KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS III
O K A B A

JL. Pembangunan, Distrik Okaba
Kab. Merauke Papua Selatan 99638 | Telp/HP.: 08114942277 | E-mail: bandara_okaba@yahoo.co.id

Nomor : PR.001/0001/UPBU-OKQ-2026 *Okaba, 29 Januari 2026*
Klasifikasi : Biasa
Lampiran : 1 (satu) berkas
Perihal : Penyampaian Dokumen Rencana Strategis Tahun 2025-2029 Kantor UPBU Kelas III Okaba

Yth. Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

Mendasari Surat Sekretaris Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: PR.001/7/SDJ.REN/2026 Tanggal 22 Januari 2026 Perihal Penyusunan dan Pengesahan Renstra Unit Kerja di Lingkungan Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029.

Sehubungan dengan hal tersebut di atas dan dalam rangka pemenuhan kewajiban penyusunan serta penyampaian Rencana Strategis Unit Kerja di Lingkungan Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029, terlampir disampaikan Dokumen Rencana Strategis Tahun 2025-2029 Kantor UPBU Kelas III Okaba.

Demikian disampaikan, atas perhatiannya kami ucapkan terima kasih.

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
KANTOR UPBU OKABA
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

Kepala Kantor

Kasmawati, SE., MM
NIP. 197804242000032001

REVISI RENCANA STRATEGIS
KANTOR UPBU KELAS III OKABA



TAHUN 2025 - 2029

Jl. Pembangunan, Distrik Okaba, Kabupaten Merauke, Papua Selatan

0811-4942-277

mail : okabaoffice@gmail.com

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

KATA PENGANTAR

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

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

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

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

Okaba, Januari 2026
KEPALA KANTOR UPBU KELAS III OKABA

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
KANTOR UPBU OKABA
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

KASMAWATI, SE., MM
NIP. 197804242000032001

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI III

DAFTAR TABEL IV

DAFTAR GAMBAR VI

DAFTAR LAMPIRAN ..... Error! Bookmark not defined.

1.1 KONDISI UMUM 1

1.2 POTENSI DAN PERMASALAHAN 25

BAB II 35

2.1 VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL RPJPN 2025-2029 35

2.2 VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL RPJMN 2025-2029 39

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

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

2.5 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN KANTOR UPBU KELAS III OKABA TAHUN 2025-2029 57

BAB III 64

3.1 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KANTOR UPBU KELAS III OKABA 64

3.2 KERANGKA REGULASI KANTOR UPBU KELAS III OKABA. 67

3.3 KERANGKA KELEMBAGAAN KANTOR UPBU KELAS III OKABA. 67

3.4 MANAJEMEN RISIKO 67

BAB IV 69

4.1 SASARAN DAN TARGET PEMBANGUNAN NASIONAL 69

4.2 INDIKASI KEGIATAN STRATEGIS 76

4.3 TARGET KINERJA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2025-2029 77

4.4 TARGET KINERJA DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2025-2029 78

4.5 TARGET KINERJA KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS III OKABA TAHUN 2025-2029 80

BAB V 82

5.1 ARAHAN PELAKSANAAN 82

5.2 MEKANISME PERUBAHAN DAN PELAKSANAAN EVALUASI 82

DAFTAR TABEL

Tabel 1. 1 4
Tabel 1. 2 Komposisi SDM Kantor UPBU Kelas III Okaba Berdasarkan Jabatan 5
Tabel 1. 3 Data Umum Bandar Udara Okaba 8
Tabel 1. 4 Fasilitas Sisi Udara 9
Tabel 1. 5 Fasilitas Sisi Darat 9
Tabel 1. 6 Fasilitas Elektronika Bandara dan Keamanan Penerbangan 9
Tabel 1. 7 Fasilitas Listrik Penerbangan 10
Tabel 1. 8 Fasilitas PKP-PK 10
Tabel 1. 9 Fasilitas Alat-Alat Besar 10
Tabel 1. 10 Capaian Rute Angkutan Udara UPBU Okaba Tahun 2020-2024 10
Tabel 1. 11 Data Arus Lalu Lintas UPBU Okaba 11
Tabel 1. 12 Perkembangan Capaian Nilai Aset UPBU Okaba 13
Tabel 1. 13 Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Tahun 2020-2024 13
Tabel 1. 14 Indikasi Kebutuhan Anggaran Renstra 2020-2024 15
Tabel 1. 15 Alokasi dan Realisasi Anggaran Tahun 2020-2024 16
Tabel 1. 16 Perbandingan Pagu Anggaran Renstra Tahun 2020-2024 17
Tabel 1. 17 Perbandingan Pagu Anggaran Renstra Tahun 2020-2024 17
Tabel 1. 18 capaian indikator kinerja utama (core business) 21
Tabel 1. 19 capaian indikator kinerja penunjang 24
Tabel 2. 1 Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan 37
Tabel 2. 2 Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan 43
Tabel 2. 3 Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029 46
Tabel 2. 4 Matriks Kinerja Penugasan RPJMN 2025-2029 kepada Kementerian Perhubungan (Sub Sektor Transportasi Udara 47
Tabel 2. 5 49
Tabel 2. 6 Rumusan Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) 50
Tabel 2. 7 52
Tabel 2. 8 55
Tabel 2. 9 58
Tabel 2. 10 Tabel Daftar Indikasi Risiko Pencapaian Sasaran Kegiatan 61
Tabel 3. 1 Matriks Identifikasi Awal Risiko Utama dan Rencana 68
Tabel 4. 1 71
Tabel 4. 2 Program Prioritas dan Kegiatan Prioritas PN 3 RPJMN 2025-2029 (Sektor Transportasi Udara) 72
Tabel 4. 3 Program Prioritas dan Kegiatan Prioritas PN 5 RPJMN 2025-2029 (Sektor Transportasi Udara) 72
Tabel 4. 4 Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 (Sektor Transportasi Udara) 73
Tabel 4. 5 Rincian Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 (Penugasan Ditjen Perhubungan Udara) 74
Tabel 4. 6 Rincian Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 terkait Biaya Transportasi Logistik Angkutan Udara 76
Tabel 4. 7 Sasaran dan Indikator Kinerja Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029 79

Tabel 4. 8.....80
Tabel 4. 9 Indikasi Pendanaan UPBU Kelas III Okaba.....81

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Keterkaitan RPJMN Tahun 2025-2029 dengan RPJPN Tahun 2025-2045 41
Gambar 2. 2 Sasaran utama pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029 42
Gambar 2. 3 48
Gambar 2. 4 54
Gambar 2. 5 60
Gambar 4. 1 Sasaran dan Target RPJPN 2025-2045 70
Gambar 4. 2 Sasaran RPJMN 2025-2029 terkait Langsung 71
Gambar 4. 3 77
Gambar 4. 4 Target Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan 2025-2029 78

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 KONDISI UMUM

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

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

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.

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

kerja jangka menengah dan menjadi panduan dalam meningkatkan keselamatan, keamanan, dan pelayanan transportasi udara di Indonesia.

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.

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

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

Mendasari Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional dan Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025-2029, Kementerian Perhubungan telah menyusun Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029, sebagaimana telah ditetapkan melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 dan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara 302 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029 yang merupakan dokumen perencanaan yang berisi program-program pembangunan

dalam jangka waktu 5 (lima) tahun, baik program pembangunan yang ditangani langsung oleh Kementerian Perhubungan maupun program pembangunan yang dilakukan melalui pelibatan Masyarakat, maupun Pemerintah Daerah Provinsi/Kabupaten/Kota.

Oleh karena itu, Renstra Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Okaba disusun sebagai pedoman arah kebijakan dan strategi dalam meningkatkan kinerja organisasi, optimalisasi pemanfaatan sumber daya, serta penguatan tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*) selama periode perencanaan. Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara, sebagaimana telah dirubah pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2024 tentang Perubahan Keenam atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara. Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Iskandar mempunyai tugas melaksanakan pelayanan jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara, kegiatan keamanan, keselamatan dan ketertiban penerbangan pada bandar udara yang belum diusahakan secara komersial. Dalam melaksanakan tugas, Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Okaba menyelenggarakan fungsi :

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

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

1.1.1 Capaian Sumber Daya Manusia Tahun 2020-2024

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

Tabel 1.1
Komposisi SDM Kantor UPBU Kelas III Okaba Berdasarkan Pendidikan
Tahun 2020-2024

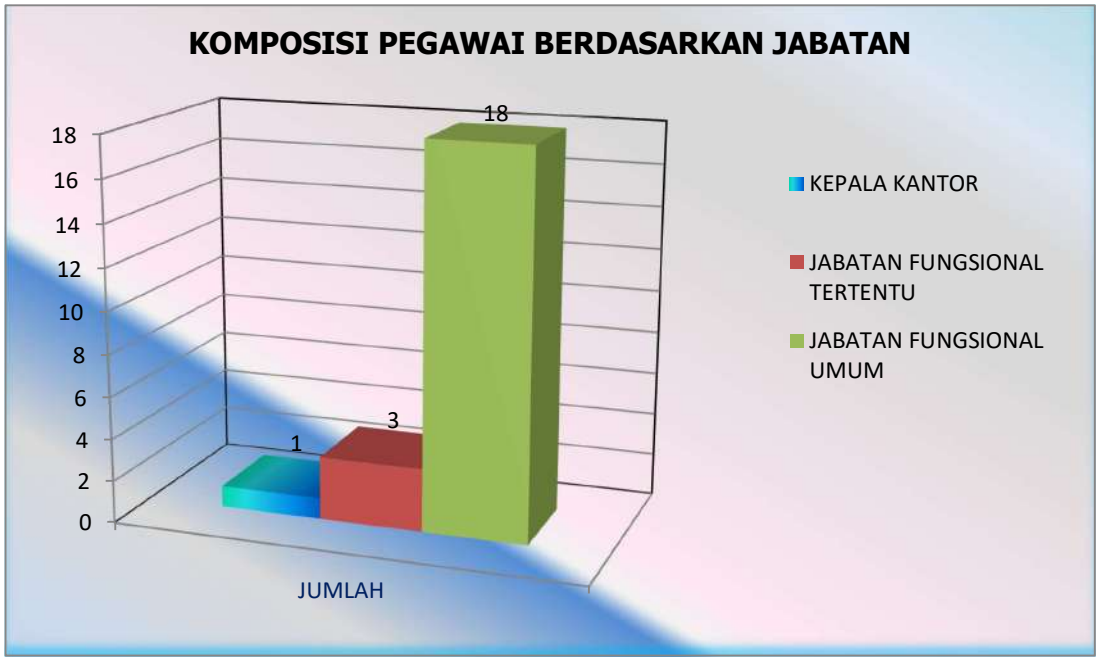
No	Pendidikan	Jumlah SDM (orang)				
		2020	2021	2022	2023	2024
Data PNS						
1.	S-2	-	-	-	2	2
2.	S-1	1	3	3	6	6
3.	D-3	2	5	5	4	7
4.	SMA	11	14	14	10	7
Data Pegawai Honorer						
1.	S-1	1	1	1	1	1
2.	SMA	3	4	6	6	5
3.	-	1	1	1	1	1
Jumlah		19	28	30	30	29

Tabel 1. 2 Komposisi SDM Kantor UPBU Kelas III Okaba Berdasarkan Jabatan Tahun 2020-2024

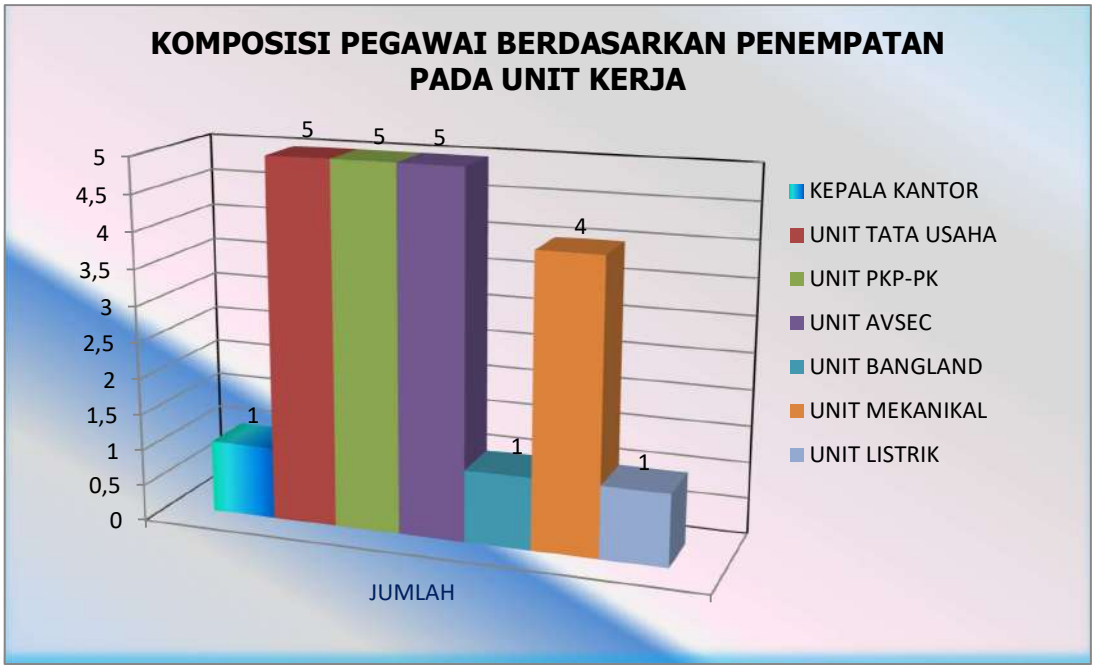
No	Jabatan	Jumlah SDM (orang)				
		2020	2021	2022	2023	2024
Jabatan Administrasi/Pendukung						
	Kepala kantor	1	1	1	1	1
.	Penyusun Rencana dan Program	-	-	-	-	-
	Kaur Tata Usaha	1	-	-	-	-
	Kasubsie Teknis	1	-	-	-	-
	Analis SDM Aparatur Ahli Pertama	-	1	1	1	1
	Perencana Ahli Pertama	-	1	1	1	-
	Pengelola Kepegawaian	0	-	-	1	1
	Bendahara	2	2	2	2	2
	Pengelola BMN	0	-	-	-	-
	Pengelola Keuangan	1	1	1	1	1
	Petugas Administrasi Umum	2	2	2	2	2
Jabatan Teknis/Operasional						
	Petugas PKP-PK Bandara	5	6	6	6	6
	Petugas Alat-Alat Besar	-	-	-	-	-
	Pemelihara Bangunan dan Landasan	-	-	-	-	-
	Teknisi Penerbangan Trampil	-	2	2	2	2
	Petugas Elektro	-	1	1	1	1
	Petugas Listrik	-	2	2	2	3
	Petugas AVSEC Bandara	4	7	7	6	6
	Petugas Tata Terminal	1	1	1	1	-
	Petugas Hygine dan Sanitasi	1	1	1	3	3
Jumlah		19	28	30	30	29

Ket : Data PNS dan Honorer Kantor UPBU Kelas III Okaba.

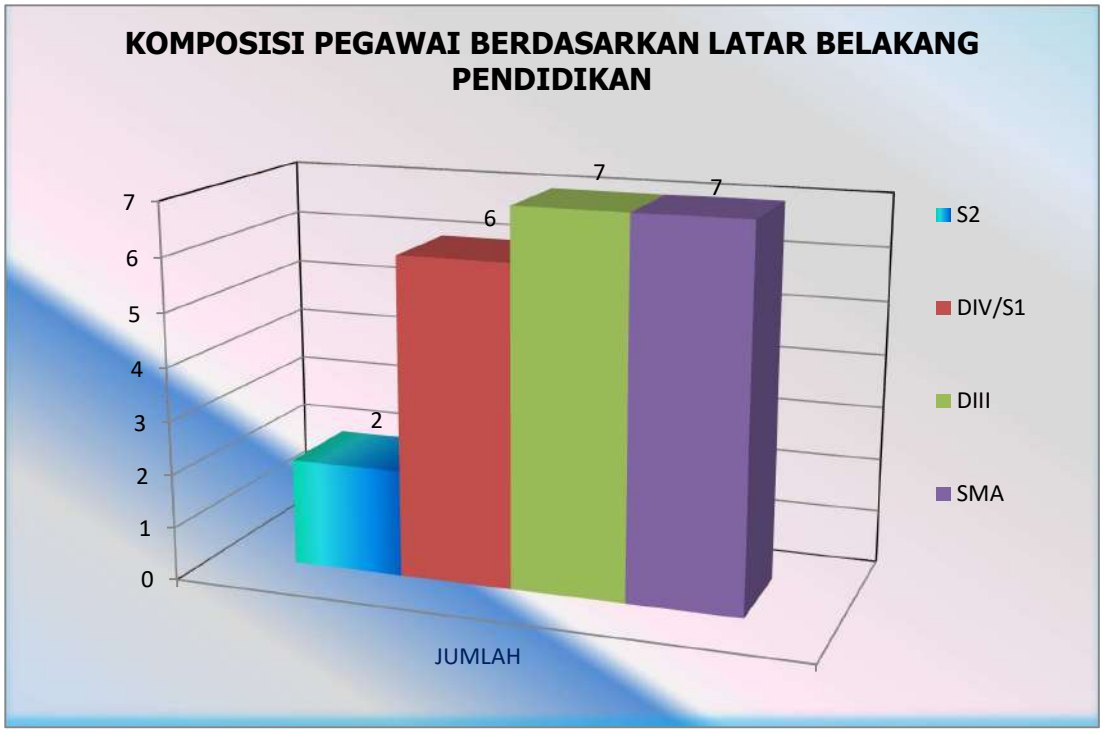
Grafik 1.1 Komposisi SDM Berdasarkan Jabatan



Grafik 1.2 Komposisi SDM Berdasarkan Penempatan pada Unit Kerja



Grafik 1.3 Komposisi SDM Berdasarkan Latar Belakang Pendidikan



Grafik 1.4 Komposisi SDM Berdasarkan Golongan



1.1.2 Capaian Sarana dan Prasarana Tahun 2020-2024

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

Tabel 1.3 Data Umum Bandar Udara Okaba

Nama Bandar Udara	:	Okaba
Kode ICAO	:	WAKO
Kode IATA	:	OKQ
Termasuk Provinsi	:	Papua Selatan
Kabupaten/Kota	:	Merauke/Merauke
Pengelola	:	UPT Direktorat Jenderal Perhubungan Udara
Kantor Otoritas	:	Otoritas Bandar Udara Wilayah X Merauke
Kelas	:	III (tiga)
Jam Operasi	:	22.00 - 07.00 UTC (07.00 - 16.00 WIT)
Pesawat Beropersi	:	C-208B Grand Karavan
Jenis Pelayanan LLU	:	Unanttended
Kategori PKP-PK	:	Kategori VI
Sistem Keamanan Penerbangan	:	H
Status Bandar Udara	:	Domestik
Penggunaan Bersama	:	Enclave/Sipil
Hierarki Bandar Udara	:	Pengumpul (Hub)
Koordinasi dengan Instansi Pemerintah	:	
a. Bea Cukai (Custom)	:	Tidak Ada
b. Imigrasi (Imigration)	:	Tidak Ada
c. Karantina	:	Tidak Ada
a) Karantina Hewan & Tumbuhan	:	Tidak Ada
b) Karantina Ikan	:	Tidak Ada
c) Karantina Kesehatan (KKP)	:	Tidak Ada
d. AIRNAV	:	Tidak Ada
e. BMKG	:	Tersedia AWOS
f. Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan (BNPP) / SAR	:	Pos SAR Okaba

Tabel 1.4 Fasilitas Sisi Udara

NO	FASILITAS	DIMENSI PANJANG/LEBAR	JENIS KONSTRUKSI
1	RUNWAY STRIP	1.020 x 52 M^2	Tanah Padat
2	RUNWAY	900 x 18 M^2	Aspal
3	APRON	50 x 44 M^2	Aspal
4	TURNING AREA	350 M^2	Aspal
5	ACCES ROAD	240 M^2	Aspal
6	JALAN INSPEKSI	1.440 M	Aspal
7	SALURAN TERBUKA	1.440 M	Pas. Batu Bata
8	PAGAR DAERAH KERJA	2.810 M	Wiremesh

Tabel 1.5 Fasilitas Sisi Darat

NO	FASILITAS	UKURAN (PXL)	JENIS BANGUNAN
1	BANGUNAN TERMINAL	423 M^2	Permanen
2	BANGUNAN FIRE STATION	200 M^2	Permanen
3	BANGUNAN WORKSHOP	120 M^2	Permanen
4	GEDUNG POWER HOUSE	84 M^2	Permanen
5	GEDUNG KANTOR	72 M^2	Semi Permanen
6	GEDUNG PLTS	24 M^2	Permanen
7	RUMAH TYPE 50	50 M^2	Semi Permanen
8	RUMAH TYPE 36	36 M^2	Semi Permanen
9	JALAN LINGKUNGAN	1.650 M	Aspal
10	LAMPU PENERANGAN SOLARCELL	9 Unit	-

Tabel 1.6 Fasilitas Elektronika Bandara dan Keamanan Penerbangan

NO	FASILITAS	JUMLAH (UNIT)	KETERANGAN (MERK/TYPE)
1	X-RAY CABIN	1 Unit	Astrophysics/XIS-6040 Single View
2	WTMD	1 Unit	Garret/PD-6500i
3	HHMD	4 Unit	Garret, E-Sun
4	CCTV	20 Channel	Geovision
5	GENSET 10 KVA	2 Unit	Yanmar
6	KENDARAAN MAINTENANCE	1 Unit	Toyota Hilux Double Cabin
7	KENDARAAN DINAS RODA 2	3 Unit	Honda Verza (2 unit), Honda Supra (1 Unit)

Tabel 1.7 Fasilitas Listrik Penerbangan

NO	FASILITAS	JUMLAH (UNIT)	KETERANGAN (MERK/TYPE)
1	WINDSOCK	1 Unit	Custom

Tabel 1.8 Fasilitas PKP-PK

NO	KETERANGAN (MERK/TYPE)	JUMLAH (UNIT)
1	MOBIL PKP-PK TYPE V (Mercedes Benz)	1 Unit
2	MOBIL PKP-PK TYPE RIV (Isuzu)	1 Unit
3	MOBIL AMBULANCE (Isuzu)	1 Unit
NO	**JENIS BAHAN PEMADAM**	**JUMLAH (UNIT)**
1	AFFF (Aqueous Film Forming Foam)	1 Drum (200L)
2	DCP (Dry Chemical Powder)	750 Kg
3	Nitrogen (N2)	3 m3
4	Carbondioxida (CO_2)	-
5	Air (Bak Penampungan Air)	10.000 L

Tabel 1.9 Fasilitas Alat-Alat Besar

NO	FASILITAS	JUMLAH (UNIT)
1	Wheel Tractor + Rotary Mower (John Deree)	29 Unit

1.1.4 Capaian Rute Angkutan Udara Tahun 2020-2024

Tabel 1.10 Capaian Rute Angkutan Udara UPBU Okaba Tahun 2020-2024

TAHUN	RUTE PENERBANGAN	PERUSAHAAN PENERBANGAN YANG MELAYANI
2020	MKQ-OKQ OKQ-MKQ	PT. ASI PUDJIASTUTI AVIATION (SUSI AIR)
2021	MKQ-OKQ OKQ-MKQ	PT. ASI PUDJIASTUTI AVIATION (SUSI AIR)
2022	MKQ-OKQ OKQ-MKQ	PT. ASI PUDJIASTUTI AVIATION (SUSI AIR)
2023	MKQ-OKQ OKQ-MKQ	PT. SMART CAKRAWALA AVIATION (SMART AIR)
2024	MKQ-OKQ OKQ-MKQ	PT. SMART AVIATION (SUSI AIR)

1.1.5 Capaian Lalu Lintas Angkutan Udara Tahun 2020-2024

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

Tabel 1.11 Data Arus Lalu Lintas UPBU Okaba
Tahun 2020-2024

TAHUN	PESAWAT			PENUMPANG				BAGASI (Kg)			BARANG (Kg)			POS (Kg)		
	DTG	BRK	TOTAL	DTG	BRK	TOTAL	TRA	DTG	BRK	TOTAL	DTG	BRK	TOTAL	DTG	BRK	TOTAL
2020	99	99	198	409	574	983	0	4102	3816	7918	0	0	0	0	0	0
2021	186	186	372	974	1221	2195	0	10880	8814	19694	0	0	0	0	0	0
2022	101	101	202	1166	1213	2379	0	16473	11003	27476	0	0	0	0	0	0
2023	130	130	260	1422	1459	2881	0	19876	11678	31554	0	0	0	0	0	0
2024	167	167	334	1723	1762	3485	0	16248	9472	25720	0	0	0	0	0	0

Grafik 1.5 Grafik Pergerakan Pesawat



Grafik 1.6 Grafik Pergerakan Penumpang



Grafik 1.7 Grafik Pergerakan Bagasi



1.1.6 Capaian Nilai Aset Tahun 2020-2024

Capaian Nilai Aset di Kantor UPBU Okaba selama kurun waktu 2020 - 2024 dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 1.12 Perkembangan Capaian Nilai Aset UPBU Okaba
Tahun 2020-2024

URAIAN	NILAI ASET				
	2020	2021	2022	2023	2024
ASET LANCAR	40.799.609.130	36.622.381.687	31.492.267.514	26.515.303.604	21.807.959.719
ASET TETAP	10.853.865	10.019.050	4.116.500	28.061.300	8.208.104

Grafik 1.8 Grafik Capaian Nilai Aset Tahun 2020-2024



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

Capaian Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) di Kantor UPBU Okaba selama kurun waktu 2020 - 2024 dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 1.13 Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Tahun 2020-2024

TAHUN	TARGET	REALISASI	%
2020	48.638.000	16.297.474	44.01
2021	77.452.000	31.029.933	40.06
2022	70.306.000	32.497.044	44.16
2023	83.048.000	54.767.986	62.1
2024	87.188.000	65.896.089	75.58

Grafik 1.9 Grafik Capaian Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)



1.1.8 Capaian Realisasi Keuangan Tahun 2020-2024

Dalam rangka melaksanakan kebijakan dan strategi untuk Program Insfrastruktur Konektivitas Tahun 2020-2024, Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Okaba melaksanakan kegiatan-kegiatan dengan indikasi kebutuhan pembiayaan yang bersumber dari APBN sebesar Rp. 129.016.241.000,- .

