR 21 Tahun 2023 MOS Vol 1 Aerodrome Daratan b. Memberikan standar gambar instalasi pekerjaan AFL	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pedoman Standar Instalasi Sistem lampu pendaratan visual b. Standar detail tentang grounding, galian kabel, fondasi, bak trafo, penanda kabel	2025 - 2029	
21	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk pelaksanaan Perjanjian Konsesi Jasa Kebandarudaraan	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Turunan PM Pengusahaan b. Sebagai pedoman dalam pelaksanaan Perjanjian Konsesi Jasa Kebandarudaraan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. pedoman penyusunan Perjanjian Konsesi; dan b. pedoman pelaksanaan Perjanjian Konsesi.	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	ICAO	Cabut	ICAO	BPK				
	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Manual of Standard Volume I Aerodrome Daratan	-	✓	-	✓		Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Proposal for the amendment of Annex 14, Volume I and PANS-Aerodromes (Doc 9981) relating to aerodrome design and operations yang berlaku tanggal 27 November 2025 - 2029 b. Revisi PR 21 Tahun 2021 tentang Manual of Standard Volume I Aerodrome Daratan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Revisi terkait Aerodrome Design b. Revisi terkait visual aids c. Revisi terkait apron management service	2025 - 2029	
22	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2015 dan PM 167 Tahun 2015 tentang Pengendalian Akses Masuk (Access Control) ke Daerah Keamanan Terbatas di Bandar Udara	-	-	✓	-	✓	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan disusun dengan latar belakang: a. Temuan BPK b. Prosedur yang berbeda-beda pada setiap penerbit PAS Bandara a. Penyesuaian dengan dinamika dan teknologi terbaru	Dalam Peraturan Menteri Perhubungan ini diatur: a. Daerah keamanan bandar udara; b. Pengendalian jalan masuk (access control); c. Sanksi administratif pelanggaran PAS bandar udara	2025 - 2029	
23	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 39 Tahun 2024 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang adanya temuan ICAO USAP-CMA 2024, antara lain terkait: a. Indonesia belum memiliki kebijakan untuk melakukan konsultasi dengan Negara lain dalam rangka meminta prosedur keamanan tambahan untuk penerbangan tertentu.	Dalam Keputusan Menteri Perhubungan ini diatur: a. ketentuan Dirjen dapat meminta langkah-langkah keamanan tambahan untuk penerbangan tertentu yang berasal dari negara lain menuju Indonesia; b. ketentuan penggunaan PAS Bandara selama berada di DKT	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	ICAO	Cabut	ICAO	BPK				
							b. belum detail ketentuan memuat persyaratan penggunaan PAS bandara selama berada di Daerah Keamanan Terbatas (DKT) c. pemeriksaan keamanan pada barang persediaan (<i>stores</i>) dan barang perbekalan (<i>supplies</i>) yang tidak tepat mengacu pada pemeriksaan bagasi kabin d. tidak ada panduan terkait menjaga integritas penanganan senjata pada penerbangan transit dan transfer e. belum adanya penjabaran komposisi <i>Threat Image Projection</i> (TIP) untuk masing-masing tempat pemeriksaan	c. Pemeriksaan <i>catering</i> , <i>store</i> dan <i>supplies</i> dilaksanakan dengan x-ray atau manual d. Tanggung jawab BUAU dan PAUA dalam penanganan pengangkutan senjata api dan peluru e. Ketentuan komposisi TIP pada mesin x-ray		
24	Rancangan Peraturan Menteri tentang penanganan kargo dan pos	✓	-	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang pengamanan kargo dan pos yang diangkut dengan pesawat udara implementasi National Logistic Ecosystem (NLE)	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Definisi dan ruang lingkup penanganan kargo b. Ketentuan mengenai pemeriksaan, dan pengendalian keamanan kargo dan pos. c. mekanisme koordinasi dengan regulator penerbangan, dan instansi terkait keamanan. lainnya	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	ICAO	Cabut	ICAO	BPK				
	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Langkah Perlindungan Sistem Elektronik Kritis	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang karena meningkatnya risiko serangan siber pada data dan Sistem elektronik penerbangan yang bersifat kritis di antaranya terhadap keselamatan penerbangan, terhadap keamanan penerbangan dan terhadap pelayanan fasilitas udara (FAL)	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal terkait : a. petunjuk teknis penerapan kerangka kerja perlindungan Sistem Elektronik Penerbangan yang bersifat Kritis; b. pengelolaan identitas, autentikasi, dan kendali akses ; c. perlindungan terhadap aset fisik, data, aplikasi, serta jaringan	2025 - 2029	
25	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Hubud tentang Panduan Terbang di Area Konflik	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang yaitu terjadinya konflik bersenjata di berbagai wilayah dunia, seperti yang terjadi di Ukraina, Timur Tengah, atau Afrika, telah menunjukkan risiko besar bagi penerbangan sipil.	Dalam Rancangan Perdirjen Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal terkait proses manajemen risiko, termasuk penilaian dan mitigasi risiko, seperti melakukan penutupan dan penilaian ulang wilayah udara zona konflik untuk melindungi operasi penerbangan sipil di atas atau di dekat zona konflik.	2025 - 2029	
26	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional	-	✓	-	✓	---	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang adanya temuan ICAO USAP-CMA 2024, antara lain terkait: a. Indonesia belum memiliki kebijakan untuk melakukan konsultasi dengan Negara lain dalam rangka meminta prosedur keamanan tambahan untuk penerbangan tertentu. b. belum detail ketentuan memuat persyaratan penggunaan PAS	Dalam Keputusan Menteri Perhubungan ini diatur: a. ketentuan Dirjen dapat meminta langkah-langkah keamanan tambahan untuk penerbangan tertentu yang berasal dari negara lain menuju Indonesia; b. ketentuan penggunaan PAS Bandara selama berada di DKT	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	ICAO	Cabut	ICAO	BPK				
							bandara selama berada di Daerah Keamanan Terbatas (DKT) c. pemeriksaan keamanan pada barang persediaan (<i>stores</i>) dan barang perbekalan (<i>supplies</i>) yang tidak tepat mengacu pada pemeriksaan bagasi kabin d. tidak ada panduan terkait menjaga integritas penanganan senjata pada penerbangan transit dan transfer belum adanya penjabaran komposisi <i>Threat Image Projection</i> (TIP) untuk masing-masing tempat pemeriksaan	c. Pemeriksaan <i>catering</i> , <i>store</i> dan <i>supplies</i> dilaksanakan dengan x-ray atau manual d. Tanggung jawab BUAU dan PAUA dalam penanganan pengangkutan senjata api dan peluru e. Ketentuan komposisi TIP pada mesin x-ray		
27	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2022 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 92 tentang Keselamatan Pengangkutan Barang Berbahaya dengan Pesawat Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan disusun dengan latar belakang: a. amandemen Annex 18 - The Safe Transport of Dangerous Goods by Air dan Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (Doc 9284) b. Adaptasi terhadap Perkembangan Teknologi dan Industri	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Persyaratan Pengangkutan Barang Berbahaya b. Klasifikasi Barang Berbahaya yang Dapat Diangkut c. Penetapan kriteria dan persyaratan bagi pihak yang diizinkan menangani dan mengangkut barang berbahaya	2025 - 2029	
28	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk teknis pengangkutan barang berbahaya dengan pesawat udara	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang panduan guna menjamin keselamatan pengangkutan barang berbahaya melalui pesawat udara	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. prosedur, persyaratan, dan mekanisme pengelolaan barang berbahaya agar sesuai dengan standar keselamatan nasional dan internasional.	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	ICAO	Cabut	ICAO	BPK				
								b. tindakan darurat penanganan insiden		
29	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Bidang Penerbangan	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang panduan guna menjamin keselamatan pengangkutan barang berbaya melalui pesawat udara	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. organisasi dan tata kerja penyidik penerbangan sipil internal dan eksternal; b. wilayah kerja penyidik penerbangan sipil; dan c. administrasi penyidikan penerbangan sipil.	2025 - 2029	
30	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 36 Tahun 2024 tentang Program Pengawasan Keamanan Penerbangan Nasional	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. perkembangan ancaman terhadap penerbangan sipil b. peningkatan standar keamanan global, serta c. penyesuaian terhadap program keamanan penerbangan nasional	Dalam Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini akan diatur: a. Pembagian tugas dan fungsi pimpinan unit kerja dan operator penerbangan dalam melakukan pengawasan keamanan penerbangan b. ruang lingkup pengawasan keamanan penerbangan yang dilakukan oleh Dirjen dan internal	2025 - 2029	
31	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 40 Tahun 2024 tentang Program Pendidikan dan Pelatihan Keamanan Penerbangan Nasional	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. amandemen ICAO Annex 17 (Security) dan ICAO Aviation Security Manual (Doc 8973) b. Perkembangan Teknologi pemeriksaan Keamanan Penerbangan	Dalam Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini akan diatur: a. Pembagian tugas dan fungsi pimpinan unit kerja dan operator penerbangan dalam melakukan pengawasan keamanan penerbangan		

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	ICAO	Cabut	ICAO	BPK				
							c. Evaluasi terhadap Program pendidikan dan Pelatihan	b. ruang lingkup pengawasan keamanan penerbangan yang dilakukan oleh Dirjen dan internal		
32	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal perhubungan Udara tentang Perubahan Atas Keputusan Dirjen Hubud Nomor KP 207 Tahun 2021 tentang Pedoman Identifikasi terhadap data dan sistem elektronik penerbangan yang bersifat kritis	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adanya PQ 1.360 ICAO Audit USAP : “Apakah Langkah-langkah untuk melindungi sistem dan data teknologi informasi dan komunikasi penting yang digunakan untuk tujuan penerbangan sipil dari campur tangan yang melanggar hukum diterapkan secara konsisten dan efektif b. Selama proses audit, verifikasi apakah operator penerbangan telah mengidentifikasi sistem teknologi informasi dan komunikasi penting serta data yang digunakan untuk tujuan penerbangan sipil telah menetapkan langkah-langkah berbasis risiko untuk mengatasi keamanan siber sesuai kebijakan nasional c. Adanya penyesuaian dan harmonisasi dengan Perpres No.82 Tahun 2022 tentang perlindungan infrastruktur informasi vital (IIV) yang menjadi acuan perlindungan data dan sistem elektronik di Indonesia dimana sektor transportasi masuk di dalamnya dan	Dalam rancangan Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal terkait : a. Penajaman terhadap definisi tentang data dan sistem elektronik penerbangan yang bersifat kritis dengan yang dimaksud oleh Perpres 82 Infrastruktur Informasi Vital (IIV) yaitu sistem elektronik data yang bersifat vital. b. Penyelarasan terhadap proses identifikasi terhadap data dan sistem elektronik penerbangan bersifat kritis dan melakukan penilaian risiko terhadap penetapan data dan sistem elektronik penerbangan yang bersifat kritis dengan aturan dari Perpres 82 perlindungan IIV, yaitu dengan tahapan atau proses identifikasi aset berupa sistem elektronik yang menunjang layanan vital, penentuan prioritas sistem elektronik yang mendukung layanan vital berdasarkan kategori sistem elektronik dan pengukuran	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	ICAO	Cabut	ICAO	BPK				
							peraturan turunannya peraturan BSSN nomor 8 tahun 2023 tentang kerangka kerja perlindungan infrastruktur vital dan Keputusan Menteri Perhubungan nomor KM 116 Tahun 2024 tentang Tim Tanggap Insiden Siber (Computer Security Incident Response Te	tingkat vitalitas sistem elektronik berdasarkan dampak dan ketergantungan. c. Penetapan terhadap kriteria – kriteria yang diacu dalam menentukan sistem elektronik penerbangan yang bersifat kritis terhadap keselamatan penerbangan, keamanan penerbangan dan pelayanan FAL untuk disesuaikan dengan Perpres 82 tentang perlindungan IIV d. Menambahkan pasal untuk dapat melakukan adopsi terhadap <i>tools</i> atau metode dalam melakukan penilaian kematangan/vitalitas identifikasi risiko yang saat ini masih menggunakan tools dari BSSN ke dalam aturan dan regulasi siber Kemenhub. e. Penambahan alur koordinasi dan pelaporan dengan masukan unsur Pusdatin sebagai coordinator siber KL bidang transportasi sesuai dengan KM 116 Tahun 2024		
33	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Hubud tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Hubud Nomor PR 14 Tahun 2024 tentang Persyaratan Standar Peralatan	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang adanya temuan ICAO USAP - CMA 2024 terkait kurang sistematis nya penyusunan standar deteksi minimum	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur penyesuaian terkait :	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	ICAO	Cabut	ICAO	BPK				
	Pemeriksa (<i>Standard Screening Requirement</i>) Keamanan Penerbangan						fasilitas keamanan penerbangan, khususnya untuk bahan peledak, lebih disebabkan oleh keterbatasan deteksi peralatan yang dipasang oleh produsen, sehingga protokol pengaturan deteksi minimum tidak mampu mendeteksi ancaman minimum yang diidentifikasi oleh penilaian ancaman nasional.	a. Standar deteksi minimal pada pendeteksi bahan peledak (<i>Explosive Trace Detection</i> /ETD) untuk pemeriksaan penumpang, orang selain penumpang, bagasi kabin, bagasi tercatat, barang bawaan, kargo dan pos b. Standar teknis operasi terhadap peralatan pemeriksa keamanan penerbangan c. Standar alat uji pendeteksi bahan peledak (<i>Explosive Trace Detection</i> /ETD)		
34	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 138 Tahun 2018 tentang Sertifikasi Fasilitas Keamanan Penerbangan	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang yaitu pada tahun 2024 DKP memiliki aplikasi fasilitas keamanan penerbangan. Aplikasi tersebut digunakan salah satunya adalah untuk pelaksana sertifikasi fasilitas keamanan penerbangan. Dengan adanya aplikasi tersebut terdapat perubahan pada proses bisnis penerbitan dan pembaharuan sertifikat peralatan. Oleh karena hal tersebut perlu kiranya dilakukan revisi terhadap Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 138 Tahun 2018 tentang sertifikasi Fasilitas Keamanan Penerbangan.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal terkait : a. Pembaharuan pada dasar hukum b. Penyesuaian nomenklatur nama peralatan keamanan penerbangan mengacu pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Nomor PR 12 DJPU Tahun 2024 tentang Spesifikasi Teknis Fasilitas Keamanan Penerbangan. c. Perubahan proses penerbitan dan pembaharuan sertifikat peralatan dari sebelumnya dilakukan secara manual menjadi didigitalisasi (kecuali untuk pelaksanaan pemeriksaan dan	2025 - 2029	