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

Tabel 1.14 Indikasi Kebutuhan Anggaran Renstra 2020-2024

No	Program/Kegiatan	Indikasi Anggaran 2020-2024 (Rp.)					
		2020	2021	2022	2023	2024	Total
Kantor UPBU Kelas III Okaba		**3.904.431.000**	**5.548.794.000**	**46.282.948.000**	**25.267.948.000**	**29.142.188.000**	**110.146.309.000**
Program Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Udara		**80.000.000**	**-**	**-**	**-**	**-**	**80.000.000**
1	Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara	80.000.000	-	-	-	-	80.000.000
2	Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perhubungan Udara	-	-	-	-	-	-
Program Infrastruktur Konektivitas		**-**	**2.519.786.000**	**42.886.197.000**	**21.738.197.000**	**25.561.437.000**	**92.750.617.000**
1	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	-	780.600.000	36.105.000.000	18.864.000.000	17.538.240.000	73.287.840.000
2	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	-	359.250.000	4.304.000.000	600.000.000	5.600.000.000	10.863.250.000
3	Penunjang Teknis Transportasi Udara	-	1.379.936.000	2.477.197.000	2.319.197.000	2.423.197.000	8.599.527.000
Program Dukungan Manajemen		**3.824.431.000**	**3.029.008.000**	**3.396.751.000**	**3.484.751.000**	**3.580.751.000**	**17.315.692.000**
1	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Udara	3.824.431.000	3.029.008.000	3.396.751.000	3.484.751.000	3.580.751.000	17.315.692.000

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

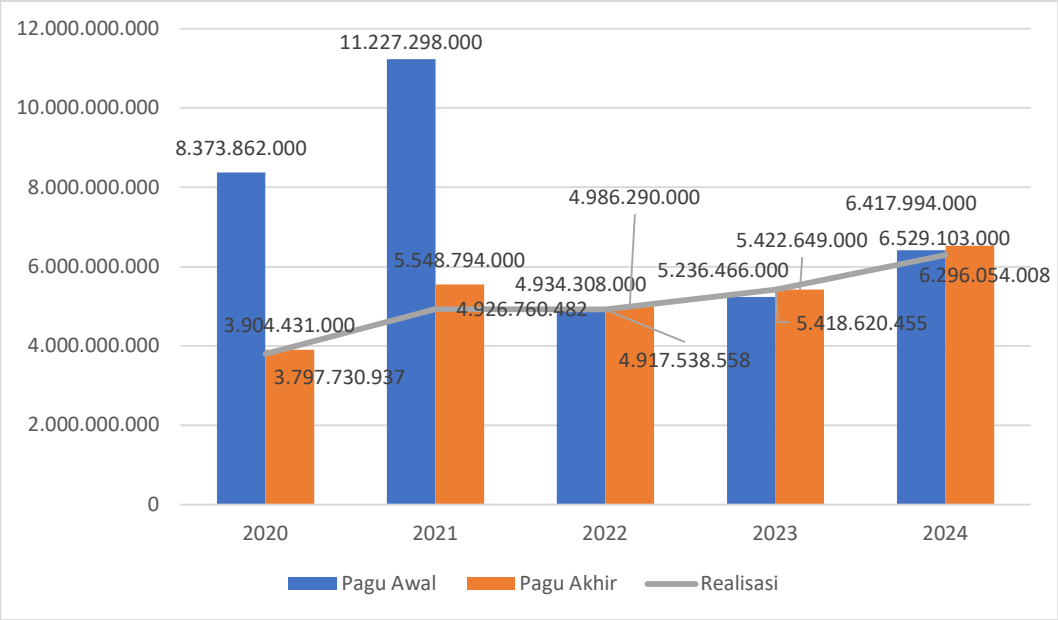
Berdasarkan pada pagu anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Okaba Tahun 2020 sampai dengan Tahun 2024 maka terdapat penyesuaian-penyesuaian yang dilakukan terhadap pagu awal Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Okaba yang telah ditetapkan setiap tahunnya. Pagu Anggaran merupakan alokasi anggaran yang ditetapkan dalam DIPA untuk mendanai belanja dan/atau pembiayaan anggaran dalam APBN tahun berjalan. Adapun alokasi DIPA Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Okaba Tahun 2020-2024 serta daya serapnya pertahun digunakan sebagaimana tabel berikut.

Tabel 1.15 Alokasi dan Realisasi Anggaran Tahun 2020-2024

Tahun	Pagu Awal (Rp)	Pagu Akhir (Rp)	Realisasi/Daya Serap (Rp)	Capaian (%)
2020	8.373.862.000	3.904.431.000	3.797.730.937	95,78
2021	11.227.298.000	5.548.794.000	4.926.760.482	90.42
2022	4.934.308.000	4.986.290.000	4.917.538.558	98.62
2023	5.236.466.000	5.422.649.000	5.418.620.455	99.93
2024	6.417.994.000	6.529.103.000	6.296.054.008	96.43

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

Grafik 1.9 Perkembangan Pagu Anggaran 2020-2024



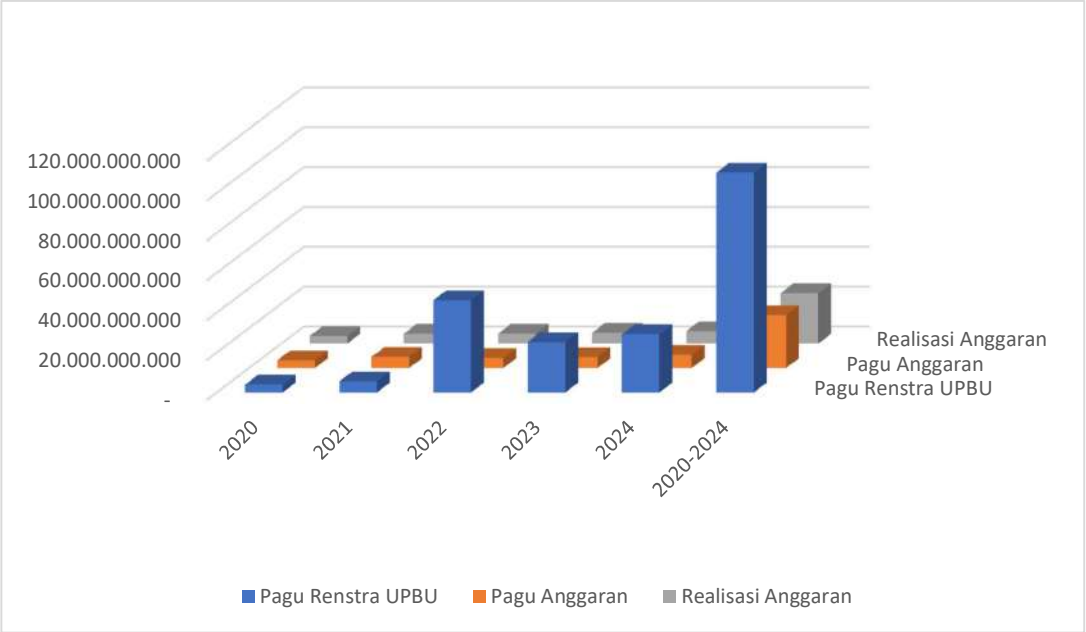
Berdasarkan pada indikasi kebutuhan pendanaan Renstra Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Okaba Tahun 2020-2024 yang telah ditetapkan, telah terjadi beberapa penyesuaian anggaran per tahun yang terdapat dalam pagu anggaran Tahun 2020-2024 yang telah ditetapkan pemerintah. Dengan memperhatikan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

Tabel 1.16 Perbandingan Pagu Anggaran Renstra Tahun 2020-2024

Pagu Anggaran	Pagu Tahun 2020-2024 (Rp.)					
	2020	2021	2022	2023	2024	Total
Pagu Renstra UPBU	3.904.431.000	5.548.794.000	46.282.948.000	25.267.948.000	29.142.188.000	110.146.309.000
Pagu Anggaran	3.904.431.000	5.548.794.000	4.986.290.000	5.422.649.000	6.529.103.000	**26.391.267.000**
Realisasi Anggaran	3.797.730.937	4.926.760.482	4.917.538.558	5.418.620.455	6.296.054.008	**25.356.704.440**
Alokasi terhadap Renstra (%)	100	100	10.77	21.46	22.40	**23.96**
Realisasi terhadap Alokasi (%)	97.27	88.79	10.62	21.44	21.60	**23.02**

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

Tabel 1.17 Perbandingan Pagu Anggaran Renstra Tahun 2020-2024



Pagu Renstra Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Okaba selama lima tahun sebesar Rp. 110.146.309.000,- menunjukkan kebutuhan strategis jangka menengah Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Okaba dalam mendukung program kerja yang direncanakan. Namun, namun alokasi pagu anggaran yang diberikan hanya mencapai Rp. 26.391.267.000,- atau sekitar 23.96% dari total kebutuhan yang direncanakan. Selama lima tahun tersebut, terlihat adanya kesenjangan yang signifikan di mana pagu Renstra selalu lebih tinggi dibandingkan dengan pagu anggaran. Misalnya, pada Tahun 2022, pagu Renstra sebesar Rp. 46.282.948.000,-, sedangkan pagu anggaran hanya sebesar Rp. 4.986.290.000,- (sekitar 10.77% dari kebutuhan strategis). Dari pagu anggaran yang dialokasikan sebesar Rp. 110.146.309.000,- selama periode 2020-2024 hanya terealisasi sebesar Rp. 26.391.267.000,- atau sekitar 23.96%.

Realisasi anggaran yang mencapai Rp. 25.356.704.440,- hanya sekitar 23.02% dari total pagu Renstra sebesar Rp. 110.146.309.000,-. Ini menunjukkan bahwa kebutuhan strategis Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Okaba selama periode tersebut belum sepenuhnya dapat dipenuhi oleh alokasi anggaran yang terealisasi, terutama karena keterbatasan pagu anggaran yang diberikan. Oleh karena itu, dalam hal ini terlihat bahwa kebutuhan strategis yang digambarkan dalam pagu Renstra jauh lebih besar dibandingkan dengan alokasi anggaran yang diberikan. Meskipun terdapat keterbatasan anggaran, Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Okaba mampu menunjukkan kinerja yang cukup baik dengan capaian realisasi yang mendekati pagu anggaran setiap tahun. Dengan perencanaan yang lebih matang dan penguatan koordinasi lintas sektor, diharapkan alokasi anggaran ke depan dapat lebih mendukung kebutuhan strategis Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Okaba.

1.1.9 Capaian Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kantor UPBU Kelas III Okaba Tahun 2020-2024

Sebagaimana telah ditetapkan dalam Keputusan Dirjen Perhubungan Udara Nomor KP 13 Tahun 2021 tentang Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2020-2024, Keputusan Dirjen Perhubungan Udara Nomor KP 238 Tahun 2021 tentang Penetapan Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2020-2024, dan Keputusan Dirjen Perhubungan Udara Nomor KP 239 Tahun 2021 tentang Penetapan Indikator Kinerja Kegiatan Unit Penyelenggara Bandar Udara di Lingkungan Dirjen Perhubungan Udara, maka sasaran dan indikator kinerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Okaba meliputi :

1. Sasaran Pertama : Meningkatnya Kinerja Pelayanan Prasarana Bandar Udara, terdiri dari tiga indikator kinerja utama yaitu (1) Jumlah Penumpang yang Dilayani, (2) Jumlah Pergerakan Pesawat yang Dilayani), dan (3) Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara.
2. Sasaran Kedua : Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara, terdiri dari dua indikator kinerja utama yaitu (1) Persentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara dan (2) Persentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara.
3. Sasaran Ketiga (penunjang) : Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik, terdiri dari lima indikator kinerja penunjang yaitu (1) Jumlah Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP), (2) Jumlah Dokumen SPIP, (3) Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara, (4) Nilai Aset Bandar Udara yang Berhasil Diinventarisasi, dan (5) Persentase Pencapaian Target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP).

Pencapaian target terhadap 3 (tiga) Sasaran dan 10 (sepuluh) Indikator Kinerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Okaba ini terus diupayakan sebaik mungkin sebagai indikator keberhasilan kinerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Okaba selama kurun waktu Tahun 2020-2024.

Berdasarkan pada hasil evaluasi pada pencapaian indikator kinerja utama (*core business*) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Okaba, pada **sasaran strategis pertama** "**Meningkatnya Kinerja Pelayanan Prasarana Bandar Udara**"

dengan indikator pertama "**Jumlah Penumpang yang Dilayani**" menunjukkan selama periode Tahun 2020 hingga 2024, capaian indikator kinerja jumlah penumpang yang dilayani menunjukkan hasil yang sangat memuaskan. Pada Tahun 2020, capaian indicator sebesar 104.74%, dengan realisasi 995 orang diatas target yang ditetapkan sebesar 950 orang. Hal ini menunjukkan bahwa penerbangan cukup stabil. Pada Tahun 2021, capaian naik sebesar 109.7%, dengan realisasi 2.194 orang terhadap target 2.100 orang. Hal ini menunjukkan terjadi peningkatan permintaan masyarakat selama tahun 2021. Pada Tahun 2022, capaian sebesar 100%, dengan realisasi 2.366 orang terhadap target 2.366 orang. Pada Tahun 2023 capaian indicator meningkat sebesar 120.04%, dengan realisasi 2.881 orang terhadap target 2.400 orang. Pada Tahun 2024, capaian indicator sebesar 109.76%, dengan realisasi 3.485 orang terhadap target 3.175 orang. Kinerja ini menggambarkan kenaikan yang cukup baik, dimana realisasi telah melampaui target yang ditetapkan saat itu. Secara keseluruhan, capaian indicator ini cenderung mengalami peningkatan. Evaluasi terhadap hambatan dalam peningkatan jumlah penumpang yang dilayani, seperti keterbatasan jumlah maskapai yang tidak dapat mengakomodir permintaan masyarakat, sehingga perlu dilakukan pengembangan infrastruktur sehingga membuka peluang bertambahnya jumlah maskapai.

Pada indikator kedua "**Jumlah Pergerakan Pesawat yang Dilayani**" menunjukkan selama periode Tahun 2020 hingga 2024, capaian indikator kinerja jumlah pesawat yang dilayani menunjukkan capaian yang sangat memuaskan, walaupun dengan tren penurunan dan kenaikan. Pada Tahun 2020, capaian sebesar 114.29%, dengan realisasi 200 *movement* diatas dengan target yang ditetapkan. Hal ini menggambarkan aktivitas penerbangan sangat baik tanpa kendala yang berarti. Pada Tahun 2021, capaian sebesar 100.54%, dengan realisasi 372 *movement* terhadap 370 *movement*. Hal ini menunjukkan target dapat mencapai realisasi. Pada Tahun 2022, capaian sebesar 100%, dengan realisasi 220 *movement* terhadap target 220 *movement.* Hal ini menunjukkan bahwa aktivitas dan frekuensi penerbangan mulai kembali stabil. Pada Tahun 2023, capaian meningkat sebesar 115.56%, dengan realisasi 260 *movement* terhadap target 225 *movement*. Hal ini menggambarkan adanya tren positif masyarakat dalam penggunaan transportasi udara. Pada Tahun 2024, capaian sebesar 109.51%, dengan realisasi 334 *movement* terhadap target 305 *movement.* Kinerja ini menunjukkan peningkatan realisasi dan target tahun sebelumnya. Secara keseluruhan, capaian cenderung stabil. Evaluasi terhadap hambatan dalam peningkatan jumlah pergerakan pesawat yang dilayani, seperti keterbatasan jumlah maskapai yang tidak dapat mengakomodir permintaan masyarakat, sehingga perlu dilakukan pengembangan infrastruktur sehingga membuka peluang bertambahnya jumlah maskapai.

Pada indikator ketiga "**Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara**" menunjukkan selama periode Tahun 2020 hingga 2024, capaian indikator kinerja indeks kepuasan pengguna jasa layanan bandar udara menunjukkan capaian yang stabil. Pada Tahun 2020, capaian sebesar 104.71%, dengan nilai realisasi 89% melewati target yang ditetapkan yaitu sebesar 85%. Hal ini menunjukkan tingkat kepuasan masyarakat terhadap layanan yang didapatkan. Pada Tahun 2021, capaian sebesar 104.71%, dengan nilai realisasi 89% melewati target yang ditetapkan yaitu sebesar 85%. Pada Tahun 2022, capaian sebesar 100.72%, dengan nilai realisasi 97.7% sedikit diatas target yang ditetapkan yaitu sebesar 97%. Hal ini menunjukkan ekspektasi publik terhadap pelayanan bandar udara sangat baik. Pada Tahun 2023, capaian sebesar 100.14%, dengan nilai reaslisasi 92.13 terhadap target 93%. Pada Tahun 2024, capaian sebesar

101.05%, dengan nilai realisasi 92.97% terhadap target 92%. Kinerja ini menunjukkan bahwa Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Okaba, dalam pelayanannya telah mengoptimalkan standar minimum pelayanan bandar udara, serta meningkatan kualitas prasarana yang ada. Secara keseluruhan, capaian cenderung meningkat. Dengan capaian yang konsisten di atas target, tantangan ke depan adalah mempertahankan nilai kualitas layanan yang tinggi dan terus berinovasi untuk menjaga tingkat kepuasan pengguna jasa layanan bandar udara.

Pada **sasaran strategis kedua** "**Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara**" dengan indikator pertama "**Persentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara**" menunjukkan selama periode Tahun 2020 hingga 2024, capaian indikator persentase pemenuhan standar keselamatan bandar udara menunjukkan hasil yang sangat baik secara umum dari Tahun 2020 hingga 2024 capaian sebesar 100%, dengan realisasi 100 sesuai dengan target yang ditetapkan. Hal ini berkaitan dengan jumlah SDM, pemenuhan fasilitas keselamatan, pemenuhan dokumen keselamatan, serta pemenuhan SOP mitigasi, yang dalam perjalanannya terus melakukan updating.

Pada indikator kedua "**Persentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara**" menunjukkan selama periode Tahun 2020 hingga 2024, capaian indikator persentase pemenuhan standar keamanan bandar udara menunjukkan hasil yang sangat baik secara umum dari Tahun 2020 hingga 2024 capaian sebesar 100%, dengan realisasi 100 sesuai dengan target yang ditetapkan. Hal ini berkaitan dengan jumlah SDM, pemenuhan fasilitas keamanan, pemenuhan dokumen keamanan, serta pemenuhan SOP mitigasi, yang dalam perjalanannya terus melakukan updating.

Hasil capaian indikator kinerja utama (*core business*) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Okaba dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 1.18 capaian indikator kinerja utama (core business)

Sesuai KP 13 Tahun 2021 ttg Renstra DJPU Tahun 2020-2024				Target Renstra					Realisasi					Capaian terhadapTarget Renstra (%)					Notifikasi Ketercapaian Target 2024
Sasaran	Indikator Kinerja		Satuan	2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024	
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Prasarana Bandar Udara	IK.1	Jumlah Penumpang yang Dilayani	Orang	3706	3802	4048	4202	4402	995	2194	2366	2881	3485	26.85	57.60	58.45	68.56	79.17	Tercapai
	IK.2	Jumlah Kargo yang Dilayani	Kg	50	75	100	125	150	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Tidak masuk target PK
	IK.3	Jumlah Pergerakan Pesawat yang Dilayani	Angka	345	350	368	382	394	200	372	220	260	334	57.97	106.28	59.78	68.06	84.77	Tercapai
	IK.4	Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara	Nilai	94	95	95.5	96	96.5	89	89	97.7	92.13	92.97	94.68	93.68	102.30	95.97	96.34	Tercapai
Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara	IK.5	Persentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara	%	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Tercapai
	IK.6	Persentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara	%	100	100	100	100	100	-	100	100	100	100	-	100,00	100,00	100,00	100,00	Tercapai

Sumber : *Evaluasi Akhir Renstra 2020-2024 dan LAKIP 2024*

Selain indikator kinerja utama yang merupakan *core business* Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Okaba, terdapat sasaran dan indikator kinerja penunjang/pendukung yang menjadi ukuran keberhasilan/administrasi internal dan lingkungan yang terdiri dari satu sasaran strategis penunjang yaitu Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik.

Pada **sasaran strategis penunjang** "**Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik**", dengan indikator kinerja penunjang pertama "**Jumlah Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)**" menunjukkan selama periode Tahun 2020 hingga 2024. Pada Tahun 2020 hingga 2024, capaian indikator kinerja jumlah dokumen sistem akuntabilitas kinerja instansi pemerintah menunjukkan 100% selama kurun waktu lima tahun, dengan realisasi 6 dokumen sesuai dengan target yang ditetapkan. Hal tersebut berdasarkan dokumen perencanaan berupa Rencana Strategis, RKT, Perjanjian Kinerja/Revisi Perjanjian Kinerja, Rencana Aksi PK, Laporan Triwulan dan LAKIP. Dengan capaian yang konsisten sesuai target, tantangan ke depan adalah mempertahankan kualitas dan ketepatan pelaporan terhadap penyusunan dokumen perencanaan yang akuntabel berbasis kinerja.

Pada indikator kinerja penunjang kedua "**Jumlah Dokumen SPIP**" menunjukkan selama periode Tahun 2020 hingga 2024. Pada Tahun hingga 2024, capaian indikator kinerja jumlah dokumen SPIP menunjukkan 100% selama kurun waktu lima tahun, dengan realisasi 3 dokumen sesuai dengan target yang ditetapkan. Hal ini menunjukkan bahwa pelaksanaan SPIP berjalan sesuai dengan target dokumen SPIP yakni, SK Satgas, CEE (*Control Environment Evaluation*), Daftar Risiko, Peta Risiko/Ranking Risiko, dan Rencana Tindak Pengendalian. Terpenuhinya target indikator menjadi tantangan kedepan, diperlukan strategi penguatan sistem pengendalian internal, peningkatan kapasitas pengelolaan risiko, serta optimalisasi tata kelola yang lebih baik guna memenuhi standar yang lebih ketat, sehingga pelaksanaan SPIP dan Manajemen Risiko berjalan dengan konsisten.

Pada indikator kinerja penunjang ketiga "**Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara**" menunjukkan selama periode Tahun 2020 hingga 2024, capaian indikator kinerja persentase realisasi anggaran belanja bandar udara menunjukkan capain yang fluktuasi. Pada Tahun 2020, capaian sebesar 100.82%, dengan realisasi 95.78% terhadap target 95%. Hal ini menunjukkan bahwa daya serap terhadap pagu anggaran sangat baik, tidak ada kendala yang berarti. Pada Tahun 2021, capaian menurun sebesar 95.17%, dengan realisasi 90.42% terhadap target 95%. Hal ini disebabkan karena adanya pagu anggaran dengan sumber dana PNBP yang tidak terealisasi, sehingga mempengaruhi realisasi daya serap. Pada Tahun 2022, capaian meningkat sebesar 98.62%, dengan realisasi 98.62% terhadap target 100%. Hal ini menunjukkan peningkatan daya serap anggaran semakin baik dari tahun ke tahun. Pada Tahun 2023, capaian meningkat sebesar 99.93%, dengan realisasi 99,93 terhadap target 100. Hal ini dikarenakan adanya sisa pagu anggaran belanja pegawai dan belanja barang yang tidak terserap. Pada Tahun 2024, capaian menurun sebesar 98.43%, dengan realisasi 96.43% terhadap target 100%. Hal ini menunjukkan daya serap anggaran cukup baik dari capaian terendah pada Tahun 2021. Secara keseluruhan, capaian cenderung mengalami peningkatan yang stabil. Hasil evaluasi dari kurun waktu lima tahun tersebut yakni rata-rata terdapat sisa anggaran yang tidak terserap dari sisa kontrak, sehingga realisasi tidak dapat mencapai 100% terhadap target yang ditetapkan. Hal ini mendorong strategi ke depan agar optimalisasi penyerapan anggaran semakin baik.

Pada indikator kinerja penunjang keempat "**Nilai Aset Bandar Udara yang Berhasil Diinventarisasi**" menunjukkan selama periode Tahun 2020 hingga 2024, capaian indikator kinerja nilai aset bandar udara yang berhasil diinventarisasi menunjukkan capaian yang cukup stabil dari tahun ke tahunnya. Pada Tahun 2020, capaian sebesar 90.82%, dengan realisasi Rp. 42.432.478.816,-, dimana capaian ini lebih rendah dengan target yang ditetapkan. Hal ini diakibatkan adanya penyusutan asset yang terjadi setiap periode semesteran. Pada Tahun 2021, capaian meningkat sebesar 100%, dengan realisasi Rp. 36.632.400.737,- terhadap target Rp. 36.632.400.737,-. Hal ini diakibatkan tidak adanya kegiatan belanja modal sebagai penambah nilai aset pada serta adanya penyusutan asset Tahun 2021. Pada Tahun 2022, capaian sebesar 100%, dengan realisasi Rp. 34.031.490.182,- terhadap target Rp. 34.031.490.182,-. Hal ini diakibatkan tidak adanya kegiatan belanja modal sebagai penambah nilai aset pada serta adanya penyusutan asset. Pada Tahun 2023, capaian sebesar 100%, dengan realisasi Rp. 28.954.392.344,- terhadap realisasi Rp. 28.954.392.344,-. Hal ini mencerminkan tidak adanya kegiatan belanja modal sebagai penambah nilai aset pada serta adanya

penyusutan asset. Pada Tahun 2024, capaian menurun sebesar 97.71%, dengan realisasi Rp. 24.240.564.850,- terhadap target Rp. 24.808.369.530,-. Hal ini mencerminkan secara keseluruhan kenaikan target tidak dapat mengakomodir realisasi nilai aset, karena faktor penyusutan, penghapusan aset, dan kegiatan belanja modal yang tidak selalu ada dalam kurun waktu lima tahun. Oleh karena itu, ini menjadi tantangan ke depan bagaiamana menentukan rencana strategis terhadap nilai aset, agar lebih realistis dan menantang.

Pada indikator kinerja penunjang kelima "**Persentase Pencapaian Target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)**" menunjukkan selama periode Tahun 2020 hingga 2024, capaian persentase pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) menunjukkan capaian yang fluktuasi dengan kecenderungan meningkat. Pada Tahun 2020, capaian sebesar 44.01%, dengan realisasi 44.01% terhadap target 100%. Hal ini menggambarkan potensi penerimaan PNBP yang belum digali secara maksimal. Pada Tahun 2021, capaian menurun sebesar 40.06%, dengan realisasi 40.06% terhadap target 100%. Hal ini mencerminkan objek PNBP terdampak pandemi Covid-19, yakni maskapai berhenti beroperasi dan tidak ada penyewaan ruangan. Pada Tahun 2022, capaian sedikit meningkat sebesar 44.16%, dengan realisasi 44.16% terhadap target 100%. Pada Tahun 2023, capaian meningkat sebesar 62.15%, dengan realisasi 62.15% terhadap target 100%. Hal ini menunjukkan peningkatan realisasi seiring peningkatan pendapatan PNBP pada tahun tersebut. Pada Tahun 2024 merupakan capaian tertinggai selama periode tahun 2020-2024, capaian indicator ini meningkat sebesar 75.58%, dengan realisasi 75.58% terhadap target 100%. Hal ini mencerminkan potensi PNBP yang telah diusahakan untuk dimaksimalkan sehingga dapat meningkatkan penerimaan negara. Secara keseluruhan, capaian mengalami peningkatan setelah pandemi Covid-19. Evaluasi terhadap hambatan dapat menjadi dasar penyusunan penguatan strategi ke depan agar penerimaan PNBP, baik fungsional maupun non fungsional dapat lebih optimal dan disiplin.

Tabel 1.19 capaian indikator kinerja penunjang

Sesuai KP 13 Tahun 2021 ttg Renstra DJPU Tahun 2020-2024				Target Renstra					Realisasi					Capaian terhadapTarget Renstra (%)					Notifikasi Ketercapaian Target 2024
Sasaran	Indikator Kinerja		Satuan	2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024	
95.78	90.42	98.62	99.93	96.43	6	6	6	6	6	6	6	6	6	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	Tercapai
	IKP.2	Jumlah Dokumen SPIP	Dokumen	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	Tercapai
	IKP.3	Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara	%	100	100	100	100	100	95.78	90.42	98.62	99.93	96.43	101,18	97,71	99,58	101,11	98,14	Tercapai
	IKP.4	Nilai Aset Bandar Udara yang Berhasil Diinventarisasi	Rupiah	33.058.680.123	39.149.878.104	39.993.646.389	43.823.353.430	42.753.600.416	41.432.478.816	36.632.400.737	34.031.490.182	28.954.392.344	24.240.564.850	125.33	93.57	87.27	66.07	56.7	Tidak Tercapai
	IKP.5	Persentase Pencapaian Target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)	%	100	100	100	100	100	44.01	40,06	44.16	62.15	75.58	44.01	40,06	44.16	62.15	75.58	Tercapai

Sumber : Evaluasi Akhir Renstra 2020-2024 dan LAKIP 2024

1.2 POTENSI DAN PERMASALAHAN

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

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

1.2.1 Lingkungan Internal

Lingkungan internal merupakan seluruh kondisi, sumber daya, dan proses yang berada dalam organisasi serta dapat dikendalikan atau dipengaruhi langsung oleh organisasi tersebut. Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Okabadalam menjalankan tugas dan fungsinya mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara sebagaimana telah dirubah pada Peraturan Kementerian Perhubungan Nomor 26 Tahun 2024 perubahan keenam PM 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara.