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

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	ICAO	Cabut	ICAO	BPK				
	Pedoman Teknis Operasional Bagian 92-02 tentang Program Pelatihan Personel Penanganan Barang Berbahaya						Petunjuk pelaksanaan baru terkait regulasi nasional Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 tahun 2022 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 92 Tentang Keselamatan Pengangkutan Barang Berbahaya Dengan Pesawat Udara	ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. isi program pelatihan barang berbahaya; b. persyaratan pelatihan; c. pemberian persetujuan; d. penerbitan sertifikat otorisasi.		
38	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Operasional Bagian 92-03 tentang Prosedur Penanganan Keadaan Darurat Barang Berbahaya	✓	-	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang sebagai Petunjuk pelaksanaan baru terkait regulasi nasional Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 tahun 2022 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 92 Tentang Keselamatan Pengangkutan Barang Berbahaya Dengan Pesawat Udara	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur prosedur penanganan keadaan darurat barang berbahaya.	2025 - 2029	
39	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Prosedur Pengujian di Darat (<i>Ground Inspection</i>) Peralatan Fasilitas Elektronik dan Listrik Penerbangan (SKEP/83/VI/2005)	-	✓	✓	-	✓	Tindak lanjut temuan BPK terkait revisi Perdirjen Perhubungan Udara Nomor SKEP/83/VI/2005 tentang Prosedur Pengujian di Darat (<i>Ground Inspection</i>) Peralatan Fasilitas elektronik dan Listrik Penerbangan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur dan Tata Cara <i>Ground Inspection</i> pada Fasilitas Navigasi penerbangan b. Form <i>Ground Inspection</i>	2025 - 2029	
40	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Kriteria Penempatan Fasilitas Elektronik dan Listrik Penerbangan (SKEP/113/VI/2002)	-	-	✓	-	✓	a. Tindak lanjut temuan BPK terkait Peralatan Fasilitas elektronik dan Listrik Penerbangan b. Tindak lanjut PM 29 Tahun 2021 tentang CASR 172	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur. antara lain hal-hal sebagai berikut: a. Kriteria penempatan fasilitas navigasi penerbangan; b. Persyaratan penempatan Fasilitas Navigasi Penerbangan	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	ICAO	Cabut	ICAO	BPK				
41	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang <i>Fatigue Risk Management</i> bidang Navigasi Penerbangan	✓	-	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut : a. Adopsi Annex 11 amandemen 52 b. Tindak lanjut PM 29 Tahun 2021 tentang CASR 172 c. ICAO USOAP PQ 7.193 dan 7.195	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur antara hal-hal sebagai berikut: a. Kebijakan dan Dokumentasi FRMS; b. FRMS Process; c. FRMS Safety assurance process; dan d. FRMS promotion Process	2025 - 2029	
42	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan dan Penutupan Pelayanan ATS	✓	-		-	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai tindak lanjut PM 9 Tahun 2022 tentang Tata Navi Navigasi Penerbangan Nasional	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur antara hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur dan tata Cara Pembentukan unit Pelayanan lalu lintas penerbangan; dan b. Prosedur dan tata cara penetapan unit pelayanan lalu lintas penerbangan c. Prosedur dan tata cara perubahan unit pelayanan lalu lintas penerbangan	2025 - 2029	
43	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Prosedur dan tata cara pemberian <i>exemption</i> Bidang Navigasi Penerbangan	✓	-	-	-	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai Tindak Lanjut Audit BPK	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur pengusulan <i>exemption</i> bidang navigasi penerbangan; dan b. Prosedur pelaksanaan <i>exemption</i> bidang navigasi penerbangan	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	ICAO	Cabut	ICAO	BPK				
44	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk dan Tata Cara Penyelenggaraan Kalibrasi Fasilitas Navigasi dan Prosedur Penerbangan (SKEP 116 Th 2010 dan KP 85 Th 2014)	-	-	✓	-	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut audit BPK terkait perlunya dilakukan revisi atas SKEP 116/2010 dan KP 85/2014 ttg tata Cara Penyelenggaraan Kalibrasi Fasilitas Navigasi dan Prosedur Penerbangan b. Tindak lanjut CASR 171 mengenai kalibrasi	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur penyelenggaraan Kalibrasi Fasilitas Navigasi dan prosedur Penerbangan b. Jenis fasilitas dan prosedur penerbangan c. Masa berlaku/periodisasi kegiatan kalibrasi;	2025 - 2029	
45	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang MOS 170-02 Prosedur Komunikasi Penerbangan (<i>Manual on Aeronautical Communication Procedures</i>)	-	-	✓	✓	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Pemenuhan ICAO USOAP PQ 7.009 dan BPK b. Adoption Annex 10 Vol II – Communication Procedures.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur Komunikasi Penerbangan; dan b. Pelayanan informasi Penerbangan tetap.	2025 - 2029	
46	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Operasional Bagian 171-10 (<i>Advisory Circular Part 171-10</i>) Tata Cara dan Prosedur Penggunaan Frekuensi Radio untuk kegiatan Penerbangan	-	-	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Pemenuhan ICAO USOAP PQ 7.009 b. Adoption Annex 10 Vol V – Aeronautical Radio Frequency Spectrum Utilisation.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur antara lain hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur penggunaan Frekuensi radio untuk penerbangan; b. Penggunaan frekuensi radio untuk keadaan bahaya; c. Frekuensi untuk kegiatan pencarian dan pertolongan; dan d. Pemanfaatan frekuensi HF.	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	ICAO	Cabut	ICAO	BPK				
47	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Tata Cara Sertifikasi Penyelenggara pelayanan Informasi Aeronautika	-	-	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut PM 9 Tahun 2023 CASR 175 b. ICAO USOAP PQ 7.288	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur sertifikasi penyelenggara pelayanan aeronautika; dan b. Sertifikat penyelenggara pelayanan informasi aeronautika c. Prosedur evaluasi pelaksanaan fungsi publikasi oleh penyelenggara pelayanan	2025 - 2029	
48	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 27 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pengawasan dan Pengenaan Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-undangan di Bidang Penerbangan	-	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai tindak lanjut ICAO USOAP PQ: 1.055 Kebijakan dan prosedur penegakan hukum	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pengenaan sanksi kepada personel b. Mekanisme pengenaan jenis sanksi Penambahan jenis sanksi	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	ICAO	Cabut	ICAO	BPK				
49	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 62 Tahun 2017 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan	-	-	✓	✓	✓	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut temuan audit BPK terkait sistem manajemen keselamatan penerbangan. b. Adopsi Annex 19 2nd edition	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pedoman dan Mekanisme Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan Penerbangan; dan b. Mekanisme dan Sistem Pelaporan Keselamatan Penerbangan		
50	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Program Keselamatan Penerbangan Nasional	-	-	✓	✓	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut temuan audit BPK terkait program keselamatan penerbangan nasional. b. Adopsi Annex 19 2nd Edition. c. Akan mencabut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2016 tentang Program Keselamatan Penerbangan Nasional	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Kebijakan, Sasaran dan Sumber Daya Keselamatan Penerbangan Nasional b. Manajemen Resiko Keselamatan Penerbangan Nasional c. Jaminan Keselamatan Penerbangan Nasional d. Promosi Keselamatan Penerbangan Nasional	2025 - 2029	
51	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal tentang AC 19 - 03 <i>List Classifying occurrence in sipil aviation to be mandatorily reported</i>	✓	-	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition. b. Perlunya standarisasi klasifikasi kejadian yang dilaporkan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Daftar Klasifikasi kejadian b. Penjelasan klasifikasi kejadian	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	ICAO	Cabut	ICAO	BPK				
52	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 241 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-01 Sistem Pelaporan Kejadian Wajib (<i>Mandatory Occurrence Reporting System</i>)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition. b. Revisi CASR 19 c. Perubahan alur pelaporan (melibatkan KNKT)	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup b. Prosedur analisis data MOR	2025 - 2029	
53	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-01 (<i>Advisory Circular 19-01</i>) Sistem Pelaporan kejadian Wajib (<i>Mandatory Occurrence Reporting System</i>)	-	✓	-	✓	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition b. Revisi CASR 19 c. Perubahan format pelaporan d. Perubahan ruang lingkup pelaporan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup b. Prosedur pelaporan c. Kewajiban operator d. Format pelaporan	2025 - 2029	
54	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-02 (<i>Advisory Circular 19-02</i>) Sistem Pelaporan Sukarela (<i>Voluntary Reporting System (VRS)</i>)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition b. Revisi CASR 19 c. Perubahan ruang lingkup pelaporan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup b. Prosedur pelaporan	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	ICAO	Cabut	ICAO	BPK				
55	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Nomor : KP 242 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-02 (<i>Staff Instruction 19-02</i>) Sistem Pelaporan Sukarela (<i>Voluntary Reporting System</i>)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition b. Revisi CASR 19	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup b. Prosedur analisis data VRS	2025 - 2029	
56	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 279 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-05 (<i>Staff Instruction 19-05</i>) tentang Petunjuk Teknis (Panduan) Safety Management System (SMS) untuk Para Inspektur Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan Operator	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition b. Revisi CASR 19	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur pengawasan SMS b. Checklist Pengawasan SMS	2025 - 2029	
57	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk Teknis Penetapan dan Pengawasan Indikator Kinerja Keselamatan Penerbangan/SPI	✓	-	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition b. Penggabungan SPI yang sebelumnya ditetapkan masing-masing direktorat	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Penetapan indikator keselamatan b. Tata cara evaluasi SPI	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	ICAO	Cabut	ICAO	BPK				
58	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 Tahun 2014 tentang Kriteria Klasifikasi Organisasi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang penilaian kriteria klasifikasi yang perlu diupdate/ disesuaikan.	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Kompon kriteria klasifikasi b. Penilaian Kriteria Klasifikasi c. Penetapan Klasifikasi d. Tata Cara Perhitungan dan Penilaian Kriteria Klasifikasi	2025 - 2029	
59	RPM Revisi PM 40/2014 Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang antara lain : a. Adanya perubahan kelas bandar udara berdasarkan penilaian kriteria klasifikasi sehingga akan berdampak pada perubahan eselon b. Penyempurnaan tugas dan fungsi	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Perubahan kelas bandara b. Penyesuaian tugas fungsi	2025 - 2029	
60	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 198 Tahun 2017 tentang Perencanaan SDM Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang untuk Penyesuaian sehubungan dengan Adanya simplifikasi jabatan pelaksana dalam Keputusan Menteri PAN dan RB 11 Tahun 2024 tentang Jabatan Pelaksana Aparatur Sipil Negara Di Lingkungan Instansi Pemerintah	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur tata cara penghitungan Analisa Beban Kerja dengan menggunakan nomenklatur jabatan baru yang disesuaikan dengan Kepmenpan 11 Tahun 2024 tentang Jabatan Pelaksana Aparatur Sipil Negara Di Lingkungan Instansi Pemerintah	2025 - 2029	
61	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Proses Bisnis Unit Pelaksana Teknis di						Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang:	Proses bisnis pada UPT di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang terdiri dari peta sub proses level 2 dan	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	ICAO	Cabut	ICAO	BPK				
	Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara						a. Permen PANRB 2 Tahun 2023 tentang organisasi unit Pelaksana Teknis Kementerian/Lembaga Mengamanatkan bahwa proses bisnis dijadikan pertimbangan dalam pembentukan/pengubahan organisasi. b. Tindak lanjut Permenpan Rb 19 Tahun 2008 tentang penyusunan peta proses bisnis instansi pemerintah c. Tindak lanjut PM 53 Tahun 2018 tentang proses bisnis di lingkungan Kementerian Perhubungan. d. Tindak lanjut KM 8 Tahun 2024 tentang peta proses, peta sub proses dan peta relasi di Kementerian Perhubungan. e. Tindak lanjut KM 69 Tahun 2023 tentang Manajemen Risiko di lingkungan Kementerian Perhubungan, Dimana penyusunan manajemen risiko menggunakan proses bisnis sebagai dasar penyusunan f. Penyusunan SPBE (Sistem Pemerintah Berbasis Elektronik) yang penyusunannya menggunakan proses bisnis sebagai dasar.	peta lintas fungsi/CFM (<i>Cross Function Map</i>)		