Sesuai dengan PM 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara, bahwa Kantor UPBU Kelas III Okaba 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 instansif lembaga terkait penyelenggaraan bandar udara serta evaluasi dan pelaporan.
2) Subseksi Teknik, Operasi, Keamanan dan Pelayanan Darurat mempunyai tugas melakukan pengoperasian, perawatan dan perbaikan fasilitas keselamatan, sisi udara, sisi darat, dan alat-alat besar bandar udara serta fasilitas penunjang, pelayanan pengaturan pergerakan pesawat udara (Apron Movement Control/AMC), penyusunan jadwal penerbangan (slottime), penyiapan penyusunan Rencana Induk Bandar Udara (RIBU), Aerodrome Manual, pengamanan pelayanan pengangkutan penumpang, awak pesawat udara, barang, jinjingan, pos dan kargo serta barang berbahaya dan senjata, pengawasan, pengendalian keamanan dan ketertiban di lingkungan kerja serta pengoperasian, perawatan dan perbaikan fasilitas keamanan penerbangan dan pelayanan darurat bandar udara, penyusunan Program Keamanan Bandar Udara (Airport Security Program/ ASP), Program Penanggulangan Keadaan Darurat (Airport Emergency Plan/ AEP), dan contingency plan, pengoperasian dan pelayanan fasilitas terminal penumpang, kargo dan penunjang serta pengelolaan dan pengendalian hygiene dan sanitasi, pengawasan

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

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

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

1. Man (Sumber Daya Manusia)

   Kekuatan:
   - Ketersediaan SDM operasional penerbangan pada fungsi utama bandara, sejumlah 29 personel terdiri dari 22 PNS dan 7 Non ASN.
   - Pengalaman kerja personel dalam mendukung layanan keselamatan dan keamanan penerbangan.
   - Jabatan PPSPM, PPK, Bendahara Penerimaan, dan Bendahara Pengeluaran telah memiliki sertifikat dari Kementerian Keuangan.
   - Pejabat Pengadaan telah memiliki sertifikat kompetensi Ahli Pengadaan Nasional dari LKPP.
   - SDM aktif mengikuti diklat/bimtek/sosialisasi/pengembangan diri sesuai dengan pekerjaan yang diemban berdasarkan ketersediaan.
   - Loyalitas dan stabilitas pegawai relatif terjaga.

   Kelemahan:
   - Kualifikasi dan sertifikasi teknis SDM pada bagian operasional belum sepenuhnya terupdate sesuai standar kebutuhan layanan.
   - Komposisi rasio dan kualifikasi personel untuk tiap-tiap unit bagian belum memadai baik dilihat dari sisi luasan area bandara, jumlah penumpang dan jumlah fasilitas, sehingga distribusi SDM antar fungsi belum seimbang sehingga terjadi rangkap tugas.
   - Keterbatasan SDM administrasi pendukung, seperti pegawai yang memiliki sertifikasi terkait pengelola anggaran, kepegawaian, perencanaan, dan pengelolaan bmn, dan juga pengelolaan pnbp.
   - Hanya terdapat 2 pegawai yang menjabat dalam jabatan fungsional..

2. Money

   Kekuatan:
   - Dukungan anggaran operasional rutin tersedia untuk menjamin kelangsungan layanan bandara.
   - Pendanaan bersumber dari APBN.

   Kelemahan:
   - Perubahan kebijakan anggaran (pemotongan, realokasi, refocusing).
   - Keterbatasan anggaran untuk pengembangan dan peningkatan kapasitas layanan.
   - Ketergantungan tinggi terhadap alokasi anggaran pusat.
   - Fleksibilitas anggaran yang terbatas dalam merespons kebutuhan mendesak.
   - Pembiayaan PNBP masih minim.
   - Potensi PNBP yang masih belum maksimal akibat keterbatasan sarana prasarana juga lahan..

3. Method

Kekuatan:

- Proses bisnis layanan penerbangan telah memiliki SOP dan regulasi teknis.
- SOP telah dimutakhirkan dan disosialisasikan.
- Sistem pelaporan dan administrasi kinerja telah berjalan.
- Penerapan standar keselamatan dan keamanan penerbangan sebagai acuan kerja.
- Telah memiliki sistem pengamanan kategori H serta pelayanan keselamatan penerbangn kategori VI sebagai dasar penyelenggaraan layanan kebandarudaraan.

Kelemahan:

- Implementasi SOP belum sepenuhnya konsisten.
- Proses kerja masih bersifat manual pada beberapa fungsi.
- Evaluasi SOP belum dilakukan secara berkala.
- Pelaksanaan mitigasi risiko belum optimal.
- Belum optimal uji kelayakan sarana dan prasarana pada pengendalian dan pengawasan di lapangan
- Belum memiliki Dokumen RKL/RPL, Dokumen Amandemen Aerodrome Manual, dan Amandemen Dokumen Airport Emergency Plan (AEP).

4. Machine

Kekuatan:

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

Kelemahan:

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

5. Material

Kekuatan:

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

Kelemahan:

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

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

1.2.5 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 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 Jasa Lainnya yang hanya menyumbang 229.83 miliar rupiah (0.06%) dari total PDRB Kabupaten Merauke pada 2024. Sektor transportasi dan pergudangan berkontribusi sebesar 2.130,70 miliar rupiah atau 10,47% dari total PDRB ADHB.

   b) PDRB Atas Dasar Harga Konstan (ADHK)
      Di sisi lain, untuk melihat perkembangan dan membandingkan perekonomian antar daerah, yang digunakan adalah PDRB ADHK. Dalam menghitung PDRB ADHK, BPS menggunakan tahun 2024 sebagai tahun dasar penghitungan. PDRB ADHK Kab. Merauke pada tahun 2024 mencapai 11.911,10 miliar rupiah atau naik 5.08% dari tahun sebelumnya yang hanya sebesar 11.306.02 miliar rupiah. Laju pertumbuhan PDRB tahun 2022-2024 rata-rata sebesar 5.08% per tahun. Sektor transportasi dan pergudangan berkontribusi sebesar 2.130,70 miliar rupiah atau 10,47% dari total PDRB ADHB.

2) Sosial dan Budaya

   Pengaruh kegiatan sosial budaya terhadap Kelangsungan penyelenggaraan Bandar udara, tentunya akan meningkatkan nilai tambah bagi masyarakat, khusunya bagi pengusaha kecil dan menengah dengan adanya keberadaan bandar udara akan meningkatkan usahanya dengan membuka counter-counter di area Terminal bandar udara.
   Mobilitas masyarakat antar desa yang cukup tinggi untuk kepentingan sosial, pemerintahan, dan keluarga. Dukungan masyarakat terhadap keberadaan bandara sebagai akses utama transportasi, membuat keberadaan bandara menjadi alat hubung yang sangat vital dan membawa pengaruh baik bagi masyarakat Distrik Okaba dan sekitarnya.
   Kegiatan social budaya di Merauke khususnya pada Distrik Okaba selama ini telah berjalan dengan baik dan tidak menjadi hambatan keberlangsungan kegiatan penyelenggaraan Bandar udara. Kehadiran Bandar Udara Okaba menjadi salah satu factor utama dalam mendukung keberlangsungan kegiatan social budaya sehingga mobilitas masyarakat khususnya masyarakat adat menjadi lancar dan terhubungn dengan baik.
   Keberadaan

3) **Politik**

Dengan adanya kerjasama yang baik dengan Pemerintah Daerah (Pemda), pihak Pemerintah Daerah membuka peluang bagi maskapai untuk melayani bagi pengguna jasa transportasi udara dan meningkatnya jumlah sarana dan prasarana lalu lintas di Kabupaten Banggai untuk mendukung pengamanan dan keselamatan Lalu Lintas Udara;

4) **Pertahanan dan Keamanan**

Pembangunan/pengembangan bandara yang dilaksanakan dalam rangka meningkatkan fasilitas dan infrastruktur dalam mendukung pertahanan dan keamanan Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI), pihak Bandar Udara Okaba rutin berkoordinasi dengan Pemerintah Daerah (Pemda), serta menjadi pendukung mobilitas para pegawai Pemerintah Daerah (Pemda) untuk menjangkau beberapa daerah.

5) **Kondisi Geografis Wilayah**

Papua Selatan adalah salah satu provinsi di Indonesia yang telah dimekarkan dari provinsi Papua pada Tahun 2022. Ibu kota provinsi ini berada di Kabupaten Merauke, tepatnya di Kota Terpadu Mandiri (KTM) Salor yang terletak di Distrik Kurik sekitar 60 km dari pusat kota Merauke. Provinsi ini dimekarkan dari provinsi Papua bersama dengan dua provinsi lainnya, yakni Papua Pegunungan dan Papua Tengah berdasarkan UU Nomor 14 Tahun 2022, yang ditandatangani presiden Indonesia, Joko Widodo, tanggal 25 Juli 2022. Papua Selatan merupakan provinsi dengan jumlah penduduk paling sedikit di Indonesia.

Papua Selatan telah diperjuangkan untuk menjadi provinsi tersendiri sejak Tahun 2002 dan kembali diajukan menjadi provinsi pada Tahun 2020. Pemekaran Provinsi Papua Selatan awalnya direncanakan akan terdiri atas lima kabupaten, yakni Kabupaten Asmat, Kabupaten Boven Digoel, Kabupaten Mappi, Kabupaten Pegunungan Bintang, dan Kabupaten Merauke. Atas dasar pertimbangan letak wilayah, Kabupaten Pegunungan Bintang kemudian memilih undur diri.

Papua Selatan berada di dataran rendah yang berbatasan langsung dengan Papua Nugini dengan banyak rawa-rawa dan sungai besar seperti Digul dan Maro. Wilayah ini memiliki hasil bumi seperti sagu dan ikan yang menghidupi suku-suku di tepian sungai dan pantai seperti Marind, Asmat, Kombay, Koroway, Muyu maupun suku-suku lainnya. Suku-suku di Papua Selatan termasuk dalam wilayah adat Anim Ha. Mereka umumnya menggunakan perahu dayung dan membuat ukiran-ukiran kayu khususnya Asmat. Papua Selatan terdapat Taman Nasional Wasur yang memiliki kekayaan hayati yang tinggi seperti walabi, musamus atau rumah semut raksasa, dan cenderawasih.

Beberapa wilayah di Provinsi Papua Selatan masih tergolong wilayah dengan kondisi yang masih sulit dijangkau. Kondisi geografis yang terpisah aliran sungai 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.

1.2.5 Potensi

1) Sumber Daya Alam

Distrik Okaba Kab. Merauke memiliki potensi pertanian yang melimpah karena geografinya berupa dataran rendah yang sangat luas dan subur. Sejak zaman Belanda, orang Jawa didatangkan untuk mencetak sawah padi di Merauke yang kemudian dilanjutkan oleh program transmigrasi setelah kemerdekaan. Pangan lokal seperti sagu dan umbi-umbian mulai berganti dengan beras dan makanan instan. Saat ini, Merauke merupakan penghasil padi terbesar di Papua Selatan, dengan luas panen padi sawah mencapai 66.951,40 hektare. Merauke mampu memproduksi padi di Tahun 2024 sebesar 282.471,40, dan memenuhi kebutuhan masyarakat di Papua Selatan.

Distrik Okaba, yang terletak di Kabupaten Merauke Provinsi Papua Selatan, memiliki potensi besar untuk dikembangkan sebagai Kawasan Strategis Pangan Nasional (KSPN). Posisi geografis, ketersediaan lahan, serta dukungan kebijakan menjadikan Okaba bagian penting dalam penguatan ketahanan dan kedaulatan pangan Indonesia.

Sesuai dengan Lampiran IV RPJMN 2025-2029 Bandara Okaba termasik dalam indikasi pengembangan bandar udara pendukung Kawasan Sentra Produksi Pangan/Food Estate, oleh sebab itu maka Bandar Udara Okaba perlu dipersiapkan sebagai penyediaan konektivitas menuju sentra pangan lokal pada Distrik Okaba. Pengembangan kawasan sentra pangan di Okaba sangat bergantung pada ketersediaan infrastruktur dasar seperti jalan, listrik, pelabuhan, bandara, dan irigasi. Oleh karena Distrik Okaba termasuk dalam KSPN oleh karenanya perlu dilakukan Peningkatan Infrastruktur dan Aksesibilitas Pembangunan dan pemeliharaan sarana dan prasarana pada Bandar Udara Okaba untuk mendukung konektivitas kelancaran operasional KSPN. Bandar Udara Okaba dapat mempercepat distribusi pangan dari Distrik Okaba ke pusat-pusat konsumsi dan mengurangi kehilangan pascapanen melalui pengiriman cepat via udara.

2) Pariwisata

Distrik Okaba. Distrik Okaba memiliki kekayaan alam dan budaya yang khas Papua Selatan serta masih relatif alami dan belum banyak tersentuh (untapped tourism). Potensi ini belum dikelola secara optimal sebagai sektor pariwisata. Pengembangan pariwisata di Okaba dapat menjadi pelengkap sektor pertanian dan meningkatkan ekonomi khususnya masyarakat lokal. Pengembangan pariwisata berbasis alam dan budaya di Distrik Okaba diharapkan dapat menjadi sumber pertumbuhan ekonomi baru, melengkapi sektor pertanian dan pangan, serta meningkatkan kesejahteraan masyarakat adat secara berkelanjutan.

Pada Distrik Okaba terdapat potensi wisata yang dapat dikembangkan. Adalah Pantai Wambi, Pulau Habe, dan wisata rohani Patung Kristus Raja, terletak di kawasan Distrik Okaba, untuk sampai disana dapat ditempuh dengan pesawat dari merauke ke okaba dengan waktu tempuh hanya 25 menit, bisa juga melalui jalur darat dan laut. Pulau Habe seringkali disebut-sebut sebagai Rio de Janeiro-nya Indonesia. Sebab, terdapat patung Kristus Raja yang mirip dengan Patung Yesus Kristis di Rio de Janeiro, Brazil. Pulau Habe memiliki garis pantai yang berkelok di pinggirannya ditumbuhi pepohonan hijau dan menghadap ke hamparan laut biru. Sangat memanjakan mata. Pantai di Pulau Habe memang berbeda dengan pantai-pantai lain di Merauke yang umumnya permukaannya berlumpur. Pantai Pulau Habe berpasir putih dan bertabur batu-batu karang hitam sehingga menambah kesan eksotis. Batu-batu ini dulunya ada di dasar laut sebelum turunnya permukaan air.

Dalam rangka mendukung pertumbuhan potensi wisata tersebut, Bandar Udara Okaba diharapkan dapat dikembangkan sehingga dapat meberikan kontribusi nyata

dalam pengembangan pariwisata berbasis alam dan budaya di Distrik Okaba sehingga dapat menjadi sumber pertumbuhan ekonomi baru, melengkapi sektor pertanian dan pangan, serta meningkatkan kesejahteraan masyarakat adat secara berkelanjutan.

Bandar Udara Okaba saat ini berstatus operasional domestik dengan klasifikasi 2B dan landasan pendek (900 m), sehingga hanya bisa didarati pesawat kecil (DHC-6 Twin Otter). Untuk mendukung Kawasan Strategis Pangan Nasional serta mendukung pengembangan potensi wisata khususnya di Distrik Okaba, maka dipandang perlu adanya peningkatan sumber daya manusia, anggaran, serta peningkatan teknis (landasan, apron, fasilitas kargo/cold-chain) dan integrasi multimoda dengan Mopah Merauke sebagai hub kargo besar.

Adalah Pulau Habe sebagai potensi wisata alam dan Patung Kristus Raja sebagai potensin wisata rohani, menjadi potensi wisata utama yang ada pada Distrik Okaba Kab. Merauke. Peranan Bandar Udara Okaba dalam pengembangan potensi pariwisata di Distrik Okaba Pulau Habe dan kawasan sekitarnya adalah sebagai berikut:

a) Meningkatkan Aksesibilitas Wilayah Terpencil
   Bandar Udara Okaba adalah bandara domestik kelas III yang melayani penerbangan perintis, misalnya rute Merauke ⇄ Okaba yang difasilitasi oleh pesawat C208B Grand Karavan .
   Akses udara ini penting karena Okaba dan kawasan sekitarnya berada di wilayah terpencil Papua Selatan. Bandara Okaba membantu memperpendek waktu perjalanan dibandingkan rute darat dan laut yang panjang dan menantang, sehingga lebih realistis bagi wisatawan untuk menjelajahi daerah tersebut.

b) Mempermudah Kunjungan ke Destinasi Potensial
   Pulau Habe memiliki daya tarik alam yang unik, seperti sumber air tawar di tengah laut dan patung Kristus Raja yang menjadi daya tarik wisata spiritual dan fotografi. Dengan hadirnya fasilitas bandara di Okaba Wisatawan bisa lebih cepat mencapai pusat distrik Okaba sebagai titik awal perjalanan ke Pulau Habe. Operasional penerbangan perintis dari Merauke ke Okaba (yang sudah tersedia) membuat Okaba lebih mudah dijangkau oleh wisatawan domestik terlebih dahulu .

c) Mendukung Mobilitas Masyarakat Lokal
   Bandara Okaba bukan hanya untuk wisatawan, tetapi juga melayani mobilitas masyarakat lokal dan kebutuhan administratif. Ini membantu masyarakat setempat lebih aktif dalam ekonomi jasa (penginapan, transportasi darat, pemandu wisata) jika kunjungan meningkat.

d) Menjadi Titik Pendukung Pengembangan Infrastruktur Pariwisata Lainnya
   Seringkali sebuah bandara memicu pembangunan infrastruktur disekitarnya seperti:
   - Perbaikan jalan menuju lokasi wisata,
   - Penyiapan layanan transportasi darat (mobil, shuttle),
   - Promosi potensi wisata di daerah terpencil.

- Meskipun akses ke Pulau Habe saat ini masih melalui jalur laut dan darat yang panjang, keberadaan bandara Okaba membuka peluang strategi konektivitas terintegrasi untuk masa depan .

e) Mengatasi Tantangan Logistik dan Biaya
Tantangan utama pengembangan pariwisata Pulau Habe adalah terbatasnya akses transportasi, waktu tempuh yang panjang dan biaya tinggi Bandara Okaba bisa menjadi bagian dari solusi, karena:
- Menawarkan rute penerbangan yang mempersingkat sebagian perjalanan.
- Mengurangi ketergantungan pada moda transportasi laut/darat yang belum konsisten.
- Memudahkan pemasukan (supply) barang/jasa untuk pengembangan fasilitas wisata lokal.

3) Letak Geografis Wilayah

Papua Selatan adalah salah satu provinsi di Indonesia yang telah dimekarkan dari provinsi Papua pada Tahun 2022. Ibu kota provinsi ini berada di Kabupaten Merauke, tepatnya di Kota Terpadu Mandiri (KTM) Salor yang terletak di Distrik Kurik sekitar 60 km dari pusat kota Merauke. Provinsi ini dimekarkan dari provinsi Papua bersama dengan dua provinsi lainnya, yakni Papua Pegunungan dan Papua Tengah berdasarkan UU Nomor 14 Tahun 2022, yang ditandatangani presiden Indonesia, Joko Widodo, tanggal 25 Juli 2022. Papua Selatan merupakan provinsi dengan jumlah penduduk paling sedikit di Indonesia.

Papua Selatan telah diperjuangkan untuk menjadi provinsi tersendiri sejak Tahun 2002 dan kembali diajukan menjadi provinsi pada Tahun 2020. Pemekaran Provinsi Papua Selatan awalnya direncanakan akan terdiri atas empat kabupaten, yakni Kabupaten Asmat, Kabupaten Boven Digoel, Kabupaten Mappi, dan Kabupaten Merauke.

Papua Selatan berada di dataran rendah yang berbatasan langsung dengan Papua Nugini dengan banyak rawa-rawa dan sungai besar seperti Digul dan Maro. Wilayah ini memiliki hasil bumi seperti sagu dan ikan yang menghidupi suku-suku di tepian sungai dan pantai seperti Marind, Asmat, Kombay, Koroway, Muyu maupun suku-suku lainnya. Suku-suku di Papua Selatan termasuk dalam wilayah adat Anim Ha. Mereka umumnya menggunakan perahu dayung dan membuat ukiran-ukiran kayu khususnya Asmat. Papua Selatan terdapat Taman Nasional Wasur yang memiliki kekayaan hayati yang tinggi seperti walabi, musamus atau rumah semut raksasa, dan cenderawasih.

Beberapa wilayah di Provinsi Papua Selatan masih tergolong wilayah dengan kondisi yang masih sulit dijangkau. Kondisi geografis yang terpisah aliran sungai 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.

1.2.5 Permasalahan

1) Sumber Daya Manusia

Sektor transportasi merupakan sektor yang dalam implementasinya selalu melibatkan banyak pihak/lintas sektor dan multi disiplin. Dengan demikian upaya untuk memfokuskan perhatian terhadap aspek sumber daya manusia dalam meningkatkan keselamatan transportasi perlu suatu pengelola system. Agar sistem ini berjalan tentu dalam pengelolaanya harus memperhatikan beberapa aspek penting seperti pelatihan, pengembangan, motivasi dan aspek-aspek lainya.

Sumber Daya Manusia merupakan aset organisasi yang sangat vital, karena itu peran dan fungsinya tidak bisa digantikan oleh sumber daya lainnya. Betatapun modern teknologi yang digunakan, atau seberapa banyak anggaran yang disiapkan, namun tanpa sumber daya manusia yang profesional semuanya menjadi tidak bermakna. Hal ini akan menjadikan manajemen sumber daya manusia sebagai salah satu indikator penting pencapaian tujuan organisasi secara efektif dan efisien.

Saat ini Sumber Daya Manusia pada Kantor UPBU Kelas III Okaba belum memenuhi standar kualitas maupun kuantitas yang telah ditetapkan pada Analisis Jabatan dan Analisis Beban Kerja sesuai Sarana, Prasarana dan Fasilitas Pendukung yang terdapat Bandar Udara, sehingga pelaksanaan kegiatan pelayanan pada Operasional Penerbangan dan Administrasi Perkantoran belum dapat mencapai kualitas pelayanan yang optimal, oleh karena diharapkan adanya penambahan Pegawai Negeri Sipil dan juga penambahan Anggaran untuk pengembangan kompetensi para ASN.

2) Anggaran

Adanya anggaran yang tidak dapat dicairkan (Automatic Adjustment), hal ini disebabkan karena Belanja Pemerintah difokuskan untuk mendukung percepatan transformasi ekonomi dalam : Pembangunan IKN; Penyediaan anggaran subsidi (energi dan non energi); kenaikan gaji pokok PNS dan Pensiun; Penuntasan infrastruktur prioritas; pelaksanaan pemilu Tahun 2024 dan pembayaran kewajiban pemerintah sehingga hal ini berdampak pada usulan kegiatan pekerjaan belanja modal untuk Tahun Anggaran 2024 tidak terakomodir pada Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran (DIPA) Kantor UPBU Okaba. Oleh karenanya pencapaian kinerja bandar udara belum sesuai dengan target Masterplan UPBU Okaba yang telah ditetapkan.

3) Pelayanan Sarana dan Prasarana

Adapun permasalahan yang dijumpai di lapangan terkait pelayanan penumpang, pesawat dan kargo di Bandar Udara Okaba adalah adanya Pengadaan Tanah seluas 26,5 Ha pada tahun 2016 dan 2017 untuk pengembangan Bandar Udara Okaba oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Merauke, namun proses hibah belum selesai dilakukan ke Kantor UPBU Kelas III Okaba sehingga pemanfaatan Asset (lahan dan bangunan) belum dapat sehingga kegiatan pengembangan bandar udara belum dapat berjalan secara optimal dan berkesinambungan.

4) Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara

Adapun permasalahan yang dijumpai di lapangan terkait aspek keselamatan dan keamanan di Bandar Udara Okaba antara lain :

a) Belum tersedia jalan inspeksi untuk patroli pada area sisi udara. Selama ini kegaitan patroli area sisi udara hanya melalui landar pacu sehingga masih kurang maksimal.
b) Pemahaman masyarakat tentang keamanan penerbangan yang masih kurang sehingga masih ditemukan pelanggaran oleh penumpang/masyarakat di area bandar udara.

c) Adanya ganguan hewan liar baik anjing dan burung (Bird strike) atau bird hazard baik secara berkelompok maupun tunggal terhadap pesawat terbang pada saat proses penerbangan baik saat take off maupun landing, dan menurut masyarakat setempat burung tersebut merupakan burung adat yang harus dilestarikan.
d) Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2024 tentang Perubahan Keenam atas Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara, serta sesuai Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM. 143 Tahun 2024 tentang Peta Jabatan dan Uraian Jenis Kegiatan Jabatan di Lingkungan Unit Pelaksana teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara maka pada Kantor UPBU Okaba masih terdapat kekurangan personil baik pada bagian administrasi maupun operasional dalam mendukung kelancaran operasional dan administrasi perkantoran sehari-hari.

BAB II

VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN
KANTOR UPBU KELAS III OKABA TAHUN 2025-2029

2.1 VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL RPJPN 2025-2029

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

"Negara Kesatuan Republik Indonesia yang Bersatu, Berdaulat, Maju dan Berkelanjutan"

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

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

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

A. TRANSFORMASI INDONESIA

1. **Transformasi Sosial**;
   IE1 Kesehatan untuk Semua
   IE2 Pendidikan Berkualitas yang Merata
   IE3 Perlindungan Sosial yang Adaptif

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

3. **Transformasi Tata Kelola**;
   IE9 Regulasi dan Tata Kelola yang Berintegritas dan Adaptif

B. LANDASAN TRANSFORMASI

4. **Supremasi Hukum, Stabilitas, dan Kepemimpinan Indonesia;**
   IE10 Hukum, Berkeadilan, Keamanan Nasional, Tangguh dan Demokrasi Substansial
   IE11 Stabilitas Ekonomi Makro
   IE12 Ketangguhan Diplomasi dan Pertahanan Berdaya Gentar Kawasan

5. **Ketahanan Sosial Budaya dan Ekologi**;
   IE13 Bergama Maslahat dan Berkebudayaan Maju
   IE14 Keluarga Berkualitas, Kesetaraan Gender dan Masyarakat Inklusif
   IE15 Lingkungan Hidup Berkualitas
   IE16 Berketahanan Energi, Air dan Kemandirian Pangan
   IE17 Resiliensi terhadap Bencana dan Perubahan Iklim

C. KERANGKA IMPLEMENTASI TRANSFORMASI

6. **Mewujudkan Pembangunan Kewilayahan yang Merata dan Berkeadilan;**
7. **Mewujudkan Sarana dan Prasarana yang Berkualitas dan Ramah Lingkungan; dan**
8. **Mewujudkan Kesinambungan Pembangunan.**

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

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

7. Dukungan sarana dan prasarana yang berkualitas dan ramah lingkungan menjadi faktor kunci pengembangan wilayah sekaligus sebagai pilar pendukung agenda transformasi.
8. Kesinambungan pembangunan untuk mengawal pencapaian Indonesia Emas yang diwujudkan melalui kaidah pelaksanaan yang efektif serta pendanaan pembangunan.

Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045

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

1. Sasaran pertama yaitu pendapatan per kapita setara negara maju, dimana pendapatan per kapita diharapkan mencapai USD 30.300 dan Indonesia masuk lima besar ekonomi dunia, yang didorong peningkatan kontribusi industri manufaktur 28,0% PDB dan kemaritiman 15,0% PDB;
2. Sasaran kedua yaitu kemiskinan menurun dan ketimpangan berkurang, dimana sejalan dengan peningkatan ekonomi, kemiskinan diharapkan menurun menjadi 0,5-0,8%; Rasio Gini menurun ke angka 0,290-0,320; dan ketimpangan antar wilayah menurun dengan kontribusi PDRB KTI naik menjadi 28,5 %;
3. Sasaran ketiga yaitu kepemimpinan dan pengaruh di dunia internasional meningkat. Sejalan kemajuan yang diraih Indonesia, peran dan pengaruh di dunia internasional meningkat yang diukur dengan peningkatan posisi Global Power Index (GPI) Indonesia ke peringkat 15 besar dunia;
4. Sasaran keempat yaitu daya saing sumber daya manusia meningkat. Diharapkan terjadi peningkatan daya saing sumber daya manusia yang utamanya diukur melalui Indeks Modal Manusia (Human Capital Index) menjadi 0,73 pada Tahun 2045;
5. Sasaran kelima yaitu intensitas emisi GRK menurun menuju net zero emission, dimana komitmen Indonesia untuk melaksanakan pembangunan berkelanjutan ditunjukkan melalui penurunan intensitas emisi GRK 93,5 % dan peningkatan Indeks Kualitas Lingkungan Hidup menjadi 83,00 di Tahun 2045.

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

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

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

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

2.2 VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL RPJMN 2025-2029

Visi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 yaitu:

"Bersama Indonesia Maju Menuju Indonesia Emas 2045"

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

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

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

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

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

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

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

Tujuan Pembangunan Nasional 2025-2029

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



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

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

Sasaran Pembangunan Nasional Tahun 2025-2029

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

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



Gambar 2.2 Sasaran utama pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029

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

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

Sumber:Perpres 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029

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

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

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

Visi Dan Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029

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

"Transportasi Maju Menuju Indonesia Emas 2045"

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

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

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

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

1. Menyediakan transportasi yang inklusif dan berkeadilan sesuai standar pelayanan dan keselamatan;
2. Mewujudkan dukungan transportasi terhadap ketahanan dan kemandirian nasional melalui penguatan industri transportasi yang berbasis ekonomi hijau dan ekonomi biru;
3. Melanjutkan pengembangan infrastruktur transportasi yang merata dan terintegrasi secara kesisteman;
4. Memperkuat kualitas SDM transportasi dan penerapan kebijakan transportasi yang sesuai perkembangan teknologi, prinsip kesetaraan dan keberlanjutan;
5. Memperkuat konektivitas transportasi nasional untuk mendukung hilirisasi, industrialisasi, dan sektor ekonomi utama;

6. Membangun transportasi kewilayahan dan perkotaan yang terintegrasi dan terjangkau;
7. Melanjutkan transformasi tata kelola dalam penyelenggaraan transportasi nasional;
8. Mewujudkan transportasi ramah lingkungan dan berketahanan iklim.

Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029

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

1. **Terwujudnya nilai tambah transportasi dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029 (T.0)**
   Tujuan pada Level *Stakeholders Perspectives* (SP) ini merepresentasikan *externalities* dari kinerja Kementerian Perhubungan, yang berkaitan dengan nilai tambah atau dukungan bidang transportasi terhadap pencapaian Prioritas Nasional (PN) dalam RPJMN 2025-2029.
2. **Terwujudnya transportasi nasional yang handal, inklusif, dan berdaya saing (T.1)**
   Tujuan pada Level *Customer Perspectives* (CP) ini merepresentasikan pelaksanaan *Core Bussiness* sesuai tugas dan fungsi dari Kementerian Perhubungan dalam penyediaan layanan publik di bidang transportasi yang diharapkan handal, inklusif, dan berdaya saing.
3. **Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas (T.2)**
   Tujuan pada Level *Internal Business Process Perspectives* (IBP) ini mewakili kualitas kegiatan dukungan teknis (*technical support*) yang dilakukan jajaran Kementerian Perhubungan dalam menjalankan bisnis proses perumusan dan pelaksanaan kebijakan transportasi yang berkualitas yakni cepat, akurat, dan manfaat yang didukung oleh pemanfaatan teknologi yang tepat guna dan dioperasionalkan oleh SDM transportasi yang kompeten.
4. **Terwujudnya tata kelola pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di Lingkungan Kementerian Perhubungan (T.3)**
   Tujuan pada Level *Learning and Growth Perspectives* (LG) ini menggambarkan kualitas dukungan manajemen (*management support*) yang mampu disediakan Kementerian Perhubungan, yang berkaitan dengan tata kelola pemerintahan yang baik sesuai dengan prinsip transparansi, akuntabilitas, dan pertanggungjawaban untuk mewujudkan good and clean governance di lingkungan Kementerian Perhubungan.

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 (CKL_{TN}) $\boldsymbol{CKL_{TN} = (RRK_{TN}/TRK_{TN} + RTI_{TN}/TTI_{TN} + RIKM_{TN}/TIKM_{TN} + RTK_{TN}/TTK_{TN})/4}$ RRK_{TN} = Realisasi Rasio Konektivitas Transportasi Nasional TRK_{TN} = Target Rasio Konektivitas Transportasi Nasional RTI_{TN} = Realisasi Tingkat Integrasi Transportasi Nasional TTI_{TN} = Target Tingkat Integrasi Transportasi Nasional $RIKM_{TN}$ = Realisasi IKM terhadap pelayanan publik sektor transportasi $TIKM_{TN}$ = Target IKM terhadap pelayanan publik sektor transportasi RTK_{TN} = Realisasi Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional TTK_{TN} = Target Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional

PERSPEKTIF		TUJUAN	INDIKATOR		SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
INTERNAL BUSINESS PROCESS PERSPECTIVE *(Technical Support)*	T.2	Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas	IKT.2	Capaian kinerja penyusunan rekomendasi kebijakan dan peningkatan SDM transportasi	%	Capaian Kineja Penyusunan Rekomendasi Kebijakan dan Peningkatan SDM Transportasi ($CKKS_{TN}$) $\boldsymbol{CKKS_{TN} = (RIK_{REKT}/TIK_{REKT} + RC_{transportasi}/TC_{transportasi})/2}$ RIK_{REKT} = Realisasi Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi TIK_{REKT} = Target Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi $RC_{transportasi}$ = Realisasi Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten $TC_{transportasi}$ = Target Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten
LEARNING AND GROWTH PERSPECTIVE *(Management Support)*	T.3	Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di Lingkungan Kementerian Perhubungan	IKT.3	Capaian kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan	%	Capaian Kineja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan ($CKRB_{KP}$) $\boldsymbol{CKRB_{KP} = (RIRB_{KP}/TIRB_{KP})}$ $RIRB_{KP}$ = Realisasi Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan $TIRB_{KP}$ = Target Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan

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

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

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

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

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

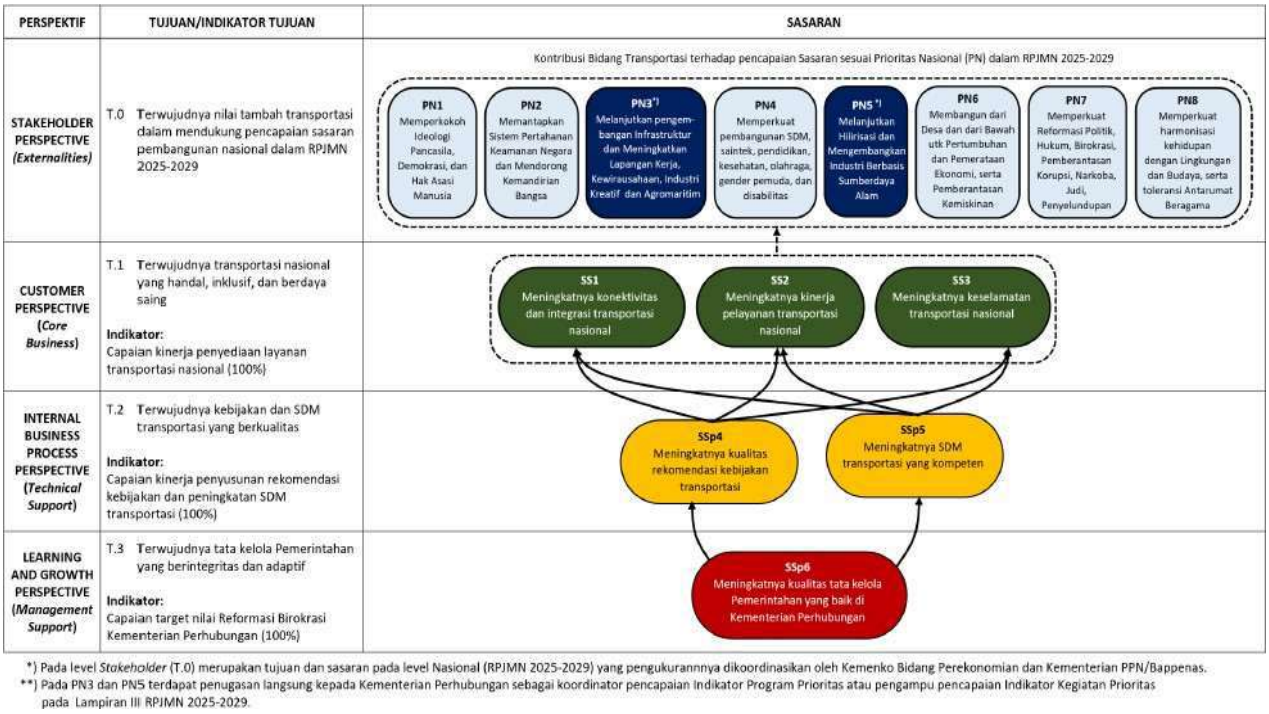
Sumber: Perpres 12 tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029

Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029

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

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

Struktur Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 disampaikan pada Gambar 2.3. 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 pengukurannnya 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 2.2 Struktur Sasaran Strategis (SS) 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) digambakan dukungan Kementerian Perhubungan terhadap pencapaian Astacita Presiden (Prioritas Nasional) dalam RPJMN 2025-2029 yang merepresentasikan nilai tambah (externalities) bidang transportasi terhadap pengurangan emisi Gas Rumah Kaca, peningkatan stok infrastruktur, penurunan biaya logistik, peningkatan penyerapan SDM Pendidikan tinggi, dan peningkatan kemajuan penerapan Reformasi Birokrasi.
2. Pada *Customers Perspective* (CP) terdapat 3 (tiga) Sasaran Strategis (SS.1, SS.2, dan SS.3) mewakili kegiatan utama (core business) Kementerian Perhubungan sesuai tugas dan fungsi dalam Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan, yakni: (1) konektivitas dan integrasi (2) pelayanan, dan (3) keselamatan transportasi. Ketiga sasaran strategis yang berada pada level CP ini merepresentasikan hasil kinerja (outcome) Kementerian Perhubungan dalam menyediakan pelayanan publik di bidang transportasi.
3. Pada Internal Business Perspective (IBP) terdapat 2 (dua) Sasaran Strategis Pendukung (SSp.4 dan SSp.5) yang merupakan dukungan teknis (technical support) bagi penyediaan pelayanan publik di bidang transportasi (SS1, SS2 dan SS3 pada CP). Bisnis proses utama Kementerian Perhubungan berkaitan dengan teknis penyediaan layanan transportasi yang mencakup proses perumusan, penetapan, dan pelaksanaan penyusunan rekomendasi kebijakan transportasi yang berkualitas yang diejawantahkan melalui penyediaan sarana,

prasarana, dan jaringan pelayanan sesuai standar teknis yang berlaku serta dioperasikan oleh SDM transportasi yang berkompeten.

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

Pada Tabel 2.5 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 Indikator Kinerja untuk setiap 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

Tabel 2.2 Rumusan Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS)
Kementerian Perhubungan 2025-2029

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_{EKT}) IK_{EKT} = *50% Efektivitas Rekomendasi Kebijakan + 50% Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan (t-1)*
SSp.5	Meningkatnya SDM transportasi yang kompeten	IKSSp.5	Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten	%	Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten ($C_{transportasi}$) $C_{transportasi} = (C_{vokasi} * 15\%) + (C_{kompetensi} * 35\%) + (C_{peserta} * 25\%) + (C_{akreditasi} * 25\%)$ C_{vokasi} = Tingkat Penyerapan Diklat Pembentukan SDM Transportasi Darat/Laut/Udara yang Berkompetensi $C_{kompetensi}$ = Tingkat lulusan SDM transportasi yang bersertifikat kompetensi $C_{peserta}$ = Persentase Peserta Diklat Transportasi $C_{akreditasi}$ = Tingkat Pemenuhan Akreditasi dan Sertifikasi
SSp.6	Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Kementerian Perhubungan	IKSSp.6	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Indeks	Nilai Indeks RB atas kinerja organisasi Kementerian Perhubungan yang diukur oleh Kementerian PAN-RB

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

2.4.1 Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara 2025-2029

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

“Transportasi Udara Maju Menuju Indonesia Emas 2045”

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

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

a. Handal: tersedianya layanan transportasi udara yang aman, nyaman, selamat, tepat waktu, terpelihara, mencukupi kebutuhan, dan secara terpadu mampu mengkoneksikan seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).
b. Inklusif: tersedianya layanan transportasi udara yang adil dan merata serta dapat diakses oleh semua golongan Masyarakat.
c. Berdaya saing: tersedianya layanan transportasi udara yang efisien, terjangkau dan kompetitif, yang dilayani oleh penyedia jasa dan sumber daya manusia yang profesional, mandiri dan produktif, serta berdaya saing global.

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

2.4.2 Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara 2025-2029

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

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

2.4.3 Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara 2025-2029

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

1. Terwujudnya nilai tambah transportasi udara dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029 (T.0)
   Tujuan pada Level Stakeholders Perspectives (SP) ini merepresentasikan externalities dari kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan, yang berkaitan dengan nilai tambah atau dukungan bidang transportasi udara terhadap pencapaian Prioritas Nasional (PN) dalam RPJMN 2025-2029.
2. Terwujudnya transportasi udara yang handal, inklusif, dan berdaya saing (T1);
   Tujuan pada Level Customer Perspectives (CP) ini merepresentasikan pelaksanaan Core Business Direktorat Jenderal Perhubungan Udara meliputi aspek konektivitas transportasi udara, pelayanan transportasi udara, dan keselamatan dan keamanan penerbangan sesuai tugas dan fungsi dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dalam penyediaan layanan publik di bidang transportasi udara yang diharapkan handal, inklusif, dan berdaya saing.

Tabel 2.3 Tujuan pembangunan sektor transportasi udara

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

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

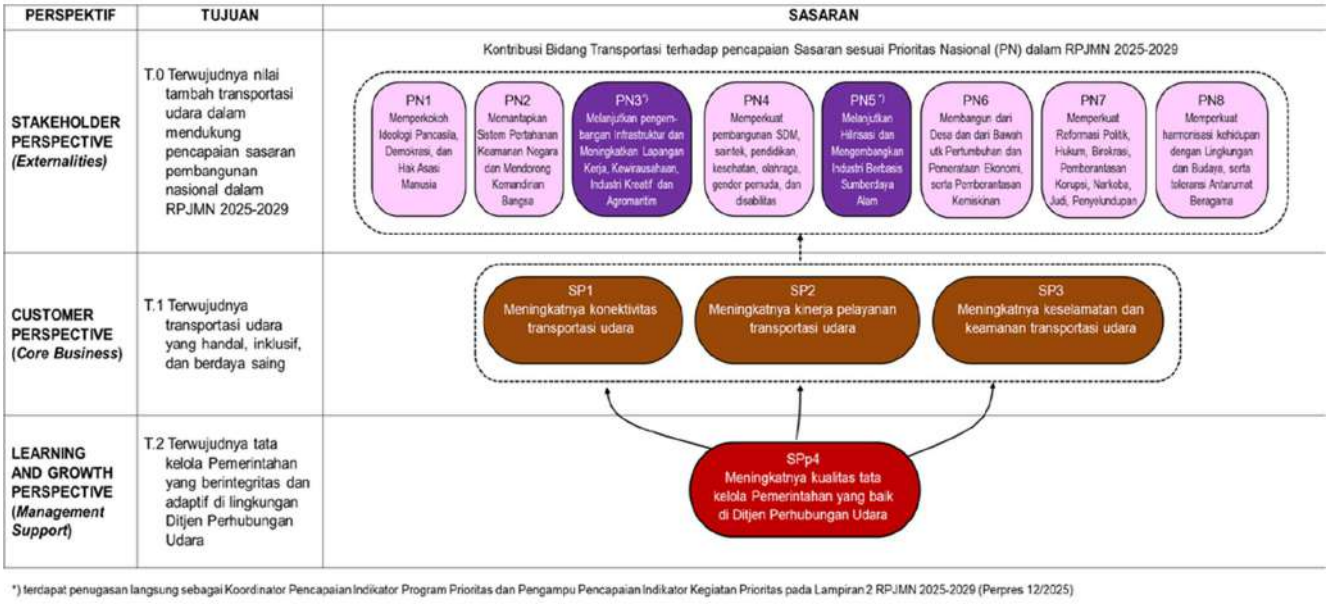
Sasaran Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029

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.



Gambar 2.3 Sasaran Program Penunjang (SPp) Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik

Pada Tabel 2.8 disampaikan Indikator Kinerja untuk setiap Sasaran Strategis (IKSP) Ditjen Perhubungan Udara 2025-2029 berikut dengan formulasi perhitungannya.

Tabel 2.8 Indikator Kinerja untuk setiap Sasaran Strategis (IKSP) Ditjen Perhubungan Udara 2025-2029

KODE	SASARAN	KODE	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
SP 1	Meningkatnya konektivitas transportasi Udara	IKSP 1	Persentase konektivitas transportasi udara	Persentase	$\frac{BUNB\ DN + BUPR + (BUNB\ DN\ dan\ BUPR)}{RINBU + BUPRTR} x\ 1111$ Keterangan : BUNB DN : Jumlah Bandara yang hanya melayani penerbangan niaga berjadwal dalam negeri BUPR : Jumlah Bandara yang hanya melayani penerbangan perintis sesuai dalam KP Perintis (BUNB DN dan BUPR) : Jumlah Bandara yang melayani penerbangan niaga berjadwal dalam negeri dan perintis sesuai dalam KP Perintis RINBU : Jumlah Bandara dalam RINBU (Rencana Induk Nasional Bandar Udara) sesuai KM 33 Tahun 2024 BUPRTR : Jumlah Bandara yang melayani penerbangan perintis sesuai dengan KP Perintis (tidak masuk dalam RINBU) RINBU : jumlah bandara eksisting ditambah bandara baru yang terbangun
SP 2	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi udara	IKSP 2.1	Persentase *On Time Performance* (OTP) Penerbangan	Persentase	$\frac{Jumlah\ Penerbangan\ Tepat\ Waktu}{Jumlah\ Total\ Penerbangan} x\ 11111\%$
		IKSP 2.2	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan Transportasi Udara	Indeks	Rata-rata nilai survey pengguna jasa di Lingkungan Ditjen Perhubungan Udara
SP 3	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	IKSP 3.1	Tingkat keselamatan transportasi udara	Persentase	100% - (Rasio Kecelakaan Transportasi Udara per 1 juta pergerakan x 100%.)
		IKSP 3.2	Tingkat keamanan transportasi udara	Persentase	$\frac{(n-a)}{n} \times 100\%$ N = Jumlah bandar udara dengan sistem keamanan A-F a = Jumlah kondisi darurat (merah) pada bandar udara dengan sistem keamanan A-F
SPp.4	Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	IKSPp 4.1	Nilai AKIP Ditjen Per	Nilai	Hasil penilaian implementasi SAKIP oleh Inspektorat Jenderal Kemenhub
		IKSPp 4.2	Nilai evaluasi kelembagaan Ditjen Perhubungan Udara	Nilai	Hasil penilaian evaluasi kelembagaan oleh Ditjen Perhubungan Udara sesuai Permenpan 20 Tahun 2018 tentang Pedoman Evaluasi Kelembagaan Instansi Pemerintah
		IKSPp 4.3	Indeks kematangan keamanan siber Ditjen Perhubungan Udara	Indeks	Hasil penilaian tingkat kematangan keamanan siber (*Cyber Security Maturity*) oleh Badan Siber dan Sandi Negara (BSSN)
		IKSPp 4.4	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Udara	Persentase	Hasil penilaian IKPA oleh Kementerian Keuangan

		IKSPp 4.5	Indeks Pengelolaan Aset Ditjen Perhubungan Udara	Indeks	Hasil penilaian Indeks Pengelolaan Aset oleh Kementerian Keuangan
		IKSPp 4.6	Persentase pemenuhan kualitas SDM Ditjen Perhubungan Udara	Persentase	Realisasi jumlah SDM Ditjen Perhubungan Udara yang mengikuti pengembangan kompetensi dibagi Target jumlah SDM Ditjen Perhubungan Udara yang mengikuti pengembangan kompetensi dikali 100%
		IKSPp 4.7	Persentase peraturan perundang-undangan bidang penerbangan yang ditetapkan	Persentase	Target persentase peraturan perundang-undangan bidang penerbangan yang ditetapkan pada tahun berjalan
		IKSPp 4.8	Tingkat interaksi masyarakat pada kanal media sosial Ditjen Perhubungan Udara	Persentase	Target persentase interaksi pada kanal media sosial Ditjen Perhubungan Udara pada tahun berjalan
		IKSPp 4.9	Nilai pengawasan kearsipan internal Ditjen Perhubungan Udara	Nilai	Hasil penilaian pengawasan kearsipan oleh Biro Umum Kementerian Perhubungan

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

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

Sebagai bentuk dukungan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Okaba 2025-2029 guna pencapaian visi dan misi Presiden serta visi dan misi Kementerian Perhubungan dan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara memiliki visi dan misi sebagai berikut:

"Terwujudnya Pelayanan Jasa Kebandarudaraan Yang selamat, aman, dan nyaman untuk mendukung Transportasi Udara Maju Menuju Indonesia Emas 2045."

Visi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Okaba 2025-2029 merupakan bentuk dukungan terhadap pencapaian visi pembangunan nasional, visi Kementerian Perhubungan, dan visi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sesuai lingkup tugas dan fungsi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yakni tugas untuk melaksanakan pelayanan jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara, kegiatan keamanan, keselamatan dan ketertiban penerbangan pada bandar udara yang belum diusahakan secara komersial.

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

1. **Keselamatan dan Keamanan sebagai fondasi utama** Operasional bandar udara dilaksanakan dengan tingkat kepatuhan tinggi terhadap regulasi keselamatan penerbangan (safety) dan sistem keamanan (security), didukung SDM kompeten, prosedur baku, serta pengawasan berkelanjutan.
2. **Pelayanan kebandarudaraan yang berkualitas dan berstandar** Pelayanan kepada pengguna jasa (penumpang, maskapai, dan stakeholder) berlangsung **efisien, nyaman, tepat waktu, dan berorientasi kepuasan**, dengan standar layanan yang konsisten dan terukur.
3. **Transportasi udara yang maju dan modern** Penyelenggaraan kebandarudaraan didukung oleh **pemanfaatan teknologi, tata kelola yang profesional, serta inovasi layanan**, sehingga mampu meningkatkan kinerja operasional dan daya saing bandar udara.
4. **Konektivitas udara yang berkelanjutan dan inklusif** Transportasi udara berperan sebagai penghubung antarwilayah, termasuk daerah terpencil dan perbatasan, guna mendukung **pemerataan akses, mobilitas masyarakat, dan integrasi nasional**.
5. **Kontribusi terhadap visi Indonesia Emas 2045** Transportasi udara menjadi bagian dari ekosistem pembangunan nasional yang **berdaya saing global**, mendukung pertumbuhan ekonomi, penguatan SDM, dan ketahanan nasional menuju Indonesia yang maju, sejahtera, dan berkelanjutan.