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	ICAO	Cabut	ICAO	BPK				
62	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Roadmap Teknologi informasi dan Komunikasi di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025 - 2029	-	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Dalam rangka pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi dalam proses pemerintahan (e-government) di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara b. Saat ini banyak sekali usulan TIK yang sudah masuk sehingga perlu ditetapkan tahun ini	Dalam rancangan keputusan direktur jenderal perhubungan udara ini akan diatur konsep TIK Ditjen Perhubungan Udara tahun 2025 - 2029	2025 - 2029	
63	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Rencana Strategis Ditjen Perhubungan Udara 2025 - 2029 - 2029	-	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang dalam rangka pembinaan dan perencanaan pembangunan sub sektor perhubungan udara secara nasional Perlu ditetapkan Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Udara tahun 2025 - 2029 sebagai pedoman oleh setiap unit kerja di lingkungan DJPU	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Visi, Misi, tujuan dan sasaran Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025 - 2029 b. Arah kebijakan dan strategi Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025 - 2029 c. Target Kinerja dan Kerangka Pendanaan tahun 2020-2029	2025 - 2029	

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

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	ICAO	Cabut	ICAO	BPK				
	Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di lingkungan DJPU						Menjalankan Akuntabilitas kinerja melalui system AKIP sesuai Permenpan 53 tahun 2016 dan Permenhub 85 tahun 2020 guna melaksanakan sistem perencanaan, monitoring, pelaporan dan evaluasi	Udara ini akan diatur petunjuk teknis Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di lingkungan DJPU, yang memuat : a. Perancangan desain evaluasi AKIP b. Pelaksanaan evaluasi AKIP c. Pelaporan dan Pengkomunikasian hasil evaluasi AKIP d. Kelompok Kerja Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di lingkungan DJPU		
66	Peraturan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Penerapan Manajemen Risiko dan SPIP sebagai pelaksanaan pengendalian di lingkungan DJPU						Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang meningkatkan kualitas perencanaan, kinerja, dan efektivitas pengendalian intern melalui penerapan manajemen risiko diperlukan pedoman teknis yang akan dijadikan acuan oleh unit kerja di Lingkungan DJPU. Manajemen risiko adalah salah satu komponen utama dalam SPIP. Manajemen risiko merupakan proses terstruktur untuk mengidentifikasi, mengevaluasi, mitigasi, dan mengendalikan risiko yang dapat menghambat pencapaian tujuan organisasi.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur: a. Prinsip Manajemen Risiko b. Kerangka Kerja Manajemen Risiko c. Infrastruktur Manajemen Risiko d. Tahapan proses manajemen risiko e. Komunikasi dan Konsultasi f. Penetapan Konteks g. Penilaian Risiko h. Pemantauan dan Tinjauan Pencatatan/Dokumentasi dan Pelaporan		
67	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang						Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	ICAO	Cabut	ICAO	BPK				
	penetapan UPR (Unit Pengelolaan Resiko) dan UMR (Unit Manajemen Resiko)						latar belakang sebagai acuan bagi unit kerja di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara dalam penyusunan Infrastruktur dan Proses Manajemen Risiko	ini akan diatur Struktur Manajemen Risiko yang dilaksanakan oleh Unit Manajemen Risiko yang memiliki tugas dan fungsi Perencanaan tingkat Kementerian/Eselon I/Unit Kerja Mandiri		
	Bagian Keuangan									
68	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 260 Tahun 2019 tentang Petunjuk Pelaksanaan Penggunaan Dana PNBP secara Terpusat di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara						Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang penyesuaian terhadap KP 260 Tahun 2019	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur, hal-hal sebagai berikut: a. Kriteria dan Persyaratan b. Evaluasi dan Persetujuan Mekanisme Pengalokasian dan Pencairan Dana PNBP	2025 - 2029	

LAMPIRAN 4. MATRIKS RINCIAN KERANGKA KINERJA DAN PENDANAAN KANTOR UPBU KELAS I MOPAH MERAUKE TAHUN 2025-2029

MATRIKS RINCIAN KERANGKA KINERJA DAN PENDANAAN DITJEN PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2025-2029																					
INDIKASI TARGET DAN PENDANAAN																					
																				(Dalam Juta Rupiah)	
PROGRAM / KEGIATAN / SASARAN / INDIKATOR / OUTPUT		Satuan	UPT MANDIRI	LOKASI		TARGET					RUPIAH MURNI					SBSN 2025-2029	PHLN 2025-2029	BLU 2025-2029	PNBP 2025-2029	TOTAL APBN 2025-2029	
				PROVNSI	KAB./KOTA	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029						2025-2029
DITJEN PERHUBUNGAN UDARA											4.699.026,37	7.957.730,21	9.182.129,07	9.737.302,03	10.369.135,27	41.945.322,95	1.501.830,65	0,00	3.079.105,95	1.688.630,45	48.214.890,00
PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS (GA)											1.851.166,01	4.168.674,86	5.306.638,58	5.502.265,74	5.667.982,40	22.496.727,60	1.501.830,65	0,00	1.671.253,57	1.253.873,74	26.923.685,56
PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN (WA)											2.847.860,36	3.789.055,34	3.875.490,48	4.235.036,30	4.701.152,87	19.448.595,35	0,00	0,00	1.407.852,38	434.756,71	21.291.204,44
DITJEN PERHUBUNGAN UDARA											4.699.026,37	7.957.730,21	9.182.129,07	9.737.302,03	10.369.135,27	41.945.322,95	1.501.830,65	0,00	3.079.105,95	1.688.630,45	48.214.890,00
PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS (GA)											1.851.166,01	4.168.674,86	5.306.638,58	5.502.265,74	5.667.982,40	22.496.727,60	1.501.830,65	0,00	1.671.253,57	1.253.873,74	26.923.685,56
Ditjen Perhubungan Udara											1.851.166,01	4.168.674,86	5.306.638,58	5.502.265,74	5.667.982,40	22.496.727,60	1.501.830,65	0,00	1.671.253,57	1.253.873,74	26.923.685,56
SP Meningkatkan kinerja pelayanan transportasi udara																					
IKP	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik Transportasi Udara	indeks				88,00	89,00	90,00	91,00	92,00	1.410.382,66	3.294.902,65	4.283.862,99	4.437.714,86	4.743.330,55	18.170.193,72	1.449.814,55	0,00	941.063,09	546.463,55	21.107.534,90
	Keg. Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara										1.410.382,66	3.294.902,65	4.283.862,99	4.437.714,86	4.743.330,55	18.170.193,72	1.449.814,55	0,00	941.063,09	546.198,79	21.107.270,14
	SK Meningkatkan Kinerja Layanan Transportasi Udara										543.020,36	2.033.997,94	3.087.009,86	3.138.155,90	3.359.591,41	12.161.775,48	1.449.653,50	0,00	53.941,85	201.049,53	13.866.420,36
	IKK Persentase pemenuhan standar pelayanan bandar udara	%				100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	11.710,30	26.337,28	84.277,46	94.793,22	18.496,62	235.614,88	0,00	0,00	1.743,00	9.421,27	246.779,15
	KRO OP Prasarana Bidang Konektivitas Udara										4.067,90	100.371,18	66.299,20	58.503,05	48.870,14	278.111,48	0,00	0,00	3.203,20	4.356,64	285.671,32
	RO Perbaikan Prasarana Bandar Udara					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.067,90	100.371,18	66.299,20	58.503,05	48.870,14	278.111,48	0,00	0,00	3.203,20	4.356,64	285.671,32
	IO jumlah Perbaikan Prasarana Bandar Udara	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Mopah	Papua Selatan	Kab. Merauke	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.950,00	0,00	0,00	0,00	1.950,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.950,00
	KRO Prasarana Bidang Konektivitas Udara										445.721,86	793.346,74	2.032.718,31	1.993.333,08	1.591.825,19	6.856.945,18	25.950,00	0,00	29.587,40	112.542,33	7.025.024,91
	RO Bandar Udara					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	43.791,80	664.105,76	176.418,07	589.170,04	1.113.692,15	2.587.177,83	25.950,00	0,00	29.587,40	82.542,33	2.725.257,56
	IO Jumlah dokumen program keselamatan dan keamanan penerbangan yang dipenuhi	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Mopah	Papua Selatan	Kab. Merauke	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	IO Jumlah prasarana bandar udara	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Mopah	Papua Selatan	Kab. Merauke	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5.495,00	6.205,24	13.169,76	11.250,00	36.120,00	0,00	0,00	0,00	0,00	36.120,00
	RO Pengembangan Bandar Udara Mopah, Merauke, Papua Selatan - Kab. Merauke					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	44.251,68	30.674,28	30.674,28	2.800,12	108.400,35	0,00	0,00	0,00	0,00	108.400,35
	IO Pengembangan Bandar Udara Mopah, Merauke, Papua Selatan - Kab. Merauke	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Mopah	Papua Selatan	Kab. Merauke	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	KRO Prasarana Bidang Konektivitas Udara										10.335,60	200.311,97	144.887,55	419.868,01	787.500,62	1.562.903,74	536.898,77	0,00	12.183,26	4.001,00	2.115.986,78
	RO Bandar Udara					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10.335,60	199.011,97	110.953,04	360.134,26	767.987,89	1.448.422,75	383.065,25	0,00	12.183,26	4.001,00	1.847.672,26
	IO Jumlah bandar udara yang dikembangkan	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Mopah	Papua Selatan	Kab. Merauke	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.185,00	0,00	0,00	0,00	1.185,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.185,00
	IO Jumlah prasarana bandar udara		Unit Penyelenggara Bandar Udara Mopah	Papua Selatan	Kab. Merauke	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5.500,00	0,00	0,00	5.500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5.500,00
	RO Bandar Udara (PEN)					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	IO Jumlah prasarana bandar udara	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Mopah	Papua Selatan	Kab. Merauke	21.536,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