2.5.2 Misi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Okaba 2025-2029

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

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

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

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

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

Tabel 2.9 Tujuan penyelenggaraan jasa kebandarudaraan

Tujuan		Indikator		Satuan	Formulasi Perhitungan
T.0	Terwujudnya nilai tambah transportasi udara dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029		Kinerja pada level *Stakeholder Perspective* diukur pada tingkatan nasional (RPJMN 2025-2029)		
T.1	Terwujudnya transportasi udara yang handal, inklusif, dan berdaya saying	IKT.1	Capaian kinerja penyediaan layanan transportasi udara	%	Capaian Kinerja Penyediaan Layanan Transportasi Udara (CKLTU): **CKPLTU = (RPKTU/TPKTU) + (RPOP/TPOP) + (RITPTU/TITPTU) + (RTKTU/TTKTU) + (RTKTU/TTKTU)** **dibagi 5 dikali 100%** RPKTU = Realisasi Persentase Konektivitas Transportasi Udara;

					TPKTU = Target Persentase Konektivitas Transportasi Udara; RPOP = Realisasi Persentase OTP Penerbangan; TPOP = Target Persentase OTP Penerbangan; RITPTU = Realisasi IKM Terhadap Pelayanan Transportasi Udara; TITPTU = Target IKM Terhadap Pelayanan Transportasi Udara; RTKTU = Realisasi Tingkat Keselamatan Transportasi Udara; TTKTU = Target Tingkat Keselamatan Transportasi Udara; RTKTU = Realisasi Tingkat Keamanan Transportasi Udara; TTKTU = Target Tingkat Keamanan Transportasi Udara.
T. 2	Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara	IKT. 2	Capaian kinerja tata kelola pemerintahan yang baik di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	%	Capaian Kinerja Tata Kelola Pemerintahan yang Baik di Ditjen Perhubungan Udara (CKTKPDJPU): **CKTKPBDJPU = (RNAKIPDJPU/TNAKIPDJPU) + (RNEKDJPU/TNEKDJPU) + (RIKKSDJPU/TIKKSDJPU) + (RPKPADJPU/TPKPADJPU) + (RIPADJPU/TIPADJPU) + (RPKSDMDJPU/TPKSDMDJPU) + (RPPBPD/TPPBPD) + (RTIMKMSDJPU/ TTIMKMSDJPU) + (RNPKIDJPU/ TNPKIDJPU) dibagi 9 dikali 100%** RNAKIPDJPU = Realisasi Nilai AKIP Ditjen Perhubungan Udara;

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

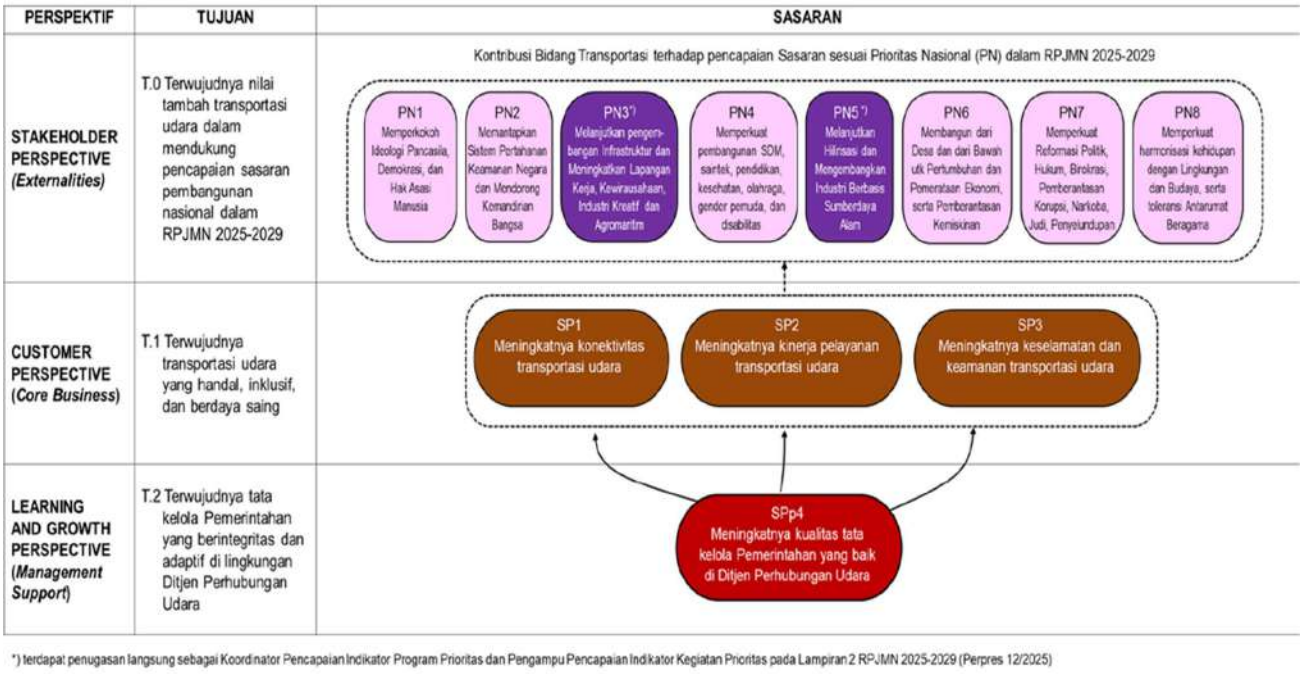
Adapun Indikator Kinerja Sasaran Kegiatan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Okaba, dapat diuraikan sebagai berikut:

1. *Customer Perspective (Core Business)*
   - Mencakup Sasaran Kegiatan (SK1) Meningkatnya Kinerja Pelayanan Bandar Udara, dengan Indikator Kinerja Utama:
     - IKK1 Jumlah penumpang yang Dilayani
     - IKK2 Jumlah kargo yang Dilayani
     - IKK3 Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani
     - IKK4 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Bandar Udara
   - Mencakup Sasaran Kegiatan (SK2) Meningkatnya Keselamatan Dan Keamanan Penerbangan di Bandar Udara, dengan Indikator Kinerja Utama:
     - IKK5 Persentase pemenuhan standar teknis dan operasional keselamatan penerbangan di bandar udara
     - IKK6 Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan di bandar udara

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

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

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



Gambar 2.4 Sasaran Kegiatan Penunjang (SKp) Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik

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

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

Tabel 2.10 Tabel Daftar Indikasi Risiko Pencapaian Sasaran Kegiatan

Kantor UPBU Kelas III Okaba

No	Sasaran Kegiatan	Identifikasi Risiko
1	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi 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
2	Meningkatnya Keselamatan Dan Keamanan Transportasi 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 operasional
3	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik Di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Okaba	Kurangnya kualitas perencanaan dan tata kelola keuangan
		Belum terpenuhinya jumlah dan kompetensi SDM Ditjen Perhubungan Udara
		Kurang optimalnya implementasi e-government di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara
		Kurang optimalnya kelembagaan di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara
		Regulasi belum menyesuaikan dengan perubahan teknologi atau kebijakan terbaru

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

Kinerja pelayanan transportasi udara terkait pencapaian target jumlah penumpang dan pergerakan pesawat yang dilayani, serta target kepuasan pengguna jasa transportasi udara sangat tergantung dari aspek teknis dan operasional layanan transportasi udara. Beberapa indikasi risiko permasalahan terkait dengan hal tersebut adalah:

a. Tidak berfungsinya secara optimal prasarana dan sarana transportasi udara menyebabkan terganggunya konektivitas transportasi udara, yang dapat disebabkan oleh kerusakan infrastruktur, ketidaksesuaian standar teknis, dan keterlambatan dalam peningkatan fasilitas/kapasitas layanan.

b. Terjadinya gangguan teknis operasional (faktor manajemen airline) maupun non teknis operasional (faktor yang disebabkan oleh kondisi bandar udara pada saat keberangkatan atau kedatangan), serta faktor cuaca meliputi hujan lebat, banjir, petir, badai, kabut, asap, jarak pandang di bawah standar minimal, atau kecepatan angin yang melampaui standar maksimal yang mengganggu keselamatan penerbangan, dan faktor lain seperti antara lain kerusuhan dan/atau demonstrasi di wilayah bandar udara;

c. Belum terpenuhinya standar pelayanan minimal di sektor transportasi udara sesuai regulasi yang telah ditetapkan dapat menyebabkan kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara menjadi kurang memadai;

d. Dalam kondisi perekonomian global yang tidak menentu terdapat potensi meningkatnya risiko perubahan biaya investasi dan operasional dalam penyediaan layanan transportasi udara.

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

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

a. Tidak tercapainya target tingkat keselamatan dan keamanan penerbangan (sesuai target yang ditetapkan ICAO) menyebabkan perlunya upaya peningkatan pengawasan, pemenuhan regulasi, serta penguatan kapasitas kelembagaan guna memastikan layanan penerbangan memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan internasional;
b. Belum terpenuhinya fasilitas keselamatan dan keamanan transportasi udara sesuai dengan standar yang ditetapkan disebabkan oleh keterbatasan anggaran dan prioritas pembangunan, kondisi wilayah dan infrastruktur yang belum memadai, serta lambatnya proses pemutakhiran peralatan dan teknologi penerbangan;
c. Kondisi cuaca ekstrem dan bencana alam sering menjadi faktor pengganggu keselamatan dan keamanan penerbangan, karena fenomena seperti hujan lebat, angin kencang, kabut tebal, badai petir, erupsi gunung berapi, hingga gempa bumi dapat menghambat operasi bandar udara dan berpotensi menimbulkan penundaan dan pembatalan penerbangan, tetapi juga meningkatkan risiko operasional bagi pesawat udara;
d. Belum terpenuhinya jumlah dan kompetensi SDM Inspektur Penerbangan menjadi salah satu tantangan utama dalam menjaga kualitas pengawasan keselamatan dan keamanan penerbangan. Selain itu, kompetensi teknis dan sertifikasi yang memerlukan pemenuhan pelatihan berjenjang serta standar internasional membuat proses pemenuhan kemampuan inspektur tidak dapat dilakukan dengan cepat.

3) Indikasi risiko untuk SKp.3 Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Kantor UPBU Kelas III Okaba.

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

a. Kurangnya kualitas perencanaan dan tata kelola keuangan ditandai dengan belum optimalnya penyusunan program dan anggaran yang berbasis kinerja, kurangnya sinkronisasi antara perencanaan teknis dan kebutuhan riil di lapangan, serta lemahnya monitoring dan evaluasi terhadap pelaksanaan anggaran. Kondisi ini berdampak pada ketidaktepatan alokasi sumber daya, keterlambatan realisasi, dan potensi inefisiensi dalam penggunaan APBN;
b. Belum terpenuhinya jumlah dan kompetensi SDM di Kantor UPBU Kelas III Okaba menyebabkan beberapa fungsi strategis belum berjalan secara optimal serta menyebebkan membuat kinerja organisasi kurang efisien dan responsif.

c. Kurang optimalnya implementasi e-government di lingkungan Kantor UPBU Kelas III Okaba terlihat dari pemanfaatan sistem digital yang belum sepenuhnya terintegrasi, ketergantungan pada proses manual, serta rendahnya interoperabilitas data antar-unit. Kondisi ini menghambat efisiensi layanan, memperlambat pengambilan keputusan, dan menurunkan kualitas pelayanan publik yang seharusnya berbasis teknologi informasi;
d. Kurang optimalnya kelembagaan di lingkungan Kantor UPBU Kelas III Okaba ditandai dengan struktur organisasi yang belum sepenuhnya mendukung tugas dan fungsi strategis, serta keterbatasan koordinasi lintas unit yang berdampak pada efektivitas pelaksanaan program. Penyesuaian struktur, penguatan fungsi, dan peningkatan tata kerja diperlukan untuk memastikan organisasi mampu merespons kebutuhan sektor transportasi udara yang terus berkembang;
e. Regulasi yang belum menyesuaikan dengan perkembangan teknologi dan kebijakan terbaru menyebabkan kesenjangan antara ketentuan yang berlaku dengan kebutuhan operasional di lapangan. Hal ini berpotensi menghambat inovasi, menurunkan efektivitas pengawasan, dan mengurangi kepastian hukum bagi pelaku industri.

BAB III
ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KANTOR UPBU KELAS III OKABA

3.1 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KANTOR UPBU KELAS III OKABA

Arah kebijakan Kantor UPBU Kelas III Okaba sebagai berikut :

1. Pengembangan dan pengelolaan bandar udara dilakukan dengan mengutamakan aspek keselamatan, keamanan, dan pelayanan transportasi udara sesuai peraturan perundang-undangan;
2. Pengembangan bandar udara dilakukan sesuai dengan dokumen Rencana Induk Bandar Udara;
3. Pengembangan bandar udara dilakukan dengan mengutamakan aspek kelestarian lingkungan;
4. Optimalisasi fasilitas bandar udara untuk meningkatkan pelayanan kepada pengguna jasa penerbangan;
5. Pengembangan dan pengelolaan bandar udara dilakukan melalui Perencanaan Terpadu antara Kantor UPBU Kelas III Okaba dengan Pemerintah Daerah;
6. Peningkatan koordinasi antara Kantor UPBU Kelas III Okaba dengan Pemerintah Daerah dalam pengelolaan bandar udara;
7. Pengembangan dan pengelolaan bandar udara dilakukan dengan mempertimbangkan aspek politik, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan wilayah;
8. Peningkatan kerjasama dalam pengusahaan bandar udara dengan mengikutsertakan Pemerintah Daerah, BUMN dan Swasta;
9. Peningkatan kompetensi dan profesionalisme SDM Kantor UPBU Kelas III Okaba 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.

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 III Okaba maka beberapa kegiatan strategis (prioritas) yang akan dilaksanakan tahun 2020-2024 sesuai dengan Rencana Induk Bandar Udara Kelas III Okaba (KP 1254 tentang Rencana Induk Bandar Udara Okaba) yang juga telah dituangkan dalam kerangka pendanaan tahun 2020-2024 antara lain adalah :

a. Pelebaran Landas Pacu Dari 18M x 900M Menjadi 23M x 900M 4.069 M2 Termasuk Marking termasuk pengawasan;
b. Perbaikan Permukaan Landas Pacu Eksisting 18M x 900M 16 369M2 Termasuk Marking termasuk pengawasan;
c. Pembangunan Gedung Operasional Type 50 (1 Unit);
d. Pembuatan Runway Strip termasuk pengawasan;
e. Renovasi Gedung Administrasi;
f. Renovasi Gedung Operasional Type 50 dan Type 36 termasuk Penataan Lingkungan Gedung Operasional;
g. Perpanjangan Landas Pacu (200 M x 23 M) dan turning area dengan konstruksi soil semen dan Asphal Kolakan termasuk marking dan Pengawasan;
h. Pengadaan dan Pengiriman Mobil Tangki Air Kapasitas 5000L;
i. Latihan Partial PKP-PK.

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 Okaba antara lain:

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

   Berdasarkan Perpres 12 Tahun 2025 tentang RPJMN Tahun 2025-2029 (Lampiran IV Matriks Pembangunan RPJMN Tahun 2025-2029), Distrik Okaba termasuk dalam Penguatan Kawasan Perbatasan di Pusat Kegiatan Strategi Nasional (PKSN) D4: PKSN Merauke serta Kec. Ilwayab, Tabonji, Waan, Tubang, Okaba, Malind, dan Naukenjerai. Bahwa Pengembangan Bandar Udara Okaba menjadi salah satu prioritas pengembangan bandar udara di Kawasan Afirmasi dari 8 lokasi yang telah ditetapkan dalam RPJMN 2025-2029.

Selain itu, sesuai dengan Lampiran IV RPJMN 2025-2029 Bandara Okaba termasuk dalam indikasi pengembangan bandar udara pendukung Kawasan Sentra Produksi Pangan/Food Estate penyedia konektivitas sebagai akses menuju sentra pangan lokal di Kab. Merauke, Papua Selatan, oleh sebab itu maka Bandar Udara Okaba perlu dipersiapkan sebagai penyediaan konektivitas transportasi udara. Pengembangan kawasan sentra pangan di Okaba sangat bergantung pada ketersediaan infrastruktur dasar seperti jalan, listrik, pelabuhan, bandara, dan irigasi.

Oleh karena Distrik Okaba termasuk dalam KSPN oleh karenanya perlu dilakukan Peningkatan Infrastruktur dan Aksesibilitas Pembangunan dan pemeliharaan sarana dan prasarana pada Bandar Udara Okaba untuk mendukung konektivitas kelancaran operasional KSPN. Bandar Udara Okaba dapat mempercepat distribusi pangan dari Distrik Okaba ke pusat-pusat konsumsi dan mengurangi kehilangan pascapanen melalui pengiriman cepat via udara.

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

   Berdasarkan KP 302 Tahun 2025 tentang Renstra Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029, Bandar Udara Okaba masuk dalam Rencana Keselamatan Penerbangan Nasional (RKPN)/NASP, yaitu melalui Peningkatan Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan di wilayah Papua melalui Penerapan jaringan jalur penerbangan visual (Visual Flight Prosedure) untuk menjangkau bandar udara – bandar udara kecil di wilayah Papua.

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

   Berdasarkan KM 33 Tahun 2024 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional bahwa sesuai Rencana Induk Nasional Bandar Udara (RINBU) :

   - Bandar Udara Okaba merupakan bandar udara di daerah terisolir dan daerah perbatasan;
   - Bandar Udara Okaba merupakan bandar udara simpul, gerbang ekonomi, alih moda transportasi, pengumpul (hub) dengan klasifikasi landas pacu 3C.

3.2 Kerangka Regulasi Kantor UPBU Kelas III Okaba.

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.

3.3 Kerangka Kelembagaan Kantor UPBU Kelas III Okaba.

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 penataan dengan fokus sebagai berikut:

a. Melepaskan fungsi yang bersifat penyedia jasa sehingga tidak terjadi benturan kepentingan dalam melaksanakan kegiatan pengawasan pelayanan bandar udara;
b. Memisahkan secara internal fungsi yang bersifat penyedia jasa dengan tata kerja yang akuntabel;
c. Memperkuat Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sebagai unsur perumusan kebijakan atau regulator;
d. Menjamin perlakuan pengawasan yang sama terhadap operator internal dan operator eksternal.

3.4 MANAJEMEN RISIKO

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

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

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

Pada Tabel 3.1 disampaikan rencana tindak lanjut penyelesaian (RTP) dari hasil identifikasi risiko-risiko utama terhadap pencapaian masing-masing sasaran kegiatan pada tingkat Kantor UPBU Kelas III Okaba. (sebelumnya telah disampaikan pada Bab II). Untuk selanjutnya arahan awal mengenai indikasi dan rencana penyelesaian risiko tersebut akan di detailkan dalam dokumen manajemen risiko yang disusun secara terpisah dari Rencana Strategis ini.

Tabel 3. 1 Matriks Identifikasi Awal Risiko Utama dan Rencana Mitigasi Risiko (Sektor Transportasi Udara)

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
Keamanan dan Keselamatan Operasional Penerbangan			
1	Belum tersusunnya dokumen perencanaan	a. Memberikan diklat, arahan atau informasi terkait pembuatan dokumen perencanaan	UPBU Okaba
2	Kesalahan prosedur pada pemeriksaan keamanan penumpang dan bagasi	a. Pelatihan petugas keamanan secara berkala b. Pemeriksaan keamanan random check	
3	Gangguan cuaca yang extreme	a. Sistem monitoring cuaca real time b. Koordinasi dengan maskapai"	
Pembangunan dan/atau Pengembangan Sarana dan Prasarana Penerbangan			
1	Pembangunan Mess Pegawai Tipe 1 (1 Unit) termasuk Meubelair terlambat dilaksanakan	a. Melakukan koordinasi dan monitoring terhadap proses lelang.	UPBU Okaba
2	Kecelakaan kerja petugas padat karya	a. Penggunaan APD wajib b. Briefing keselamatan harian c. Pelatihan K3"	
3.	Gangguan fauna (bird strike, hewan liar di runway)	a. Melakukan patroli secara rutin sebelum pesawat landing dan take off	
Layanan BMN			
1	Adanya ketidaksesuaian harga pada harga belanja barang	a. Melakukan belanja barang melalui online	UPBU Okaba
2	Kurangnya SDM yang kompeten dalam pengelolaan BMN	a. Penempatan SDM sesuai kompetensi b. Penggunaan sistem pendukung seperti e-learning BMN	
3	Kehilangan atau kerusakan BMN	a. SOP penggunaan dan pemeliharaan BMN b. Inventarisasi berkala c. Penunjukan penanggung jawab barang"	

BAB IV
TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN KANTOR UPBU KELAS III OKABA

4.1 SASARAN DAN TARGET PEMBANGUNAN NASIONAL

4.1.1 Sasaran dan Target RPJPN 2025-2045

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

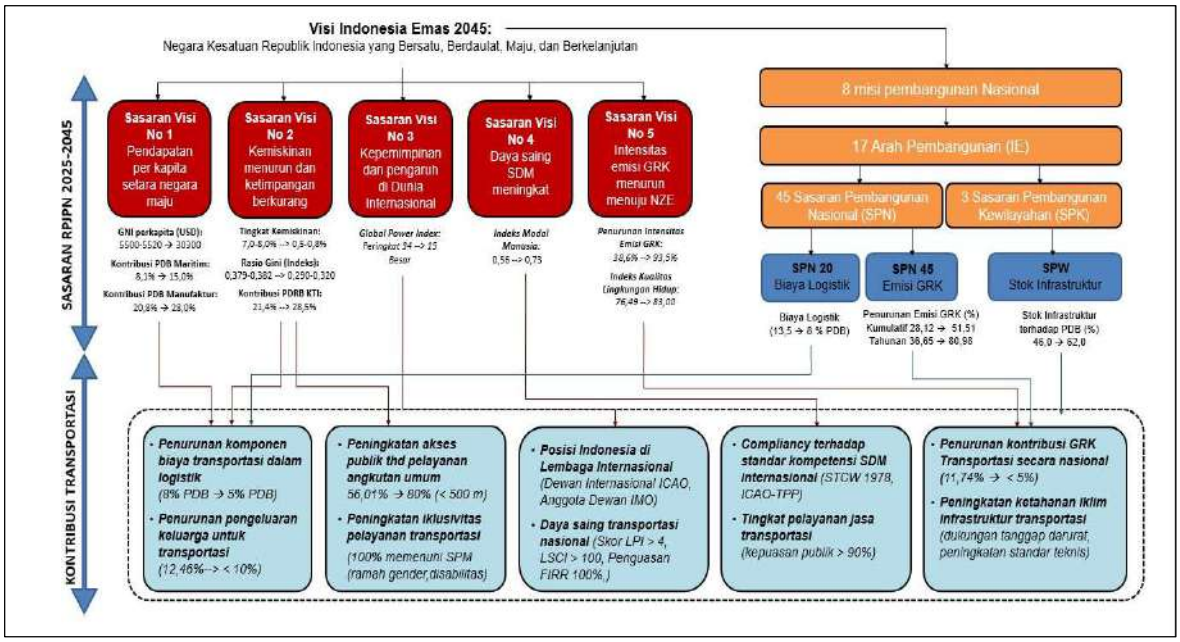
Sasaran pertama, pendapatan per kapita Indonesia diperkirakan setara seperti negara maju sekitar USD23.000-30.300 dan masuk ke dalam ekonomi 5 (lima) terbesar di dunia yang utamanya didorong oleh peningkatan kontribusi PDB industri manufaktur menjadi 28,0 persen dan PDB kemaritiman menjadi 15,0 persen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

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

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

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

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



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

Gambar 4.1 Sasaran dan Target RPJPN 2025-2045

4.1.2 Sasaran Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029

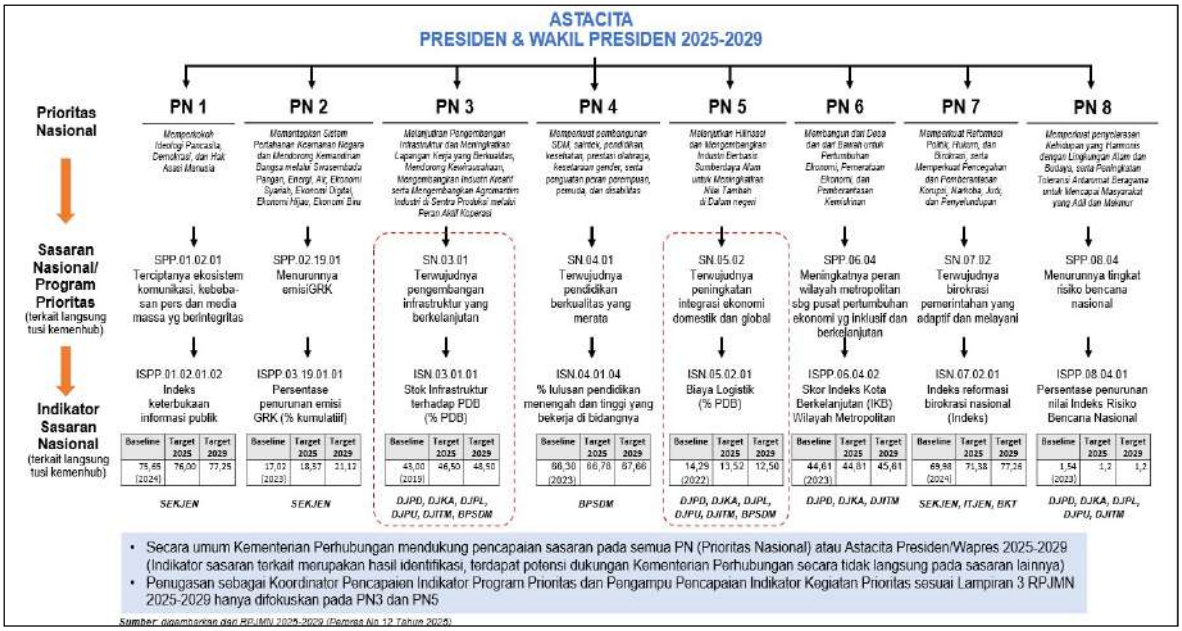
Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025-2029 dilengkapi dengan sasaran pembangunan yang terukur. Sasaran pembangunan menggambarkan kondisi yang diharapkan dalam mencapai penurunan kemiskinan, peningkatan kualitas sumber daya manusia, dan pertumbuhan ekonomi tinggi berkelanjutan. Kondisi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

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

Tabel 4.1 Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.1.3 INDIKATOR KINERJA BIAYA TRANSPORTASI LOGISTIK PADA SEKTOR TRANSPORTASI UDARA

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

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

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

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

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

4.2 INDIKASI KEGIATAN STRATEGIS

4.2.1 Indikasi Kegiatan Strategis RPJMN 2025-2029

Berdasarkan Perpres 12 Tahun 2025 tentang RPJMN Tahun 2025-2029 (Lampiran IV Matriks Pembangunan RPJMN Tahun 2025-2029), Distrik Okaba termasuk dalam Penguatan Kawasan Perbatasan di Pusat Kegiatan Strategi Nasional (PKSN) D4: PKSN Merauke serta Kec. Ilwayab, Tabonji, Waan, Tubang, Okaba, Malind, dan Naukenjerai. Bahwa Pengembangan Bandar Udara Okaba menjadi salah satu prioritas pengembangan bandar udara di Kawasan Afirmasi dari 8 lokasi yang telah ditetapkan dalam RPJMN 2025-2029.

Selain itu, sesuai dengan Lampiran IV RPJMN 2025-2029 Bandara Okaba termasuk dalam indikasi pengembangan bandar udara pendukung Kawasan Sentra Produksi Pangan/Food Estate penyedia konektivitas sebagai akses menuju sentra pangan lokal di Kab. Merauke, Papua Selatan, oleh sebab itu maka Bandar Udara Okaba perlu dipersiapkan sebagai penyediaan konektivitas transportasi udara. Pengembangan kawasan sentra pangan di Okaba sangat bergantung pada ketersediaan infrastruktur dasar seperti jalan, listrik, pelabuhan, bandara, dan irigasi.

Oleh karena Distrik Okaba termasuk dalam KSPN oleh karenanya perlu dilakukan Peningkatan Infrastruktur dan Aksesibilitas Pembangunan dan pemeliharaan sarana dan prasarana pada Bandar Udara Okaba untuk mendukung konektivitas kelancaran operasional KSPN. Bandar Udara Okaba dapat mempercepat distribusi pangan dari Distrik Okaba ke pusat-pusat konsumsi dan mengurangi kehilangan pascapanen melalui pengiriman cepat via udara.

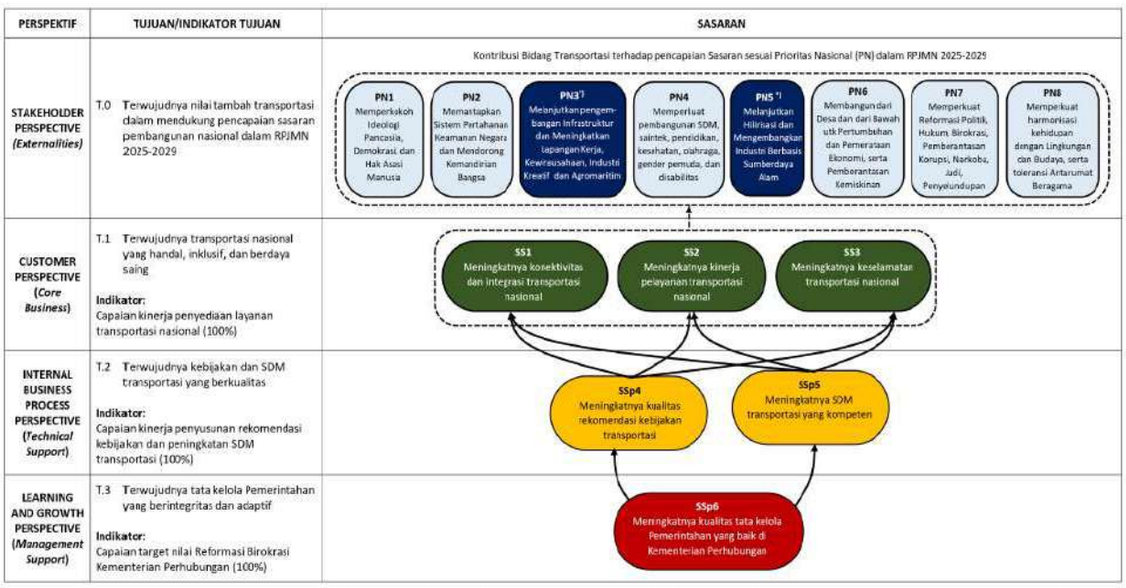
4.2.2 Indikasi Kegiatan Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029

Berdasarkan KP 302 Tahun 2025 tentang Renstra Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029, Bandar Udara Okaba masuk dalam Rencana Keselamatan Penerbangan Nasional (RKPN)/NASP, yaitu melalui Peningkatan Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan di wilayah Papua melalui Penerapan jaringan jalur penerbangan visual (Visual Flight Prosedure) untuk menjangkau bandar udara – bandar udara kecil di wilayah Papua.