IKP	Tingkat Keamanan Transportasi Udara	%					100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	67.723,73	143.527,98	155.297,95	146.281,81	186.839,89	699.671,36	0,00	0,00	9.644,51	368.220,34	1.077.536,21
	Keg. Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara											67.723,73	142.827,98	154.647,95	145.581,81	186.389,89	697.171,36	0,00	0,00	9.644,51	368.220,34	1.075.036,21
	SK	Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara										11.473,98	65.719,60	66.261,01	50.811,61	57.453,35	251.719,54	0,00	0,00	9.644,51	23.279,26	284.643,31
	IKK	Presentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara	%				100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	10.473,98	65.719,60	65.561,01	50.811,61	57.453,35	250.019,54	0,00	0,00	9.644,51	23.279,26	282.943,31
	KRO	Prasarana Bidang Konektivitas Udara										8.813,98	54.286,40	63.741,01	49.624,61	48.673,35	225.139,34	0,00	0,00	9.644,51	22.579,26	257.363,11
	RO	Dokumen Program Keselamatan dan Keamanan Penerbangan					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8.738,98	53.928,90	58.525,26	42.649,78	47.438,54	211.281,46	0,00	0,00	7.160,51	22.579,26	241.021,23
	IO	Jumlah dokumen pendukung bandar udara yang dipenuhi	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Mopah	Papua Selatan	Kab. Merauke	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.375,00	2.375,00
	IO	Jumlah dokumen program keselamatan dan keamanan penerbangan yang dipenuhi	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Mopah	Papua Selatan	Kab. Merauke	0,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	525,00	525,00	525,00	525,00	2.100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.100,00
IKP	Tingkat keselamatan transportasi udara	%					100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	304.442,14	697.257,31	862.877,93	901.160,74	701.011,28	3.466.749,40	52.016,10	0,00	720.545,97	311.740,43	4.551.051,90
	Keg. Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara											301.060,07	671.947,79	848.649,73	859.618,73	672.740,99	3.353.917,31	52.016,10	0,00	714.209,88	311.609,22	4.431.752,50
	SK	Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara										176.103,44	310.355,80	288.593,87	446.848,73	434.504,37	1.656.406,21	52.016,10	0,00	7.230,00	29.598,23	1.745.250,54
	IKK	Presentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara	%				100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	32.019,45	91.773,79	57.027,68	49.287,28	73.679,38	303.787,58	0,00	0,00	2.150,00	16.894,89	322.832,47
	KRO	Sarana Bidang Konektivitas Udara										30.069,45	71.543,79	41.541,68	36.817,18	58.721,77	238.693,87	0,00	0,00	2.150,00	9.944,89	250.788,76
	RO	Peralatan dan sistem keamanan Penerbangan					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	27.669,45	70.793,79	41.041,68	33.817,18	58.171,77	231.493,87	0,00	0,00	2.150,00	8.876,50	242.520,37
	IO	Jumlah Peralatan dan Sistem Keamanan Penerbangan	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Mopah	Papua Selatan	Kab. Merauke	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	590,00	430,00	1.020,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.020,00
	IKK	Presentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara	%				100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	144.083,99	218.582,01	231.566,19	397.561,45	360.824,99	1.352.618,63	52.016,10	0,00	5.080,00	12.703,34	1.422.418,07
	KRO	OP Sarana Bidang Konektivitas Udara										9.900,00	15.895,00	3.075,00	8.425,00	8.805,00	46.100,00	0,00	0,00	0,00	200,00	46.300,00
	RO	Perbaikan Sarana keselamatan bandar udara					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	9.900,00	14.735,00	2.875,00	7.925,00	8.805,00	44.240,00	0,00	0,00	0,00	200,00	44.440,00
	IO	Jumlah perbaikan prasarana Bandar Udara	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Mopah	Papua Selatan	Kab. Merauke	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	KRO	Prasarana Bidang Konektivitas Udara										90.774,99	78.305,71	103.141,19	218.651,31	191.737,07	682.610,27	52.016,10	0,00	1.150,00	8.106,81	743.883,18
	RO	Prasarana keselamatan bandar udara					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	81.635,79	43.408,34	71.305,96	191.386,53	155.461,82	543.198,45	52.016,10	0,00	675,00	730,63	596.620,18
	IO	Jumlah prasarana keselamatan bandar udara yang diadakan	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Mopah	Papua Selatan	Kab. Merauke	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	204,00	0,00	0,00	0,00	204,00	0,00	0,00	0,00	0,00	204,00
	KRO	Sarana Bidang Konektivitas Udara										35.425,00	118.326,80	117.462,70	144.842,35	146.332,91	562.389,76	0,00	0,00	3.930,00	4.396,53	570.716,29
	RO	Sarana Keselamatan Bandar Udara					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	32.525,00	112.991,30	60.386,88	87.006,62	91.990,04	384.879,84	0,00	0,00	3.930,00	4.396,53	393.206,37
	IO	Jumlah sarana keselamatan bandar udara yang diadakan	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Mopah	Papua Selatan	Kab. Merauke	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	600,00	0,00	3.000,00	0,00	3.600,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.600,00
	Keg. Penunjang Teknis Transportasi Udara											2.085,39	11.395,67	8.617,20	9.415,92	20.389,79	51.903,96	0,00	0,00	6.336,10	131,22	58.371,27
	SK	Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara										2.085,39	11.395,67	8.617,20	9.415,92	9.385,01	40.899,18	0,00	0,00	2.747,30	15,00	43.661,47
	IKK	Persentase Pemenuhan standar keselamatan bandar udara	%				100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	776,51	3.473,13	3.313,14	3.156,96	2.925,65	13.645,40	0,00	0,00	0,00	0,00	13.645,40
	KRO	Prasarana Bidang Konektivitas Udara										483,40	3.162,11	2.971,02	2.780,62	2.511,68	11.908,82	0,00	0,00	0,00	0,00	11.908,82
	RO	Dokumen Pendukung Bandar Udara					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	483,40	2.762,11	2.516,02	2.267,62	1.947,38	9.976,52	0,00	0,00	0,00	0,00	9.976,52
	IO	Jumlah dokumen program keselamatan dan keamanan penerbangan yang dipenuhi	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Mopah	Papua Selatan	Kab. Merauke	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