4.3 TARGET KINERJA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2025-2029

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

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



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

Gambar 4.3 Sasaran Strategis

Gambar 4.4 Target Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan 2025-2029

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

Sumber: Draft Renstra Kemenhub 2025-2029

4.4 TARGET KINERJA DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2025-2029

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

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

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

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

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

Tabel 4.8 Sasaran dan Indikator Kinerja 2025-2029

No	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	*Baseline* 2024	Target Kinerja				
						2025	2026	2027	2028	2029
SK1	Meningkatnya kinerja pelayanan Prasarana Bandar Udara	IKK 1.1	Jumlah penumpang yang dilayani	orang	2300	3706	3802	4048	4202	4402
		IKK 1.2	Jumlah kargo yang dilayani	kg	-	50	75	100	125	150
		IKK 1.3	Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani	angka	230	346	350	368	382	394
		IKK 1.4	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Bandar Udara	Indeks	89	94	95	95.5	96	96.5
SK2	Meningkatnya keselamatan dan keamanan Penerbangan di Bandar Udara	IKK 2.1	Persentase pemenuhan standar teknis dan operasional keselamatan penerbangan di bandar udara	%	100	100	100	100	100	100
		IKK 2.2	Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan di bandar udara	%	100	100	100	100	100	100
SKp3	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	IKKp 3.1	Nilai Hasil Evaluasi AKIP Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	Nilai	-	80	80.5	81	81.5	82
		IKKp 3.2	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	%	97	94	94.5	95	95.5	96
		IKKp 3.3	Persentase nilai aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi	%	66.788.274.624	85	86	87	88	89
		IKKp 3.4	Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)	%	100	100	100	100	100	100

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

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

1. Program Infrastruktur Konektivitas dengan kegiatan :
   a. Pelayanan Transportasi Udara; *(kegiatan hanya untuk Korwil Perintis)*
   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);
3. Kerangka pendanaan Kantor UPBU Kelas III Okaba tahun 2025-2029 menunjukkan bahwa total kebutuhan anggaran tahun 2025-2029 sebesar Rp. 66.529.035.945,-. Rekapitulasi kebutuhan pendanaan Kantor UPBU Kelas III Okaba 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. 9 Indikasi Pendanaanr UPBU Kelas III Okaba
Tahun 2025-2029

NO	PROGRAM/KEGIATAN	Indikasi Pendanaan Tahun 2025-2029 (Rp)					
		2025	2026	2027	2028	2029	TOTAL
KANTOR UPBU KELAS III OKABA		**8.821.043.000**	**14.713.919.700**	**9.648.251.175**	**8.898.256.008**	**24.447.566.062**	**66.529.035.945**
PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS		**2.744.598.000**	**8.246.456.800**	**2.841.144.880**	**1.617.510.568**	**16.655.792.825**	**32.105.512.073**
1960	Pelayanan Transportasi Udara	0	0	0	0	0	**0**
4645	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	1.755.000.000	4.074.617.000	0	0	14.157.000.000	**19.986.617.000**
4645	Keselamatan Dan Kemanan Transportasi Udara	75.000.000	3.311.500.000	1.890.750.000	924.825.000	1.759.807.500	**7.961.882.500**
4647	Penunjang Teknis Transportasi Udara	914.598.000	860.348.800	950.394.880	692.685.568	738.985.325	**4.157.012.573**
PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN		**6.076.445.000**	**6.467.453.900**	**6.807.106.295**	**7.280.745.440**	**7.791.773.237**	**34.423.523.873**

BAB V
PENUTUP

5.1 ARAHAN PELAKSANAAN

Rencana Strategis (Renstra) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Okaba merupakan penjabaran dari Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan tahun 2025-2029 dan Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029 yang disusun sesuai dengan Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2025 tentang Penyusunan Rencana Strategis dan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga

Rencana Strategis (Renstra) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Okaba disusun dengan berpedoman serta memperhatikan hasil kajian potensi dan permasalahan serta analisis lingkungan strategis Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Okaba yang kemudian dituangkan ke dalam Rencana Strategis Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Okaba yang di dalamnya memuat visi, misi, tujuan, sasaran, strategi, kebijakan dan program serta kegiatan selama kurun waktu 2025-2029 yang dapat digunakan sebagai acuan bagi penyusunan dokumen SAKIP (Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah) di lingkungan UPBU Kelas III Okaba, khususnya dalam perjanjian kinerja, pengukuran kinerja, dan pelaporan kinerja.

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

5.2 MEKANISME PERUBAHAN DAN PELAKSANAAN EVALUASI

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

1) kebijakan pemerintah yang dituangkan di dalam Undang-Undang, Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, dan/atau Peraturan Presiden yang berdampak signifikan pada:
   a. perubahan tugas dan fungsi; dan/atau
   b. perubahan Sasaran Strategis, Sasaran Program, Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja;
2) kebijakan nasional terkait perencanaan dan penganggaran, sepanjang berdampak signifikan pada perubahan Sasaran Strategis, Sasaran Program, Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja; dan/atau
3) hasil pengendalian dan evaluasi terhadap Renstra-KL.

Dalam hal terdapat usulan perubahan muatan Renstra-KL selain hal tersebut di atas, Kementerian/Lembaga menuangkan perubahan dalam Renja-KL.

Perubahan terhadap muatan Renstra UPBU Kelas III Okaba Tahun 2025-2029 khususnya terkait dengan rencana kegiatan pembangunan yang akan dilaksanakan dan target kinerja di setiap tahun sesuai alokasi anggaran yang diperoleh dapat dilakukan dalam Perjanjian Kinerja (PK). Monitoring, pelaporan dan evaluasi tahunan terhadap pelaksanaan dokumen perencanaan tahunan dilaporkan dalam laporan linerja Laporan Hasil Evaluasi (LHE) atas UPBU merupakan dukungan bagi Ditjen Perhubungan Udara dalam penilaian prestasi pelaksanaan reformasi birokrasi dalam mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik (*Good Governance*).

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

KEPALA KANTOR UPBU KELAS III OKABA

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
KANTOR UPBU OKABA
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

Kasmawati, SE., MM
NIP. 197804242000032001

LAMPIRAN

LAMPIRAN I
RENCANA STRATEGIS KANTOR UPBU KELAS III OKABA
TAHUN 2025-2029

MATRIKS KINERJA DAN PENDANAAN KANTOR UPBU KELAS III OKABA TAHUN 2025-2029

INDIKASI TARGET DAN PENDANAAN

PROGRAM / KEGIATAN	SASARAN PROGRAM (OUTCOME)/ SASARAN KEGIATAN (OUTPUT)/ INDIKATOR			LOKASI	TARGET					SATUAN	ALOKASI (DALAM JUTA RUPIAH)						UNIT ORGANISASI PELAKSANA
					2025	2026	2027	2028	2029		2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029	
KANTOR UPBU KELAS III OKABA											**8.821.043.000,00**	**14.713.919.700,00**	**9.648.251.175,00**	**8.898.256.008,00**	**24.447.566.062,00**	**66.529.035.945,00**	
GA-Program Infrastruktur Konektivitas				**Kab. Merauke**							**2.744.598.000,00**	**8.246.465.800,00**	**2.841.144.880,00**	**1.617.510.568,00**	**16.655.792.825,00**	**32.105.512.073,00**	Kantor UPBU Kelas III Okaba
1960-Pelayanan Transportasi Udara																	Kantor UPBU Kelas III Okaba
	SK1	Meningkatnya kinerja pelayanan bandar udara															
		IKK1	Jumlah penumpang yang dilayani		3706	3802	4048	4202	4402	orang							
		IKK2	Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani		346,00	350,00	368,00	382,00	394,00	angka							
		IKK3	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Bandar Udara		94,00	95,00	95,50	96,00	96,50	indeks							
	SK2	Meningkatnya keselamatan dan keamanan penerbangan di bandar udara															
		IKK1	Persentase pemenuhan standar teknis dan operasional keselamatan penerbangan di bandar udara		100	100	100	100	100	%							
		IKK2	Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan di bandar udara		100	100,00	100	100,00	100	%							
WA. Program Dukungan Manajemen				**Kab. Merauke**							**6.076.445.000,00**	**6.467.453.900,00**	**6.807.106.295,00**	**7.280.745.440,00**	**7.791.773.237,00**	**34.423.523.872,00**	Kantor UPBU Kelas III Okaba
1960-Pelayanan Transportasi Udara																	Kantor UPBU Kelas III Okaba
	SK3	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara															
		IKK1	Nilai Hasil Evaluasi AKIP Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara		80,00	80,50	81,00	81,50	82,00	Nilai							
		IKK2	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara		94,00	94,50	95,00	95,50	96,00	%							
		IKK3	Persentase nilai aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi		85,00	86,00	87,00	88,00	89,00	%							
		IKK4	Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)		100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	%							

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
KANTOR UPBU OKABA
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

Kepala Kantor UPBU Kelas III Okaba

Kasmawati, SE., MM
NIP. 197804242000032001

LAMPIRAN III
RENCANA STRATEGIS KANTOR UPBU KELAS III OKABA
TAHUN 2025-2029

MATRIKS KERANGKA REGULASI DITJEN PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2025 - 2029

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	Direktorat Angkutan Udara									
1.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2016 tentang Pengelolaan Alokasi Ketersediaan Waktu Terbang (*Slot Time*) Bandar Udara	-	✓	-	-	-	a. Evaluasi terkait organisasi penyelenggaraan slot b. Jumlah bandar udara yang dikelola oleh pengelola slot Indonesia (*Indonesia Airport Slot Management/ IASM).*	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. evaluasi organisasi penyelenggaraan slot; dan b. fleksibilitas penetapan bandar udara yang akan dikelola oleh pengelola slot (*Indonesia Airport Slot Management/ IASM).*	2025 - 2029	
2.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara	-	-	✓	-	-	Rancangan Peraturan Menteri ini disusun dengan latar belakang untuk pencabutan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. penyesuaian besaran ganti kerugian; dan b. tata cara pemberian ganti kerugian sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang perasuransian.	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 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2025 - 2029 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 35 Tahun 2021 Tentang	-	✓	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri ini disusun dengan latar belakang yaitu sebagai revisi sehubungan dengan adanya rencana perubahan Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2021 dan perubahan substansi lainnya	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Overflying b. Hak angkut (ketentuan terkait penambahan kapasitas, dsb) c. Pengaturan tentang Part Charter (termasuk Angkutan umroh)	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	Penyelenggaraan Angkutan Udara)							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 PM 20 Tahun 2019 tentang Tata Cara Dan Formulasi Perhitungan Tarif Batas Atas Penumpang Pelayan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang untuk penyesuaian dengan perkembangan industri penerbangan nasional dan global	Dalam Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini akan diatur penyempurnaan formulasi perhitungan tarif dasar.	2025 – 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
5.	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. b. sedang dipertimbangkan jika model subsidi diubah (formulasi subsidi)	2025 - 2029	
6.	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 106 Tahun 2019 tentang Besaran Tarif batas atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang untuk penyesuaian dengan perkembangan industri penerbangan nasional dan global	Dalam Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini akan diatur penyempurnaan formulasi perhitungan tarif dasar.	2025 - 2029	
7.	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 (*flight approval/FA*) 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	
8.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Penyusunan Rencana Usaha (*Business Plan*)	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur format penyusunan rencana usaha (*business plan*)	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
							ini disusun dengan latar belakang : a. untuk dokumen Reformasi Birokrasi; b. Pedoman bagi pelaku usaha dalam menyusun rencana usaha dalam memenuhi persyaratan perizinan berusaha			
9.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Penggunaan Sistem Informasi Perizinan Terpadu Angkutan Udara (SIP-TAU)	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Untuk dokumen Reformasi Birokrasi b. Pencabutan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 223 Tahun 2021 tentang Penggunaan Sistem Informasi Perizinan Terpadu Angkutan Udara (SIP-TAU) yang Terintegrasi dengan Sistem *Online Single Submission* (OSS)	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. perubahan alur proses penggunaan Sistem Informasi Perizinan Terpadu Angkutan Udara (SIP-TAU); dan b. perubahan sistem pengisian persyaratan rencana usaha (*business plan*) c. Penambahan proses penerbitan persetujuan penunjukkan perwakilan perusahaan angkutan udara asing melalui SIP-TAU	2025 - 2029	
10.	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	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
11.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP.321 Tahun 2015 Tentang Pedoman Teknis Laporan Keuangan dan Evaluasi Kinerja Keuangan Badan Usaha Angkutan Udara Niaga	-	✓	-	-	-	Latar belakang revisi KP 321 Tahun 2015 tentang Pedoman Teknis Laporan Keuangan dan Evaluasi Kinerja Keuangan Badan Usaha Angkutan Udara Niaga antara lain: 1. Adanya beberapa istilah dalam bidang akuntansi yang perlu untuk diperbaharui. 2. Perlunya updating formula perhitungan indikator kinerja keuangan. 3. Adanya pengulangan permintaan data produksi angkutan udara yang telah dilaporkan secara berkala setiap bulan. 4. Perlunya penyesuaian ketentuan sanksi administratif yang tercantum dalam KP 321 Tahun 2015 dengan ketentuan PM 27 Tahun 2021	Dalam rancangan revisi Keputusan Direktur Jenderal ini akan diatur beberapa hal sebagai berikut: 1. indikator kinerja keuangan 2. indikator kinerja operasi 3. pengawasan dan sanksi administratif terhadap keterlambatan penyampaian	2025 - 2029	
14	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Tentang Penyusunan Rencana Usaha untuk Pengembangan Usaha dan Analisis Penilaian Rencana Usaha Pengembangan	✓	-	-	-	-	Belum adanya pedoman untuk penyusunan rencana usaha untuk pengembangan usaha beserta dengan analisis penilaian rencana usahanya	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Tentang Penyusunan Rencana Usaha untuk Pengembangan Usaha dan Analisis Penilaian Rencana Usaha Pengembangan akan memuat ketentuan sebagai berikut 1. Rencana pesawat udara 2. Rencana kegiatan pusat operasi penerbangan dan rencana rute/daerah operasi penerbangan 3. Rencana kebutuhan SDM 4. Perhitungan ekonomi dan keuangan	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
15	Rancangan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: PR 26 Tahun 2023 tentang Penggunaan Sistem Elektronik Untuk Pelaporan Data Lalu Lintas Angkutan Udara	-	✓	-	-	-	Latar belakang revisi PM 88 Tahun 2013 tentang Jaringan dan Rute Penerbangan antara lain: 1. Rancangan Peraturan Menteri ini disusun dengan latar belakang yaitu sebagai dasar rencana pengembangan jaringan pelayanan angkutan udara. 2. Perlu dilakukan pembaharuan data rute sesuai dengan kondisi existing saat ini	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: 1. Struktur Rute Penerbangan 2. Pemanfaatan Rute Penerbangan 3. Jaringan Penerbangan Luar Negeri 4. Peta Jaringan dan Rute Penerbangan Dalam Negeri		
16	Rancangan Peraturan Direktur Jenderal 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	Dalam rancangan revisi Peraturan Direktur Jenderal ini akan diatur beberapa hal sebagai berikut: 1. Kewajiban pelaporan realtime, 2. Prosedur integrasi dengan Pusintrans, 3. Prosedur integrasi dengan AOL (pencabutan PPRP)		

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
							tentang penyelenggaraan angkutan udara, Pelaporan data LLAU perlu diubah dalam rangka monitoring slot time, sebagai amanat PM 2/2025 - 2029.			
17	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor:KP 112 Tahun 2017 Tentang Tata cara Pengelolaan Alokasi Ketersediaan Waktu Terbang (Slot Time) Bandar Udara	-	✓	-	-	-	KP 112 Tahun 2017 adalah Peraturan tentang Tata Cara Pengelolaan Slot yang menunjuk kepada PM 57 Tahun 2016. Ketika Peraturan induknya direvisi, maka peraturan pelaksanaannya juga perlu untuk direvisi	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Penguatan fungsi penyelenggara Bandar Udara sebagai penanggung jawab Tunggal (*single accountable*) operasional di bandara; b. Memperjelas tanggung jawab pengelola bandara dalam pengelolaan slot time *regular* dan *irregular* c. Memperjelas pihak-pihak yang dapat mengajukan slot time; d. Penekanan terhadap tanggung jawab pengelola slot untuk melaporkan		
	Direktorat Bandar Udara									
1	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	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Penetapan lokasi bandar udara b. Persetujuan pembangunan dan pengembangan bandar udara c. Standar fasilitas bandar udara d. Pengawasan	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
							pembangunan Bandar Udara.			
19.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengoperasian Bandar Udara	-	✓	✓	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyederhanaan peraturan menteri di bidang bandar udara (PM 95, PM 31, PM 37) b. Menghilangkan tumpang tindih pengaturan di bidang bandar udara c. Pedoman pelaksanaan pengoperasian dan keselamatan bandar udara.	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. SBU/RBU b. CASR 139 c. Personel Bandar Udara d. Organisasi Bandar Udara	2025 - 2029	
20.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengusahaan dan Pelayanan Jasa Kebandarudaraan	-	✓	✓	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyederhanaan peraturan menteri di bidang bandar udara (PM 81, PM41) b. Menghilangkan tumpang tindih 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 (Service Level Agreement) f. Maklumat Pelayanan g. Penilaian tingkat layanan dan Customer Satisfaction Index (CSI) h. Jenis tarif pelayanan jasa kebandarudaraan i. Struktur dan golongan tarif jasa kebandarudaraan j. Tata cara dan prosedur penetapan tarif jasa kebandarudaraan k. Pengawasan	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
21.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Ground Handling	✓	-	✓	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Draft revisit PP 5 b. Adopsi ICAO Doc 10121 Manual on Ground Handling c. Peningkatan kejadian Ground Handling d. Belum adanya aturan yang mengatur kegiatan ground handling secara komprehensif	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup Ground Handling b. Kewajiban Ground Handling c. Kewajiban Airline terkait Ground Handling d. Kewajiban Bandar Udara terkait Ground Handling e. Pengawasan	2025 - 2029	
22.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Bandar Udara Ramah Lingkungan	-	✓	✓	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. sebagai tindak lanjut dari Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2012 tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara Sebagai pedomanan penyelenggara bandar udara untuk pengelolaan lingkungan hidup	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. kewajiban penyelenggara bandar udara dalam penaatan lingkungan hidup b. ruang lingkup penanggung jawab pelaksanaan pengelolaan lingkungan hidup bandar udara c. tugas dan tanggung jawab		
23.	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan Tentang Rencana Induk Bandar Udara A.P.T. Pranoto	-	✓	✓	-	-	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. sebagai pedoman pembangunan dan pengembangan Bandar Udara b. sebagai pemenuhan Readiness Criteria	Dalam Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. prakiraan permintaan kebutuhan pelayanan penumpang dan kargo; b. kebutuhan fasilitas; c. tata letak fasilitas; d. tahapan pelaksanaan pembangunan; e. kebutuhan dan pemanfaatan lahan;	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
								f. daerah lingkungan kerja bandar udara; g. daerah lingkungan kepentingan bandar udara; h. kawasan keselamatan operasi penerbangan; dan i. batas kawasan kebisingan.		
24.	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan Tentang Rencana Induk Bandar Udara Raja Haji Abdullah	-	✓	✓	-	-	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. sebagai pedoman pembangunan dan pengembangan Bandar Udara b. sebagai pemenuhan Readiness Criteria	Dalam Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. prakiraan permintaan kebutuhan pelayanan penumpang dan kargo; b. kebutuhan fasilitas; c. tata letak fasilitas; d. tahapan pelaksanaan pembangunan; e. kebutuhan dan pemanfaatan lahan; f. daerah lingkungan kerja bandar udara; g. daerah lingkungan kepentingan bandar udara; h. kawasan keselamatan operasi penerbangan; dan i. batas kawasan kebisingan.	2025 - 2029	
25.	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan Tentang Rencana Induk Bandar Udara Kertajati - Majalengka	-	✓	✓	-	-	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. sebagai pedoman pembangunan dan pengembangan Bandar Udara b. sebagai pemenuhan Readiness Criteria	Dalam Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. prakiraan permintaan kebutuhan pelayanan penumpang dan kargo; b. kebutuhan fasilitas; c. tata letak fasilitas; d. tahapan pelaksanaan pembangunan; e. kebutuhan dan pemanfaatan lahan; f. daerah lingkungan kerja bandar udara;	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
								g. daerah lingkungan kepentingan bandar udara; h. kawasan keselamatan operasi penerbangan; dan i. batas kawasan kebisingan.		
26.	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan Tentang Rencana Induk Bandar Udara Syekh Hamzah Fanshuri	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. sebagai pedoman pembangunan dan pengembangan Bandar Udara b. sebagai pemenuhan Readiness Criteria	Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. prakiraan permintaan kebutuhan pelayanan penumpang dan kargo; b. kebutuhan fasilitas; c. tata letak fasilitas; d. tahapan pelaksanaan pembangunan; e. kebutuhan dan pemanfaatan lahan; f. daerah lingkungan kerja bandar udara; g. daerah lingkungan kepentingan bandar udara; h. kawasan keselamatan operasi penerbangan; dan i. batas kawasan kebisingan.	2025 - 2029	
27.	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan Tentang Rencana Induk Bandar Udara Morowali	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. sebagai pedoman pembangunan dan pengembangan Bandar Udara b. sebagai pemenuhan Readiness Criteria	Dalam Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. prakiraan permintaan kebutuhan pelayanan penumpang dan kargo; b. kebutuhan fasilitas; c. tata letak fasilitas; d. tahapan pelaksanaan pembangunan; e. kebutuhan dan pemanfaatan lahan; f. daerah lingkungan kerja bandar udara; g. daerah lingkungan kepentingan bandar udara; h. kawasan keselamatan operasi penerbangan; 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	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
								i. batas kawasan kebisingan.		
28.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang *Airport Collaborative Decision Making*	✓	-	-	-	-	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	
29.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Penetapan *Notice Airport Capacity*	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Turunan PM Pengoperasian b. Sebagai pedoman dalam perhitungan NAC guna efektifitas pengembangan dan pengoperasian bandar udara	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Tata cara perhitungan NAC Runway b. Tata cara perhitungan NAC Apron c. Tata cara perhitungan NAC Terminal	2025 - 2029	
30.	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	
31.	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	-	✓	✓	-	-	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	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Standar teknis b. Persyaratan operasi	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	Bagian 139 (Manual Of Standard CASR Part 139) Volume IV Pelayanan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK)						b. Menghilangkan nurse tender sebagai persyaratan wajib kategori 7 ke atas	Bagi penyelenggara bandar udara dan penyelenggara heliport dalam melakukan pelayanan PKP-PK		
32.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 90 Tahun 2016 tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-16 (Advisory Circular Civil Aviation Safety Regulation Part 139-16) Pedoman Penyusunan Dokumen Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang menambah substansi baru mengenai Dokumen Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara (AEP) untuk *heliport* dan *seaplane*	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. pedomen penyusunan AEP Aerodrome Daratan, Heliport, Aerodrome perairan; dan b. pedoman pemeriksaan dokumen AEP.	2025 - 2029	
33.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/157/IX/2003 Tentang Pedoman Pemeliharaan Dan Pelaporan Peralatan Fasilitas Elektronika Dan Listrik Penerbangan	-	✓	✓	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyesuaian organisasi di Direktorat Fasilitas Elektronika dan Listrik Penerbangan dan Direktorat Bandar Udara b. Sebagai pedoman penyelenggara bandar udara dalam menyusun standar pemeliharaan peralatan bandar udara	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pedoman pemeliharaan peralatan mekanikal, elektronika, elektrikal, utilitas b. Keselamatan kerja dalam pemeliharaan c. Pedoman pelaporan hasil pemeliharaan peralatan mekanikal, elektronika, elektrikal, utilitas	2025 - 2029	
34.	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	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,	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
							b. Memberikan standar gambar instalasi pekerjaan AFL	fondasi, bak trafo, penanda kabel		
35.	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	
36.	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	
37.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Tentang Pedoman Teknis Pembuatan Kajian Kelayakan dan Rencana Induk Bandar Udara dan Heliport	-	✓	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang bahwa PM 55 Tahun 2023 Mengamanatkan disusunnya Kajian Kelayakan dan Rencana Induk sebagai kelengkapan teknis permohonan penetapan lokasi dan rencana induk. Adapun Kep Dirjen Hubud KP 590 Tahun 2014 belum mengakomodir kajian kelayakan dan perlu	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pedoman penyusunan Kajian Kelayakan bandar udara dan heliport b. Pedoman Penyusunan kajian rencana induk bandar udara dan heliport	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
							penyempurnaan dalam kajian rencana induk dengan memperhatikan ketentuan bandar udara perairan.			
38.	Rancangan Peraturan Menteri tentang Penyelenggaraan *Water Aerodrome*	✓	-	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri ini disusun dengan latar belakang bahwa untuk memberikan kepastian hukum terhadap penyelenggaraan *Water Aerodrome*	Dalam Rancangan Peraturan Menter ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Perencanaan *Water Aerodrome*; b. Pembangunan *Water Aerodrome*; c. Penyelenggara dan Pengoperasian *Water Aerodrome*; d. Pengoperasian Pesawat Udara (*Seaplane*) di *Water Aerodrome.*	2025 - 2029	
	Direktorat Keamanan Penerbangan									
39.	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	
40.	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	Revisi	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 (*stores*) dan barang perbekalan (*supplies*) yang tidak tepat mengacu pada pemeriksaan bagasi kabin d. tidak ada panduan terkait menjaga integritas penanganan senjata pada penerbangan transit dan transfer e. belum adanya penjabaran komposisi *Threat Image Projection* (TIP) untuk masing-masing tempat pemeriksaan	c. Pemeriksaan *catering, store* dan *supplies* dilaksanakan dengan x-ray atau manual d. Tanggung jawab BUAU dan PAUA dalam penanganan pengangkutan senjata api dan peluru e. Ketentuan komposisi TIP pada mesin x-ray		
41.	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 fasilitasi 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	
42.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Hubud tentang Panduan Terbang di Area Konflik	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang yaitu	Dalam Rancangan Perdirjen Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal terkait proses manajemen risiko, termasuk	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
							terjadinya konflik bersenjata di berbagai wilayah dunia, seperti yang terjadi di Ukraina, Timur Tengah, atau Afrika, telah menunjukkan risiko besar bagi penerbangan sipil.	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. a.		
43.	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional	-	✓	-	✓		Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang adanya temuan ICAO USAP-CMA 2024, antara lain terkait: a. Indonesia belum memiliki kebijakan untuk melakukan konsultasi dengan Negara lain dalam rangka meminta prosedur keamanan tambahan untuk penerbangan tertentu. b. belum detail ketentuan memuat persyaratan penggunaan PAS bandara selama berada di Daerah Keamanan Terbatas (DKT) c. pemeriksaan keamanan pada barang persediaan (*stores*) dan barang perbekalan (*supplies*) yang tidak tepat mengacu pada pemeriksaan bagasi kabin d. tidak ada panduan terkait menjaga integritas penanganan senjata pada penerbangan transit dan transfer belum adanya penjabaran komposisi *Threat Image Projection* (TIP) untuk masing-masing tempat pemeriksaan	Dalam Keputusan Menteri Perhubungan ini diatur: a. ketentuan Dirjen dapat meminta langkah-langkah keamanan tambahan untuk penerbangan tertentu yang berasal dari negara lain menuju Indonesia; b. ketentuan penggunaan PAS Bandara selama berada di DKT c. Pemeriksaan *catering, store* dan *supplies* dilaksanakan dengan x-ray atau manual d. Tanggung jawab BUAU dan PAUA dalam penanganan pengangkutan senjata api dan peluru e. Ketentuan komposisi TIP pada mesin x-ray	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
44.	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	
45.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk teknis pengangkutan barang berbahaya dengan pesawat udara	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang panduan guna menjamin keselamatan pengangkutan barang berbaya melalui pesawat udara	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. prosedur, persyaratan, dan mekanisme pengelolaan barang berbahaya agar sesuai dengan standar keselamatan nasional dan internasional. b. tindakan darurat penanganan insiden	2025 - 2029	
46.	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	
47.	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	Dalam Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini akan diatur: a. Pembagian tugas dan fungsi pimpinan unit kerja dan operator penerbangan dalam melakukan pengawasan keamanan penerbangan	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
							c. penyesuaian terhadap program keamanan penerbangan nasional	b. ruang lingkup pengawasan keamanan penerbangan yang dilakukan oleh Dirjen dan internal		
48.	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 40 Tahun 2024 tentang Program Pendidikan dan Pelatihan Keamanan Penerbangan Nasional	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. amandemen ICAO Annex 17 (Security) dan ICAO Aviation Security Manual (Doc 8973) b. Perkembangan Teknologi pemeriksaan Keamanan Penerbangan c. Evaluasi terhadap Program pendidikan dan Pelatihan	Dalam Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini akan diatur: a. Pembagian tugas dan fungsi pimpinan unit kerja dan operator penerbangan dalam melakukan pengawasan keamanan penerbangan b. ruang lingkup pengawasan keamanan penerbangan yang dilakukan oleh Dirjen dan internal		
49.	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	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	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
							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 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	sistem elektronik dan pengukuran 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 *tools* 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		
50.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Hubud tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Nomor KP 270 Tahun 2020 tentang Man-Portable Air Defense System/MANPADS	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang perlunya penyesuaian terhadap beberapa substansi dalam ketentuan terkait kendala dalam pelaksanaan implementasi di lapangan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal terkait : a. mengacu ketentuan ICAO. b. Penambahan Instansi Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan yang akan Menyusun dan melaksanakan rencana mitigasi (mitigation plan) Bersama-sama penyelenggara Bandar Udara	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
								mengacu kepada PQ ICAO USAP c. Penyesuaian terhadap kriteria-kriteria dalam menetapkan Daerah Perimeter Ancaman (DPA) dan *Potential Launch Area* (PLA) terhadap potensi Ancaman Serangan MANPADS dan senjata sejenis lainnya yang memiliki ancaman serupa		
51.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Hubud tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Hubud Nomor PR 14 Tahun 2024 tentang Persyaratan Standar Peralatan Pemeriksa (*Standard Screening Requirement*) Keamanan Penerbangan	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang adanya temuan ICAO USAP - CMA 2024 terkait kurang sistematis nya penyusunan standar deteksi minimum fasilitas keamanan penerbangan, khusus nya untuk bahan peledak, lebih disebabkan oleh keterbatasan deteksi peralatan yang dipasok oleh produsen, sehingga protokol pengaturan deteksi minimum tidak mampu mendeteksi ancaman minimum yang diidentifikasi oleh penilaian ancaman nasional.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur penyesuaian terkait : a. Standar deteksi minimal pada pendeteksi bahan peledak (*Explosive Trace Detection*/ETD) untuk pemeriksaan penumpang, orang selain penumpang, bagasi kabin, bagasi tercatat, barang bawaan, kargo dan pos b. Standar teknis operasi terhadap peralatan pemeriksa keamanan penerbangan c. Standar alat uji pendeteksi bahan peledak (*Explosive Trace Detection*/ETD)	2025 - 2029	
52.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Hubud tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Hubud Nomor PR 19 Tahun 2023 tentang Petunjuk Teknis Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Bagi Regulated Agent dan Pengirim Pabrikan (Know Consignor)	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang adanya penyesuaian dengan instruksi Presiden terkait *National Logistik Ecosystem* (NLE)	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut : a. Model Program Keamanan Kargo dan Pos Regulated Agent dan Know Consignor b. Checklist Self-Assessment Program Keamanan Kargo dan Pos c. Penyesuaian persyaratan		

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

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
							ibadah haji dan pengangkutan kargo internasional			
	Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara									
55.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2015 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 21 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 21*) tentang Prosedur Sertifikasi untuk Produk dan Bagian-Bagiannya (*Certification Procedures For Product And Parts*)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. PQ 5.001 - ope*rating regulations to transpose the airworthiness*. b. Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang terkait dengan pengaturan sistem pesawat udara tanpa awak. c. Update amandemen 44 Annex 6 *Operation of Aircraft*	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur terkait penerbitan dan perubahan atas pengajuan hal-hal sebagai berikut: a. Design *Approvals,* b. *Production Approval,* c. *Airworthiness Certificate,* d. *Airworthiness approval* untuk pesawat udara tanpa awak	2025 - 2029	
56.	Keputusan Menteri Perhubungan dan Telekomunikasi Nomor KM 78 tahun 2000 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 43 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 43*) tentang Perawatan, Perawatan Preventif, Perbaikan dan Modifikasi (*Maintenance, Preventive Maintenance, Rebuilding, and Alteration*)	-	✓	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Terdapat referensi dari CASR lain yang sudah tidak ada (Ex: CASR 135.367(b)(1), CASR 135.411, CASR 135.419) b. Appendix pada CASR 43 agar ditinjau Kembali.	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Merevisi paragraf yang berhubungan dengan CASR lain yang sudah tidak ada. b. Mengupdate Appendix dengan referensi terkini dan relevan.	2025 - 2029	
57.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 61 Tahun 2009 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 60 Tahun 2008 tentang Peraturan	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Menyesuaikan CASR 21 tentang klasifikasi	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pemberian tanda pada produk dan artikel.	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 45 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 45*) tentang Identifikasi dan Tanda Pendaftaran Pesawat Udara (*Identification And Registration marking*)						produk yang sebelumnya menggunakan class menjadi product dan article b. Menyesuaikan dengan perubahan ICAO Annex 7	b. Tanda kebangsaan dan pendaftaran pesawat udara di Indonesia dst.		
58.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 26 Tahun 2021 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 52 Tahun 2018 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 47 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 47*) Tentang Pendaftaran Pesawat Udara (*Aircraft Registration*)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Menyesuaikan dengan amandmen ICAO Annex 7 b. Menyederhanakan beberapa ketentuan untuk dimasukan kedalam peraturan turunannya	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur sebagai berikut: a. Menambahkan detail klasifikasi pesawat udara sesuai dengan Annex 7 Amdt 7. b. Menambahkan ketentuan pendaftaran untuk Pesawat Udara yang Dikendalikan Jarak Jauh (*Remotely Piloted Aircraft*).	2025 - 2029	
59.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 56 Tahun 2010 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 60 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 60*) Tentang Persyaratan Alat Bantu Pelatihan Sintetis (*Synthetic Training Devices*)	-	✓	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang menyesuaikan dengan Amandement ICAO Annex 1	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur ketentuan mengenai alat bantu pelatihan sintetis (*Synthetic Training Devices*)	2025 - 2029	
60.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 61 Lisensi Penerbang dan Instruktur Terbang (*Licensing of Pilots & Flight Instructors*)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. PQ 3.256 - *established a system to re-establish or reinstate the privileges of expired licences and ratings;* b. PQ 3.257 - *implemented a system to re-establish or reinstate the privileges*	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. penyesuaian jenis Lisensi Penerbang; b. Penyesuaian persyaratan dan ketentuan lain terkait Lisensi Penerbang dan Instruktur Terbang.	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
							of expired licences and ratings c. Pencabutan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 42 Tahun 2001 Tentang Sertifikasi Penerbang dan Instruktur Terbang dan perubahan-perubahannya.			
61.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 16 Tahun 2010 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS) Bagian 63 (*Civil Aviation Safety Regulations* (CASR) *Part 63*) tentang Persyaratan Personel Pesawat Udara Selain Penerbang Dan Personel Penunjang Operasi Pesawat Udara (*Licensing Flight Crew Members Other Than Pilots*)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Spesifikasi license sesuai dengan ketentuan Annex 1 5.1.1 b. Bentuk license sesuai dengan ketentuan Annex 1 5.2 c. Adopsi CBTA Competency Based Training Assessment	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ketentuan spesifikasi dan bentuk lisensi Personel Pesawat Udara Selain Penerbang dan Personel Penunjang Operasi Pesawat Udara; dan b. Ketentuan penggunaan *Competency Based Training Assessment* (CBTA).	2025 - 2029	
62.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 75 Tahun 2017 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 65 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 65*) Sertifikasi Ahli Perawatan Pesawat Udara (*Licensing Of Aircraft Maintenance Engineer*) Edisi 1 Amandemen 0 (*Edition 1 Amendment 0*)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Spesifikasi license sesuai dengan ketentuan Annex 1 5.1.1 b. Bentuk license sesuai dengan ketentuan Annex 1 5.2 c. Adopsi CBTA Competency Based Training Assessment	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. ketentuan spesifikasi dan bentuk lisensi Personel Perawatan Pesawat Udara; dan b. ketentuan penggunaan *Competency Based Training Assessment* (CBTA).	2025 - 2029	
63.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 94 Tahun 2015 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut a. ICAO State Letter	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal antara lain penyesuaian ketentuan parameter *Flight Data Recorder.*	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	Bagian 91 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 91*) Tentang Pengoperasian Pesawat Udara (*General Operating And Flight Rules*)						*1) Deviation from the current Flight Plan;* *2) Current Flight Plan Change Request;* *3) Aerodrome Operating Minima (Precision and Non Precision Approach);* *4) FDR Recorded Parameter;* *5) Duration of FDR;* *6) CVR;* *7) Recording Technology;* *8) Duration of CVR;* *9) Flight crew-machine interface recordings;* *10) Applicability Flight crew-machine interface recordings;* *11) Duration Flight crew-machine interface recordings;* *12) Correlation Flight crew-machine interface recordings;* *13) Flight Recorders;* *14) Operating Consideration and Facilities;* *15) Aerodrome Operating Minima (HUD);* *16) Article 83 Bis Agreement Summary - Document Onboard*			

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
							17) CVR and CARS Duration; *18) Data Link Recorder Applicability;* *19) Terrain and Obstacle Data for GPWS;* *20) Location of An Airplane in Distress;* *21) Electronic Flight Bag;* *22) Electronic Flight Bag Specific Approval;* *23) Transportation of item in the Cargo Compartment;* *24) Aerodrome Operating Minima and Authorization HUD,EVS,SVS,CVS; dan* *25) Data Link Recorder Applicability.* b. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang c. Harmonisasi dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2022 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 119 Tentang Sertifikasi Pengoperasian Pesawat Udara Untuk Kepentingan Angkutan Udara			

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
64.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 121 (*Civil Aviation Safety Regulation Part* 121) Persyaratan Operasi Bagi Perusahaan Angkutan Udara Yang Melakukan Penerbangan Dalam Negeri, Internasional dan Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal (*Operating Requirements: Domestics, Flag, And Supplemental Air Carriers*)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. ICAO USOAP 1) (PQ:5301) *promulgated regulations for maintenance programmes to be approved by the State of Registry and Human Factors principles to be observed in the design and application of maintenance programmes* 2) (PQ 4.005) *implemented procedures for identifying and notifying differences* b. ICAO State Letter *1) Fatigue Management* *2) Fatigue Management Concept* *3) Maintenance Release* *4) Terrain and Obstacle Data for GPWS* *5) Location of An Airplane in Distress* *6) Electronic Flight Bag* *7) Electronic Flight Bag Specific Approval* c. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur ketentuan Operasional untuk pemegang Sertifikat Operator Pesawat Udara (AOC) yang melakukan penerbangan *Domestics, Flag,* dan *Supplemental*	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
							Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang d. Harmonisasi dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2022 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 119 Tentang Sertifikasi Pengoperasian Pesawat Udara Untuk Kepentingan Angkutan Udara. e. Pencabutan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 28 Tahun 2013 tentang PM 28 Tahun 2013 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 121 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 121*) tentang Persyaratan-Persyaratan Sertifikasi dan Operasi Bagi Perusahaan Angkutan Udara Yang Melakukan Penerbangan Dalam Negeri, Internasional dan Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal (*Certificate And Operating Requirements: Domestics, Flag, And Supplemental Air Carriers*) dan perubahannya.			
65.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 135 (*Civil Aviation Safety*	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut:	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur ketentuan Operasional untuk pemegang Sertifikat	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	Regulation 135) Persyaratan Operasi Badan Usaha Angkutan Udara Yang Melakukan Penerbangan Komuter dan Charter (*Operating Requirement Commuter and Charter*)						a. ICAO USOAP (PQ 4.005) *implemented procedures for identifying and notifying differences* b. ICAO State Letter *1) Maintenance Record* *2) Maintenance Release* *3) Content of Manual* *4) Terrain and Obstacle Data for GPWS* *5) Electronic Flight Bag* *6) Electronic Flight Bag Specific Approval* c. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang; d. Harmonisasi dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2022 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 119 Tentang Sertifikasi Pengoperasian Pesawat Udara Untuk Kepentingan Angkutan Udara e. Pencabutan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 18 Tahun 2002 tentang Persyaratan-Persyaratan Sertifikasi dan Operasi	Operator Pesawat Udara (AOC) yang melakukan penerbangan komuter dan charter.		

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
							Bagi Perusahaan Angkutan Udara Niaga Untuk Penerbangan Komuter dan Charter beserta perubahan-perubahannya.			
66.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan Keempat atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 57 Tahun 2010 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 141 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 141*) Tentang Persyaratan Sertifikasi dan Operasi Untuk Sekolah Penerbang (*Certification And Operating Requirement For Pilot Schools*)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Menambahkan *Competency Based Training Assessment* (CBTA) untuk *Remotely Piloted Aircraft System* (RPAS) b. Menambahkan kurikulum RPAS c. Menambahkan peraturan masa berlaku *Pilot School*	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. *Competency Based Training Assessment* (CBTA) untuk *Remotely Piloted Aircraft System* (RPAS); b. Kurikulum bagi Penerbang *Remotely Piloted Aircraft System* (RPAS); dan c. Ketentuan peraturan masa berlaku sekolah penerbang (*pilot school).*	2025 - 2029	
67.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 58 Tahun 2010 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 142 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 142*) Tentang Persyaratan Sertifikasi dan Operasi Pusat Pendidikan dan Pelatihan (*Certification And Operating Requirements For Training Centers*)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang penyesuain dengan ICAO Annex 1	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur ketentuan untuk pemegang *Training Center Certificate*	2025 - 2029	
68.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 37 Tahun 2020 tentang Pengoperasian Pesawat Udara Tanpa Awak di Ruang Udara Yang Dilayani Indonesia	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai Pengaturan baru sesuai dengan ICAO Annex 6 Part. IV tentang *International Operation – Remotely Piloted Aircraft Systems*	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan Mengatur tentang Persyaratan Pengoperasian Pesawat Udara Tanpa Awak/PUTA (Drone)	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
69.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang CORSIA (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*)	✓	-	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai pengaturan baru sesuai dengan ICAO Annex 16 Vol. IV tentang CORSIA	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur ketentuan untuk mengimplementasikan CORSIA di Indonesia.	2025 - 2029	
70.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 39 Tahun 2001 Tentang Penerima Pendelegasian Wewenang Direktur Jenderal	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai penyesuaian ketentuan mengenai penerima pendelegasian kewenangan (*designated person*) dengan kebutuhan dan peraturan perundang-undangan	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur penyesuaian penerima pendelegasian kewenangan (*designated person*)	2025 - 2029	
71.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2017 Tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 17 Tahun 2009 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 145 Amandemen 3 Tentang Organisasi Perusahaan Perawatan Pesawat Udara.	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Masa berlaku Sertifikat AMO sesuai dengan PP 5 tahun 2021 yang semula 2 tahun menjadi 5 tahun b. *Recognition of Foreign* AMO belum dapat diimplementasikan karena ketentuan *'adequate liaison'* sesuai ICAO Annex 8 Paragraph 6.2.6 belum ada.	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Merubah masa berlaku di CASR 145.55 (a)(1) menjadi 5 tahun. b. Merevisi CASR 145.233 untuk mengakomodir ketentuan dari ICAO Annex 8 Paragraph 6.2.6.	2025 - 2029	
72.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 619 Tahun 2015 Tentang Petunjuk Teknis Bagian 8900–2.1 (*Staff Instruction 8900–2.1*) Prosedur Penerbitan, Perpanjangan atau Perubahan Sertifikat Operator Pesawat Udara Bagian 121 dan Bagian 135 (*Certification Or Renewal Or*	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyesuaian dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2022 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 119 Tentang Sertifikasi Pengoperasian Pesawat Udara Untuk	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur ketentuan terkait proses amandemen ataupun renewal terhadap Sertifikat Operator Pesawat Udara	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	Amendment Of A CASR Part 121 and Part 135 Air Operator Certificate (AOC))						Kepentingan Angkutan Udara; b. Penyesuaian dengan ketentuan perizinan berusaha dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2021 Tentang Standar Kegiatan Usaha dan Produk Pada Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Sektor Transportasi.			
73.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 058 Tahun 2018 Tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 8900-3.18 (*Staff Instruction 8900-3.18*) tentang Sertifikat Operator Pesawat Udara, Sertifikat Operasi, dan Spesifikasi Operasional (*Air Operator Certificate, Operating Certificate, and Operations Specification*)	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Perubahan nomenklatur penomoran pada AOC/OC/ROC mengikuti ketentuan pada CASR 119. b. Ketentuan ini akan digabungkan pada SI 8900-2.1	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur ketentuan terkait spesifikasi operasi pemegang Sertifikat Operator Pesawat Udara	2025 - 2029	
74.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 8 Tahun 2021 Tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 171 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 21-02 (Staff Instruction CASR 21-02)	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang mengikuti perubahan pada CASR 21.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur penyesuaian terhadap sertifikat kelaikudaraan untuk pesawat udara dan persetujuan yang berkaitan.	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	tentang Sertifikat Kelaikudaraan untuk Pesawat Udara dan Persetujuan yang Berkaitan (Airworthiness Certification of Aircraft and Related Products)									
75.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang *Staff Instruction Evaluation* SI 92-01 *of Safe Transport of Dangerous Goods by Air*	✓	-	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Pemenuhan PQ ICAO USOAP (PQ 4.359) *responsible for the transport of dangerous goods by air carry out regular and random inspections of all entities, except air operators, involved in the transport of dangerous goods by air to confirm compliance with Annex 18 and the Technical Instructions* (TI or Doc 9284); b. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang; c. Petunjuk pelaksanaan baru terkait regulasi nasional Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 tahun 2022 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 92 Tentang Keselamatan Pengangkutan Barang	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: 1. Sertifikasi otorisasi *dangerous goods* 2. Program Pelatihan 3. Pengawasan 4. Investigasi keselamatan	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
							Berbahaya Dengan Pesawat Udara			
76.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Operasional Bagian 92-02 tentang Program Pelatihan Personel Penanganan Barang Berbahaya	✓	-	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang sebagai Petunjuk pelaksanaan baru terkait regulasi nasional Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 tahun 2022 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 92 Tentang Keselamatan Pengangkutan Barang Berbahaya Dengan Pesawat Udara	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. isi program pelatihan barang berbahaya; b. persyaratan pelatihan; c. pemberian persetujuan; d. penerbitan sertifikat otorisasi.	2025 - 2029	
77.	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	
78.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Operasional 120-10 tentang Sistem Jaminan Kendali Mutu Operator	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang sebagai Harmonisasi dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2022 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 119 Tentang Sertifikasi Pengoperasian Pesawat Udara Untuk Kepentingan Angkutan Udara	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur sistem jaminan kendali mutu, termasuk mengenai struktur dan personel organisasi penjaminan kendali mutu, program audit jaminan kendali mutu, sistem umpan balik, pelatihan dan pemantauan efektivitas *maintenance program*.	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
79.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang *AC Upset Prevention and Recovery Training*	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang sebagai tindak lanjut terhadap kru penerbangan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur ketentuan mengenai *Upset Prevention and Recovery Training*	2025 - 2029	
80.	Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/260/XII/2004 tentang AC 43-02 *Service Difficulty Reports*	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang bahwa ketentuan pelaporan SDR tidak sesuai dengan CASR 91, CASR 121, dan CASR 135	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini akan diatur meninjau ulang ketentuan pelaporan SDR untuk disesuaikan dengan CASR terkait.	2025 - 2029	
81.	Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 293 tahun 2017 tentang *Staff Instructions 8900 – 3.181 Authorizations, Conditions, and Limitations*	-	✓	-	-	-	Rancangan Peraturan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: Perlu dikaji kembali keberlakuan terhadap seluruh paragraph yang ada di dalam ACL, dan perlu ditambahkan sample konten agar ACL yang diberikan ke seluruh operator lebih seragam.	Dalam Rancangan Peraturan Direktur Jenderal ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: Merevisi dan menyeragamkan terkait dengan format penulisan dan konten paragraph ACL	2025 - 2029	
82.	Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 054 tahun 2018 tentang *Staff Instructions 8900 – 3.326 Review the Air Operators Mechanical Interruption Summary Report*	-	✓	-	-	-	Rancangan Peraturan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang bahwa belum ada spesifik kejadian atau in-flight problem pada pesawat yang dikategorikan sebagai MISR	Dalam Rancangan Peraturan Direktur Jenderal ini akan diatur ketentuan hal spesifik kejadian atau *in-flight problem* pada pesawat yang masuk kategori MISR	2025 - 2029	
83.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 129 Tahun 2016 tentang *Staff Instruction SI 8900-1.3 Inspector*	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang untuk menyesuaikan *Roadmap Competency Building Framework*	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Penyesuaian *Formal Course -Training* yang disesuaikan dengan *Job Task Analysis*.	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	Training System of Airworthiness and Aircraft Operation Personnel							b. Pengaturan instruktur *formal course* dan instruktur OJT , sesuai PM 40 Tahun 2020		
	Direktorat Navigasi Penerbangan									
84.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penetapan Tatanan Ruang Udara dan Jalur Penerbangan	✓	-	-	-	✓	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut BPK b. Amanat UU 1/2009 Pasal 268 c. Pengaturan terkait PBN	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Tata Cara dan Prosedur Penerapan Ruang Udara Nasional b. Tata Cara dan Prosedur Penetapan Jalur Penerbangan	2025 - 2029	
85.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 65 Tahun 2017 tentang Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 65 Tahun 2017 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 170 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 170*) tentang Peraturan Lalu Lintas Penerbangan (*Air Traffic Rules*)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Pemenuhan PQ 7.009 dan PQ 7.01 b. Regulasi nasional telah sesuai dengan ketentuan pada amandemen terkini ICAO Annex 11 Amandemen 52	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Ketentuan Prosedur Koordinasi, penanganan kondisi contingency dan emergency b. Prosedur pelayanan lalu lintas penerbangan c. Prosedur pelayanan informasi penerbangan d. Persyaratan komunikasi pada unit pelayanan lalu lintas penerbangan e. Prosedur penanganan Pelanggaran wilayah udara f. Prosedur pelaporan dan investigasi	2025 - 2029	
86.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 95 Tahun 2018 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 174 (*Civil Aviation Safety Regulations*	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Pemenuhan PQ 7.009, 7.011 b. Regulasi nasional telah sesuai dg ketentuan pd	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pelayanan Meteorologi penerbangan b. Pengamatan meteorologi dan laporan-laporan meteorologi	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	Part 174) Tentang Pelayanan Informasi Meteorologi Penerbangan (*Aeronautical Meteorological Information Services*)						amendment terkini ICAO Annex 3 Amandemen 80	c. Pengamatan di pesawat udara dan laporannya d. Informasi untuk unit pelayanan lalu lintas penerbangan e. Persyaratan penggunaan komunikasi		
87.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 9 Tahun 2023 tentang Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 175 tentang Penyelenggara Pelayanan Informasi Aeronautika	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak Lanjut ICAO USOAP PQ 7.009 b. pemenuhan Adoption annex 15 Amdt 43	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur perubahan pengaturan terkait persyaratan kualitas data dan pelayanan informasi data set.	2025 - 2029	
88.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 10 Tahun 2023 tentang Pencarian Dan Pertolongan (*Search And Rescue*) Pada Kecelakaan Pesawat Udara	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak Lanjut ICAO USOAP PQ 7.009 b. pemenuhan Adoption annex 12 Amdt 19	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur terkait GADSS, pelayanan operasi pencarian dan pertolongan	2025 - 2029	
89.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang SI 173-01 (KP 90 Th 2014)	-	-	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut dari PM 11 Tahun 2022 tentang Penyelenggara Perancang Prosedur Penerbangan b. Sebagai pemenuhan PQ ICAO USOAP: 1) PQ 7.229 tentang tata cara sertifikasi utk memastikan pemenuhan persyaratan minimum qualification	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur. antara lain hal-hal sebagai berikut: a. Tata Cara Pemberian persetujuan Perancangan Prosedur Penerbangan b. Alur Prosedur Pemberian persetujuan perancangan prosedur penerbangan	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
							2) PQ 7.247 ttg pemenuhan prosedur control quality 3) PQ 7.249 ttg publikasi OCA/H oleh penyelenggara			
90.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 276 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan (s*taff Instruction* Casr Part 173-02) Tentang Pemberian Persetujuan Penyelenggaraan Perancangan Prosedur Penerbangan	-	-	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyelenggara Perancang Prosedur Penerbangan b. Sebagai pemenuhan PQ ICAO USOAP: 1) PQ 7.229 tentang tata cara sertifikasi utk memastikan pemenuhan persyaratan minimum qualification 2) PQ 7.247 ttg pemenuhan prosedur control quality 3) PQ 7.249 ttg publikasi OCA/H oleh penyelenggara	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Persyaratan dan Prosedur Penerbitan Sertifikat Penyelenggara Perancangan b. Ketentuan Perubahan Sertifikat Penyelenggara Perancangan c. Ketentuan Evaluasi Sertifikat penyelenggara Perancangan	2025 - 2029	
91.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Prosedur Pengujian di Darat (*Ground Inspection*) Peralatan Fasilitas Elektronika dan Listrik Penerbangan (SKEP/83/VI/2005)	-	✓	✓	-	✓	Tindak lanjut temuan BPK terkait revisi Perdirjen Perhubungan Udara Nomor SKEP/83/VI/2005 tentang Prosedur Pengujian di Darat (Ground Inspection) Peralatan Fasilitas elektronika dan Listrik Penerbangan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur dan Tata Cara *Ground Inspection* pada Fasilitas Navigasi penerbnagan b. Form *Ground Inspection*	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
92.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Kriteria Penempatan Fasilitas Elektronika dan Listrik Penerbangan (SKEP/113/VI/2002)	-	-	✓	-	✓	a. Tindak lanjut temuan BPK terkait Peralatan Fasilitas elektronika 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	
93.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang *Fatigue Risk Management* bidang Navigasi Penerbangan	✓	-	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut : a. Adopsi Annex 11 amandemen 52 b. Tindak lanjut PM 29 Tahun 2021 tentang CASR 172 c. ICAO USOAP PQ 7.193 dan 7.195	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur antara hal-hal sebagai berikut: a. Kebijakan dan Dokumentasi FRMS; b. FRMS Process; c. FRMS Safety assurance process; dan d. FRMS promotion Process	2025 - 2029	
94.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Prosedur dan tata cara pemberian *exemption* Bidang Navigasi Penerbangan	✓	-	-	-	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai Tindak Lanjut Audit BPK	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur pengusulan *exemption* bidang navigasi penerbangan; dan b. Prosedur pelaksanaan exemption bidang navigasi penerbangan	2025 - 2029	
95.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang MOS 170-02 Prosedur Komunikasi Penerbangan *(Manual on Aeronautical Communication Procedures)*	-	-	✓	✓	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Pemenuhan ICAO USOAP PQ 7.009 dan BPK b. Adoption Annex 10 Vol II – Communication Procedures.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur Komunikasi Penerbangan; dan b. Pelayanan informasi Penerbangan tetap.	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
96.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Operasional Bagian 171-10 (*Advisory Circular* Part 171-10) Tata Cara dan Prosedur Penggunaan Frekuensi Radio untuk kegiatan Penerbangan	-	-	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Pemenuhan ICAO USOAP PQ 7.009 b. Adoption Annex 10 Vol V – Aeronautical Radio Frequency Spectrum Utilisation.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur antara lain hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur penggunaan Frekuensi radio untuk penerbangan; b. Penggunaan frekuensi radio untuk keadaan bahaya; c. Frekuensi untuk kegiatan pencarian dan pertolongan; dan d. Pemanfaatan frekuensi HF.	2025 - 2029	
97.	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	
98.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Manual Penyelenggara Pelayanan Informasi Aeronautika (MOS 175)	-	-	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut PM 9 Tahun 2023 CASR 175 b. ICAO USOAP PQ 7.288	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Jenis Pelayanan Informasi Aeronautika b. Fasilitas Pelayanan Informasi Aeronautika c. Ketentuan penyelenggaraan pelayanan informasi aeronautika d. Ruang lingkup pelayanan informasi aeronautika	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
99.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang tentang Rencana Induk Navigasi penerbangan *(National Air Navigation Plan/NANP)*	✓	-	-	-	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut BPK terkait penyusunan Rencana Induk Navigasi Penerbangan b. Tindak lanjut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 55 Tahun 2016 Tentang Tatanan Navigasi Penerbangan Nasional	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur ketentuan terkait Rencana Induk Navigasi Penerbangan	2025 - 2029	
100.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal tentang Petunjuk Teknis Penerapan ATFM dan CDM	✓	-	-	-	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai tindak lanjut BPK terkait tata cara pelaksanaan ATFM	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal hal antara lain sebagai berikut: a. Tata cara dan standardisasi sharing data ATFM/A-CDM. b. Peran masing-masing Stakeholders dalam sharing data. c. Pengelolaan Kapasitas Airspace dan Runway. d. Evaluasi Kinerja dan Penyesuaian.	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
101.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan tentang Perubahan atas PR 18 Tahun 2023 (MOS 69-02)	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai tindak lanjut perubahan PM 87 Tahun 2021 tentang CASR 69	Dalam rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini akan diatur perubahan antara lain terkait: a. Jenis rating personel teknik telekomunikasi penerbangan kelompok kalibrasi fasilitas penerbangan b. persyaratan dan kewenangan rating personel teknik telekomunikasi penerbangan kelompok kalibrasi fasilitas penerbangan	2025 - 2029	
102.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal tentang Perubahan atas PR 20 Tahun 2023 (SI 69-02)	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai tindak lanjut perubahan PM 87 Tahun 2021 tentang CASR 69	Dalam rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini akan diatur perubahan terkait: a. pengujian rating personel teknik telekomunikasi penerbangan kelompok kalibrasi fasilitas penerbangan. b. persyaratan dan kewenangan rating personel teknik telekomunikasi penerbangan kelompok kalibrasi fasilitas penerbangan	2025 - 2029	
103.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Tata Cara Penetapan, Penggunaan dan penutupan Ruang Udara Khusus Uji *Advanced Air Mobility (AAM)*	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai tindak lanjut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 37 Tahun 2020	Dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini diatur mengenai mekanisme penetapan, penggunaan, dan penutupan ruang udara khusus uji AAM.	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
104.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Penetapan Objek Vital Nasional Bidang Navigasi Penerbangan	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai tindak lanjut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : 72 Tahun 2004 tentang Objek Vital Transportasi, Pos dan Telekomunikasi	Dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini diatur mengenai Objek Vital di Bidang navigasi Penerbangan	2025 - 2029	
105.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Spesifikasi Teknis Fasilitas Telekomunikasi Penerbangan (KP 103 Tahun 2015)	-	-	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut ICAO USOAP 7.009 b. Adoption Annex 10 Vo. I	Dalam Keputusan Direktur Jenderal ini akan diatur mengenai spesifikasi fasilitas telekomunikasi penerbangan meliputi: a. Fasilitas Bantu Navigasi Penerbangan b. Fasilitas Komunikasi Penerbangan c. Fasilitas Pengamatan Penerbangan	2025 - 2029	
106.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk Teknis Mekanisme Penyiapan Pelayanan Navigasi Penerbangan dan Penggunaan Ruang Udara	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai Pemenuhan kebutuhan Operasional di Lapangan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal hal sebagai berikut: a. Prosedur Koordinasi antar stakeholder terkait guna operasional pelayanan navigasi penerbangan pada kegiatan kenegaraan. b. Prosedur reservasi ruang udara untuk kegiatan penelitian, kegiatan kenegaraan	2025 - 2029	
107.	Rancangan Keputusan Direktur jenderal tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: PR 6 Tahun 2023 tentang MOS 175 -01 Peta Penerbangan	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak Lanjut ICAO USOAP PQ 7.009 b. Adoption Amendment 62 ICAO Annex 4	Dalam Rancangan Peraturan Keputusan Dirjen ini akan diatur perubahan terkait Spesifikasi dan akurasi peta penerbangan	2025 - 2029	
	Bagian Hukum									