161

**LAMPIRAN 5. INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK) TAHUN 2025 – 2029 KANTOR
UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS I MOPAH**

A. INDIKATOR KINERJA SASARAN KEGIATAN/IKSK (CORE BUSINESS)

KODE	SASARAN KEGIATAN (SK)	INDIKATOR KINERJA SASARAN KEGIATAN (IKSK)		SATUAN
SK 1	Meningkatnya kinerja pelayanan bandar udara	IKSK 1.1	Jumlah Penumpang yang dilayani	Orang
		IKSK 1.2	Jumlah Kargo yang dilayani	Kg
		IKSK 1.3	Jumlah Pergerakan Pesawat yang dilayani	Angka
		IKSK 1.4	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap Pelayanan Bandar Udara	Indeks
SK 2	Meningkatnya keselamatan dan keamanan penerbangan di bandar udara	IKSK 2.1	Persentase <i>Safety Performance Indicator</i> (SPI) Bandar Udara	%
		IKSK 2.2	Persentase Pemenuhan Standar Keamanan Penerbangan di Bandar Udara	%

B. INDIKATOR KINERJA SASARAN KEGIATAN PENUNJANG (IKSKp)

KODE	SASARAN KEGIATAN PENUNJANG (SKp)	INDIKATOR KINERJA SASARAN KEGIATAN PENUNJANG (IKSKp)		SATUAN
SKp 3	Meningkatnya Kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	IKSKp 3.1	Nilai hasil evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	Nilai
		IKSKp 3.2	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	%
		IKSKp 3.3	Persentase Nilai Aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi	%
		IKSKp 3.4	Persentase Pencapaian Target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)	%

C. MANUAL INDIKATOR KINERJA SASARAN KEGIATAN (CORE BUSINESS)

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

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

DEFINISI

Penumpang adalah orang yang namanya tercantum dalam manifest pesawat

FORMULA INDIKATOR

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

SUMBER DATA

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

SATUAN

Orang

PENANGGUNG JAWAB

Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Mopah

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

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

DEFINISI

- Kargo adalah setiap barang yang diangkut oleh pesawat udara termasuk hewan dan tumbuhan selain pos, barang kebutuhan pesawat selama penerbangan, barang bawaan, atau barang yang tidak bertuan (UU tentang Penerbangan);
- Jumlah kargo sesuai tercantum pada *manifest*.

FORMULA INDIKATOR

Jumlah kargo angkutan udara niaga berjadwal dan tidak berjadwal.

SUMBER DATA

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

SATUAN

Kg

PENANGGUNG JAWAB

Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Mopah

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

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

DEFINISI

- Pergerakan pesawat adalah suatu gerakan pesawat udara lepas landas dan pendaratan yang terjadi di suatu bandar udara dalam jangka waktu tertentu;
- Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani adalah Total Jumlah Pergerakan Pesawat Datang dan Berangkat.

FORMULA INDIKATOR

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

SUMBER DATA

Laporan dari *Airline* atau dari *Airnav* (LPPNPI) yang direkapitulasi oleh bidang/seksi/urusan terkait

SATUAN

Angka

PENANGGUNG JAWAB

Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Mopah

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

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

DEFINISI

Survei Kepuasan Masyarakat adalah kegiatan pengukuran secara komprehensif tentang tingkat kepuasan masyarakat terhadap kualitas layanan yang diberikan oleh unit penyelenggara Bandar Udara.

Survei Kepuasan Masyarakat di lingkungan Kementerian Perhubungan dilaksanakan menggunakan aplikasi survei yang terdiri atas survei Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) dan survei Indeks Persepsi Korupsi (IPK). Dalam hal ini tingkat kepuasan masyarakat yang diukur hanya Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM).

Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) adalah hasil pengukuran dari kegiatan Survei Kepuasan Masyarakat berupa angka.

IKM terhadap pelayanan Bandar Udara merupakan layanan yang diberikan kepada seluruh pengguna layanan Bandar Udara yang di koordinir secara terpusat oleh Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan (PPTB) Kementerian Perhubungan.

Survei Kepuasan Masyarakat mengacu pada Permenpan RB terkait Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik.
FORMULA INDIKATOR
Nilai survei pengguna jasa di Lingkungan Kantor UPBU pada aplikasi survei yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan
SUMBER DATA
Aplikasi survei yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan yang dilaksanakan Bagian Tata Usaha.
SATUAN
Indeks
PENANGGUNG JAWAB
Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Mopah

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

SASARAN KEGIATAN (SK)		INDIKATOR KINERJA SASARAN KEGIATAN (IKSK)	
SK 2	Meningkatnya keselamatan dan keamanan penerbangan di bandar udara	IKSK 2.1	Persentase <i>Safety Performance Indicator</i> (SPI) Bandar Udara

DEFINISI

- Kinerja Keselamatan adalah pencapaian Keselamatan penerbangan yang terukur di tingkat nasional atau Penyedia Jasa Penerbangan. Indikator Kinerja Keselamatan adalah metrik yang digunakan untuk mengukur dan memantau Kinerja Keselamatan tingkat nasional atau Penyedia Jasa Penerbangan, termasuk perkembangan dalam pencapaian Tujuan Keselamatan (Ref. Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan Penyedia Jasa Penerbangan)
- Indikator kinerja keselamatan untuk penyelenggara bandar udara yang diukur adalah *Runway Incursion* dan *Runway Excursion*;
- *Runway Incursion* adalah setiap peristiwa di *Aerodrome* yang melibatkan keberadaan pesawat udara, kendaraan atau orang yang tidak seharusnya berada di area permukaan yang dilindungi untuk pendaratan dan lepas landas pesawat udara. (Ref. *ICAO doc 9870*)
- *Runway Excursion* adalah setiap peristiwa pesawat udara yang mengalami *veer-off* atau *overrun* dari permukaan runway. (Ref. *ICAO annex 13*)

FORMULA INDIKATOR

1. Indikator *Lagging*

- *Runway Incursion* (RI) = 30%
 $Incident Rate (IR) = (Jumlah\ Kejadian / Total\ Jumlah\ Movement)$
 $30\% \times (100\% - (Incident\ Rate\ (IR) \times 100\%))$
- *Runway Excursion* (RE) = 30%
 $Incident Rate (IR) = (Jumlah\ Kejadian / Total\ Jumlah\ Movement)$
 $30\% \times (100\% - (Incident\ Rate\ (IR) \times 100\%))$

2. Indikator <i>Leading</i>	
– Airport Facilities Readiness & Performance (AFRP)	= 20%
20% x (Rating Performance (RP) Aktual /Rating Performance (RP) Target)	
– Airport Equipment Readiness & Performance (AERP)	= 20%
20% x (Rating Performance (RP) Aktual /Rating Performance (RP) Target)	
Total Penilaian SPI = RI + RE + AFRP + AERP = 100%	
Rentang Penilaian SPI:	
0-25	= 25%
26-50	= 50%
51-75	= 75%
76-100	= 100%
SUMBER DATA	
Laporan <i>Safety Performance Indicator</i> (SPI) Unit Penyelenggara Bandar Udara yang divalidasi oleh Direktorat Bandar Udara	
SATUAN	
Persentase (%)	
PENANGGUNG JAWAB	
Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Mopah	

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

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

DEFINISI

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

FORMULA INDIKATOR

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

Catatan:

- *Protocol Question* (PQ) adalah merupakan pertanyaan-pertanyaan yang terdapat dalam *checklist* pengawasan keamanan penerbangan.

- <i>Checklist</i> adalah suatu alat bantu Pengawasan berbentuk daftar pemeriksaan sesuai dengan ketentuan dibidang Keamanan Penerbangan guna mengidentifikasi dan mendokumentasikan status penerapan ketentuan tersebut. - Dalam penghitungan tidak termasuk <i>Protocol Question</i> (PQ) yang tidak diberlakukan dalam ketentuan (N/A).
SUMBER DATA
Hasil pengawasan keamanan penerbangan internal Unit Penyelenggara Bandar Udara (<i>self assessment</i>) yang dilakukan minimal 1 (satu) kali dalam setahun dan divalidasi oleh Direktorat Keamanan Penerbangan.
SATUAN
Persentase (%)
PENANGGUNG JAWAB
Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Mopah

D. MANUAL INDIKATOR KINERJA SASARAN KEGIATAN PENUNJANG

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

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

DEFINISI

Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP) adalah perwujudan kewajiban suatu instansi pemerintah untuk mempertanggungjawabkan keberhasilan dan kegagalan pelaksanaan misi organisasi dalam mencapai sasaran dan tujuan yang telah ditetapkan melalui sistem pertanggungjawabkan secara periodik. Nilai AKIP Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara merupakan nilai atas implementasi sistem akuntabilitas kinerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang terdiri dari 4 (empat) komponen meliputi: Perencanaan Kinerja + Pengukuran Kinerja + Pelaporan Kinerja + Evaluasi Internal.

FORMULA INDIKATOR

Hasil Evaluasi AKIP Kantor UPBU oleh Tim Evaluasi LAKIP Eselon 1 Ditjen Perhubungan Udara

SUMBER DATA

Berita Acara Laporan Hasil Evaluasi AKIP Kantor UPBU yang diterima oleh Bagian/Sub Bagian/Urutan Tata Usaha.

SATUAN

Nilai

PENANGGUNG JAWAB

Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Mopah

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

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

DEFINISI

Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran yang selanjutnya disingkat IKPA adalah indikator yang ditetapkan oleh Kementerian Keuangan selaku BUN dan/atau pengelola fiskal untuk mengukur kualitas kinerja pelaksanaan anggaran belanja Kementerian Negara/Lembaga dari sisi kualitas perencanaan pelaksanaan anggaran, kualitas implementasi pelaksanaan anggaran, dan kualitas hasil pelaksanaan anggaran.

Sesuai Peraturan tentang Petunjuk teknis penilaian indikator kinerja Pelaksanaan Anggaran belanja kementerian Negara/lembaga, terdiri atas:

1. Revisi DIPA;
2. Deviasi Halaman III DIPA;
3. Penyerapan Anggaran;
4. Belanja Kontraktual;
5. Penyelesaian Tagihan;
6. Pengelolaan UP dan TUP;
7. Dispensasi SPM;
8. Capaian Output.

FORMULA INDIKATOR

Hasil Nilai Kinerja Pelaksanaan Anggaran pada Aplikasi Kementerian Keuangan

SUMBER DATA

Hasil Nilai Kinerja Pelaksanaan Anggaran pada aplikasi SAKTI dan Aplikasi Keuangan Kemenkeu yang terintegrasi yang dikelola oleh Bagian/Sub Bagian/Urusan Tata Usaha.

SATUAN

Persentase (%)

PENANGGUNG JAWAB

Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Mopah

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

SASARAN KEGIATAN PENUNJANG (SKp)		INDIKATOR KINERJA SASARAN KEGIATAN PENUNJANG (IKSKp)	
SKp 3	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	IKSKp 3.3	Persentase nilai aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi
DEFINISI			
- Aset adalah sumber daya ekonomi yang dikuasai dan/atau dimiliki oleh pemerintah sebagai akibat dari peristiwa masa lalu dan dari mana manfaat ekonomi dan/atau sosial di masa depan diharapkan dapat diperoleh, baik oleh pemerintah maupun masyarakat, serta dapat diukur dalam satuan uang, termasuk sumber daya nonkeuangan yang diperlukan untuk penyediaan jasa bagi masyarakat umum dan sumber-sumber daya yang dipelihara karena alasan sejarah dan budaya (Peraturan tentang Standar Akuntansi Pemerintahan). - Aset yang dimaksud adalah nilai netto Barang Milik Negara di neraca pada Laporan Posisi Barang Milik Negara.			
FORMULA INDIKATOR			
$\frac{\text{Nilai aset yang berhasil diinventarisasi dalam tahun berjalan}}{\text{Target nilai aset yang diinventarisasi}} \times 100\%$ Target nilai aset yang diinventarisasi = (Nilai aset tahun sebelumnya + usulan belanja modal) – (prediksi penyusutan + penghapusan)			
SUMBER DATA			
Laporan BMN dari Aplikasi SAKTI Modul Aset Tetap, Modul GL dan Pelaporan yang dikelola oleh Bagian/Sub Bagian/Urusan Tata Usaha.			
SATUAN			
Persentase (%)			
PENANGGUNG JAWAB			
Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Mopah			

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

SASARAN KEGIATAN PENUNJANG (SKp)		INDIKATOR KINERJA SASARAN KEGIATAN PENUNJANG (IKSKp)	
SKp 3	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	IKSKp 3.4	Persentase pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)
DEFINISI			
- Penerimaan Negara Bukan Pajak yang selanjutnya disingkat PNBP adalah pungutan yang dibayar oleh orang pribadi atau badan dengan memperoleh manfaat langsung maupun tidak langsung atas layanan atau pemanfaatan sumber daya dan hak yang diperoleh negara, berdasarkan peraturan			

perundang-undangan, yang menjadi penerimaan pemerintah pusat di luar penerimaan perpajakan dan hibah dan dikelola dalam mekanisme anggaran pendapatan dan belanja Negara; - Undang-Undang Republik Indonesia tentang Penerimaan Negara Bukan Pajak.
FORMULA INDIKATOR
$\% \text{ Pencapaian Target PNBPN} = \frac{\text{Nilai PNBPN yang berhasil dicapai pada tahun berjalan}}{\text{Target Nilai PNBPN pada tahun berjalan}} \times 100\%$
SUMBER DATA
Laporan PNBPN yang dicatat oleh Bagian/Sub Bagian/Urusan Tata Usaha
SATUAN
Persentase (%)
PENANGGUNG JAWAB
Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Mopah