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
108.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 27 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pengawasan dan Pengenaan Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-undangan di Bidang Penerbangan	-	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai tindak lanjut ICAO USOAP PQ: 1.055 Kebijakan dan prosedur penegakan hukum	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Pengenaan sanksi kepada personel b. Mekanisme pengenaan jenis sanksi Penambahan jenis sanksi	2025 - 2029	
	Bagian Kerjasama Internasional, Humas dan Umum									
109.	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	2025 - 2029	
110.	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	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
111.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal tentang AC 19 - 03 *List Classifying occurence in sipil aviation to be mandatorily reported*	✓	-	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition. b. Perlunya standarisasi klasifikasi kejadian yang dilaporkan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Daftar Klasifikasi kejadian b. Penjelasan klasifikasi kejadian	2025 - 2029	
112.	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 (*Mandatory Occurrence Reporting System*)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition. b. Revisi CASR 19 c. Perubahan alur pelaporan (melibatkan KNKT)	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup b. Prosedur analis data MOR	2025 - 2029	
113.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-01 (*Advisory Circular 19-01*) Sistem Pelaporan kejadian Wajib (*Mandatory Occurrence Reporting System*)	-	✓	-	✓	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition b. Revisi CASR 19 c. Perubahan format pelaporan d. Perubahan ruang lingkup pelaporan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup b. Prosedur pelaporan c. Kewajiban operator d. Format pelaporan	2025 - 2029	
114.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-02 (*Advisory Circular 19-02*) Sistem Pelaporan Sukarela (Voluntary Reporting System (VRS))	-	✓	-	✓	-	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	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
115.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Nomor : KP 242 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-02 (*Staff Instruction 19-02*) Sistem Pelaporan Sukarela (*Voluntary Reporting System*)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition b. Revisi CASR 19	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup b. Prosedur analis data VRS	2025 - 2029	
116.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 279 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-05 (*Staff Instruction 19-05*) tentang Petunjuk Teknis (Panduan) Safety Management System (SMS) untuk Para Inspektur Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan Operator	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition b. Revisi CASR 19	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur pengawasan SMS b. Checklist Pengawasan SMS	2025 - 2029	
117.	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	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
118.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: PR 15 Tahun 2024 tentang Petunjuk Teknis Penanganan ICAO State Letter	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Terdapat kendalan dalam penangan ICAO *State Letter* yang memerlukan tanggapan dari 2 unit kerja atau lebih. b. Pembahasan yang terpusat pada bagian KASIHKU seringkali menjadi kendala dalam percepatan penanganan c. Terdapat beberapa tanggapan terhadap ICAO *State Letter* yang melewati batas waktu d. Sebagai Upaya percepatan dan efektifitas tindak lanjut ICAO *State Letter* dimaksud diperlukan revisi KP.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini diatur penambahan klausul yang memberikan kesempatan bagi unit kerja teknis untuk menginisiasi pembahasan serta penyampaian tanggapan secara langsung kepada ICAO untuk *State Letter* yang memerlukan tanggapan dari 2 unit kerja atau lebih beserta tata caranya.	2025 - 2029	
	Bagian SDMO									

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
119.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara	-	✓	-	-	✓	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang antara lain : a. Pemetaan tugas fungsi antara kantor OBU dan kantor Pusat. b. Penguatan tugas kantor OBU sebagai regional office berdasarkan dokumen ICAO/Audit ICAO USOAP c. Adanya penataan ortaker kantor pusat yang baru (yang saat ini sedang dalam proses penetapan oleh Kementerian Hukum) yang berdampak pada pengelompokan tugas dan fungsi.	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Perubahan eselon b. Perubahan nomenklatur c. Perubahan pembagian wilayah d. Perubahan tugas dan fungsi e. Kewenangan pemberian sanksi oleh Kantor OBU f. Penyesuaian tugas dan fungsi	2025 - 2029	
120.	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	
121.	RPM Revisi PM 40/2014 Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang antara lain : a. Adanya perubahan kelas bandar udara berdasarkan penilaian kriteria klasifikasi sehingga akan berdampak pada perubahan eselon b. Penyempurnaan tugas dan fungsi	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Perubahan kelas bandara b. Penyesuaian tugas fungsi	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
122.	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	
	Bagian Perencanaan									
123.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang tentang Roadmap Teknologi informasi dan Komunikasi di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025 - 2029	-	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Dalam rangka pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi dalam proses pemerintahan (e-government) di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara b. Saat ini banyak sekali usulan TIK yang sudah masuk sehingga perlu ditetapkan tahun ini	Dalam rancangan keputusan direktur jenderal perhubungan udara ini akan diatur konsep TIK Ditjen Perhubungan Udara tahun 2025 - 2029 -2029	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
124.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Rencana Strategis Ditjen Perhubungan Udara 2025 - 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	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
125.	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	
126.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Penerapan dan Kelompok Kerja Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di lingkungan DJPU						Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai acuan dalam Menjalankan Akuntabilitas kinerja melalui system AKIP sesuai	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur petunjuk teknis Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di lingkungan DJPU, yang memuat : a. Perancangan desain evaluasi AKIP	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
							Permenpan 53 tahun 2016 dan Permenhub 85 tahun 2020 guna melaksanakan sistem perencanaan, monitoring, pelaporan dan evaluasi	b. Pelaksanaan evaluasi AKIP c. Pelaporan dan Pengkomunikasian hasil evaluasi AKIP d. Kelompok Kerja Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di lingkungan DJPU		
127.	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 Resiko c. Infrastruktur Manajemen Risiko d. Tahapan proses manajemen risiko e. Komunikasi dan Konsultasi f. Penetapan Konteks g. Penilaian Resiko h. Pemantauan dan Tinjauan i. Pencatatan/Dokumentasi dan Pelaporan		

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
128.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang penetapan UPR (Unit Pengelolaan Resiko) dan UMR (Unit Manajemen Resiko)						Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai acuan bagi unit kerja di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara dalam penyusunan Infrastruktur dan Proses Manajemen Risiko	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur Struktur Manajemen Risiko yang dilaksanakan oleh Unit Manajemen Risiko yang memiliki tugas dan fungsi Perencanaan tingkat Kementerian/Eselon I/Unit Kerja Mandiri	2025 - 2029	
	Bagian Keuangan									
129.	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	

KEPALA KANTOR UPBU KELAS III OKABA

KASMAWATI, SE., MM
NIP. 197804242000032001

LAMPIRAN IV
RENCANA STRATEGIS KANTOR UPBU KELAS III
OKABA 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
			PROVINSI	KAB./KOTA	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029					
Kantor UPBU Kelas III Okaba					6	5	2	2	2	9176	38747	2083	23192	51841	125038	0	0	0	10084	135123
PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS (GA)					6	5	2	2	2	8574	37280	1336	22353	50913	120456	0	0	0	10084	130540
Keg. Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara					4	2	0	0	0	1550	31969	0	15000	48736	97255	0	0	0	0	97255
SK Meningkatnya kinerja pelayanan Prasarana Bandar Udara					2	1	0	0	0	0	29709	0	15000	48736	93445	0	0	0	0	93445
IKK Jumlah penumpang yang dilayani	**Orang**				1	1	0	0	0	0	5700	0	0	0	5700	0	0	0	0	5700
KRO OP Prasarana Bidang Konektivitas Udara					1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RO Perbaikan Prasarana Bandar Udara					1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
IO Jumlah bandar udara yang dikembangkan	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba	Papua Selatan	Kab. Merauke	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
KRO Prasarana Bidang Konektivitas Udara										0,00	5.700,00	0,00	0,00	0,00	5.700,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5.700,00
RO Bandar Udara					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5.700,00	0,00	0,00	0,00	5.700,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5.700,00
IO Jumlah bandar udara yang dikembangkan	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba	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 dokumen program keselamatan dan keamanan penerbangan yang dipenuhi	Jumlah dokumen	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba	Papua Selatan	Kab. Merauke	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5.700,00	0,00	0,00	0,00	5.700,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5.700,00
IKK Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani	**angka**				1	0	0	0	0	0	24009	0	15000	48736	87745	0	0	0	0	87745
KRO OP Prasarana Bidang Konektivitas Udara					1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RO Perbaikan Prasarana Bandar Udara					1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
IO Jumlah bandar udara yang dikembangkan	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba	Papua Selatan	Kab. Merauke	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
KRO Prasarana Bidang Konektivitas Udara					0	0	0	0	0	0	24009	0	15000	48736	87745	0	0	0	0	87745
RO Bandar Udara					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	24.008,75	0,00	15.000,00	48.736,00	87.744,75	0,00	0,00	0,00	0,00	87.744,75
IO Jumlah bandar udara yang dikembangkan		Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba	Papua Selatan	Kab. Merauke	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	24.008,75	0,00	15.000,00	48.736,00	87.744,75	0,00	0,00	0,00	0,00	87.744,75
SK Meningkatnya Kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik					2	1	0	0	0	1550	2260	0	0	0	3810	0	0	0	0	3810
IKK Jumlah dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)	**Dokumen**				2	1	0	0	0	1550	2260	0	0	0	3810	0	0	0	0	3810
KRO Sarana Bidang Konektivitas Udara					2	1	0	0	0	1550	2260	0	0	0	3810	0	0	0	0	3810
RO Peralatan Penunjang Bidang Bandar Udara					2,00	1,00	0,00	0,00	0,00	1.550,00	2.260,00	0,00	0,00	0,00	3.810,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.810,00
IO Jumlah bandar udara yang dikembangkan		Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba	Papua Selatan	Kab. Merauke	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	600,00	0,00	0,00	0,00	0,00	600,00	0,00	0,00	0,00	0,00	600,00
IO Jumlah peralatan keamanan dan keselamatan penerbangan yang dipenuhi	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba	Papua Selatan	Kab. Merauke	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
IO Jumlah sarana keselamatan bandar udara yang diadakan		Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba	Papua Selatan	Kab. Merauke	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	950,00	2.260,00	0,00	0,00	0,00	3.210,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.210,00
Keg. Penunjang Teknis Transportasi Udara					2	2	2	2	2	1424	1118	1230	1353	1488	6614	0	0	0	10084	16698
SK Meningkatnya kinerja pelayanan Prasarana Bandar Udara					2	2	2	2	2	1424	1118	1230	1353	1488	6614	0	0	0	10084	16698
IKK Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara	**Nilai**				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	916	916
KRO OP Prasarana Bidang Konektivitas Udara					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	916	916
RO Operasional dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara					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	915,77	915,77
IO Jumlah prasarana bandar udara yang dipelihara	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba	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	915,77	915,77
IKK Jumlah penumpang yang dilayani	**Orang**				0	0	0	0	0	948	595	654	720	791	3707	0	0	0	3900	7607
KRO OP Prasarana Bidang Konektivitas Udara					0	0	0	0	0	948	595	654	720	791	3707	0	0	0	3900	7607
RO Operasional dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	947,61	594,66	654,13	719,54	791,49	3.707,44	0,00	0,00	0,00	3.900,00	7.607,44
IO Jumlah prasarana bandar udara yang dipelihara	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba	Papua Selatan	Kab. Merauke	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	947,61	594,66	654,13	719,54	791,49	3.707,44	0,00	0,00	0,00	3.900,00	7.607,44
KRO Prasarana Bidang Konektivitas Udara					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RO Dokumen Pendukung Bandar Udara					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 dokumen program keselamatan dan keamanan penerbangan yang dipenuhi	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba	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
IKK Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani	**angka**				2	2	2	2	2	476	524	576	634	697	2906	0	0	0	5269	8175
KRO OP Prasarana Bidang Konektivitas Udara					2	2	2	2	2	476	524	576	634	697	2906	0	0	0	5269	8175
RO Operasional dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara					1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	476,01	523,61	575,97	633,57	696,93	2.906,09	0,00	0,00	0,00	5.268,70	8.174,79
IO Jumlah prasarana bandar udara yang dipelihara	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba	Papua Selatan	Kab. Merauke	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	476,01	523,61	575,97	633,57	696,93	2.906,09	0,00	0,00	0,00	5.268,70	8.174,79
RO Operasional dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara (PEN)					1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
IO Jumlah Fasilitas Sisi Udara yang dipelihara	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba	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	0,00	0,00
Keg. Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	600,00	410,00	0,00	0,00	0,00	1.010,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.010,00
SK Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara					0	0	0	0	0	600	410	0	0	0	1010	0	0	0	0	1010
IKK Presentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara	**%**				0	0	0	0	0	600	410	0	0	0	1010	0	0	0	0	1010
KRO Prasarana Bidang Konektifitas Udara					0	0	0	0	0	600	410	0	0	0	1010	0	0	0	0	1010
RO Dokumen Program Keselamatan dan Keamanan Penerbangan					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	600,00	410,00	0,00	0,00	0,00	1.010,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.010,00
IO Jumlah dokumen program keselamatan dan keamanan penerbangan yang dipenuhi	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba	Papua Selatan	Kab. Merauke	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	600,00	410,00	0,00	0,00	0,00	1.010,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.010,00
Keg. Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara					0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	5.000,00	3.210,00	106,00	6.000,00	115,54	14.431,54	0,00	0,00	0,00	0,00	14.431,54
SK Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara					0	1	0	0	0	5000	3210	106	6000	116	14432	0	0	0	0	14432
IKK Presentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara	**%**				0	0	0	0	0	1000	50	0	0	0	1050	0	0	0	0	1050
KRO Sarana Bidang Konektivitas Udara					0	0	0	0	0	1000	50	0	0	0	1050	0	0	0	0	1050
RO Peralatan dan sistem Keamanan Penerbangan					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.000,00	50,00	0,00	0,00	0,00	1.050,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.050,00
IO Jumlah bandar udara yang dikembangkan	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba	Papua Selatan	Kab. Merauke	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50,00
IO Jumlah peralatan keamanan penerbangan yang diadakan	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba	Papua Selatan	Kab. Merauke	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.000,00
IKK Presentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara	**%**				0	1	0	0	0	4000	3160	106	6000	116	13382	0	0	0	0	13382
KRO OP Prasarana Bidang Konektivitas Udara					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RO Perbaikan Prasarana Bandar Udara					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 peralatan keamanan penerbangan yang diadakan	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba	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 Konektifitas Udara					0	1	0	0	0	0	500	0	3000	0	3500	0	0	0	0	3500
RO Prasarana keselamatan bandar udara					0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	500,00	0,00	3.000,00	0,00	3.500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.500,00
IO Jumlah bandar udara yang dikembangkan	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba	Papua Selatan	Kab. Merauke	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.000,00	0,00	3.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.000,00
IO Jumlah sarana keselamatan bandar udara yang	Unit	Unit Penyelenggara	Papua Selatan	Kab. Merauke	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	500,00	0,00	0,00	0,00	500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	500,00
KRO Sarana Bidang Konektivitas Udara					0	0	0	0	0	4000	2660	106	3000	116	9882	0	0	0	0	9882
RO Sarana Keselamatan Bandar Udara					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.000,00	2.660,00	106,00	3.000,00	115,54	9.881,54	0,00	0,00	0,00	0,00	9.881,54
IO Jumlah sarana keselamatan bandar udara yang diadakan	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba	Papua Selatan	Kab. Merauke	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.000,00	2.660,00	106,00	3.000,00	115,54	9.881,54	0,00	0,00	0,00	0,00	9.881,54
Keg. Penunjang Teknis Transportasi Udara					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	573,00	0,00	0,00	573,00	1.146,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.146,00
SK Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara					0	0	0	0	0	0	573	0	0	573	1146	0	0	0	0	1146

			IKK	Persentase Pemenuhan standar keselamatan bandar udara	%				0	0	0	0	0	0,00	573,00	0,00	0,00	573,00	1.146,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.146,00
			KRO	Prasarana Bidang Konektivitas Udara					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	573,00	0,00	0,00	573,00	1.146,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.146,00
				RO Dokumen Pendukung Bandar Udara					0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	573,00	0,00	0,00	573,00	1.146,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.146,00
				IO Jumlah dokumen program keselamatan dan keamanan penerbangan yang dipenuhi	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba	Papua Selatan	Kab. Merauke	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	573,00	0,00	0,00	573,00	1.146,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.146,00
PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN (WA)									10,00	11,00	11,00	11,00	11,00	602,13	1.467,34	746,44	838,89	927,59	4.582,38	0,00	0,00	0,00	0,00	4.582,38
	Keg. Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Udara								3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	376,99	1.219,68	497,52	577,52	652,52	3.324,23	0,00	0,00	0,00	0,00	3.324,23
		SK	Meningkatnya Kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik						3	3	3	3	3	377	1220	498	578	653	3324	0	0	0	0	3324
			IKK	Jumlah dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)	Dokumen				3	3	3	3	3	377	1220	498	578	653	3324	0	0	0	0	3324
			KRO	Layanan Manajemen Kinerja Internal					2	2	2	2	2	377	415	498	498	498	2284	0	0	0	0	2284
				RO Layanan Manajemen Keuangan					2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	376,99	414,68	497,52	497,52	497,52	2.284,23	0,00	0,00	0,00	0,00	2.284,23
				IO Jumlah Layanan Manajemen Keuangan	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba	Papua Selatan	Kab. Merauke	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	376,99	414,68	497,52	497,52	497,52	2.284,23	0,00	0,00	0,00	0,00	2.284,23
				IO Jumlah Rencana dan Program	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba	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	0,00	0,00
			KRO	Layanan Sarana dan Prasarana Internal					1	1	1	1	1	0	805	0	80	155	1040	0	0	0	0	1040
				RO Layanan Sarana Internal					1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	805,00	0,00	80,00	155,00	1.040,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.040,00
				IO Jumlah Sarana Internal	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba	Papua Selatan	Kab. Merauke	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	805,00	0,00	80,00	155,00	1.040,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.040,00
	Keg. Pengelolaan Organisasi dan SDM transportasi Udara								1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	102,92	113,21	124,54	136,99	150,69	628,35	0,00	0,00	0,00	0,00	628,35
		SK	Meningkatnya Kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik						1	1	1	1	1	103	113	125	137	151	628	0	0	0	0	628
			IKK	Jumlah dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)	Dokumen				1	1	1	1	1	103	113	125	137	151	628	0	0	0	0	628
			KRO	Layanan Program Dukungan Manajemen Internal					1	1	1	1	1	103	113	125	137	151	628	0	0	0	0	628
				RO Layanan Organisasi dan Tata Kelola Internal					1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	102,92	113,21	124,54	136,99	150,69	628,35	0,00	0,00	0,00	0,00	628,35
				IO Jumlah Layanan Organisasi dan Tata Kelola Internal	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba	Papua Selatan	Kab. Merauke	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	102,92	113,21	124,54	136,99	150,69	628,35	0,00	0,00	0,00	0,00	628,35
	Keg. Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Udara								6,00	7,00	7,00	7,00	7,00	122,22	134,44	124,38	124,38	124,38	629,80	0,00	0,00	0,00	0,00	629,80
		SK	Meningkatnya Kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik						6	7	7	7	7	122	134	124	124	124	630	0	0	0	0	630
			IKK	Nilai aset bandar udara yang berhasil diinventarisasi	Rupiah				0	0	0	0	0	122	134	124	124	124	630	0	0	0	0	630
			KRO	Layanan Program Dukungan Manajemen Internal					1	1	1	1	1	122	134	124	124	124	630	0	0	0	0	630
				RO Layanan BMN					1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	122,22	134,44	124,38	124,38	124,38	629,80	0,00	0,00	0,00	0,00	629,80
				IO Jumlah Layanan BMN	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba	Papua Selatan	Kab. Merauke	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	122,22	134,44	124,38	124,38	124,38	629,80	0,00	0,00	0,00	0,00	629,80
			IKK	Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)	%				1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	450	450
			KRO	Layanan Manajemen Kinerja Internal					1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	450	450
				RO Layanan Manajemen Keuangan					1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	449,80	449,80
				IO Jumlah Layanan Manajemen Keuangan	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba	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	449,80	449,80
			IKK	Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara	%				5	5	5	5	5	125	137	124	124	124	635	0	0	0	0	635
			KRO	Layanan Manajemen Kinerja Internal					1	1	1	1	1	125	137	124	124	124	635	0	0	0	0	635
				RO Layanan Manajemen Keuangan					1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	124,70	137,17	124,38	124,38	124,38	635,01	0,00	0,00	0,00	0,00	635,01
				IO Jumlah Layanan Manajemen Keuangan	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba	Papua Selatan	Kab. Merauke	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	124,70	137,17	124,38	124,38	124,38	635,01	0,00	0,00	0,00	0,00	635,01
			KRO	Layanan Program Dukungan Manajemen Internal					4	4	4	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
				RO Layanan Perkantoran					4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
				IO Jumlah Gaji dan Tunjangan	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba	Papua Selatan	Kab. Merauke	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
				IO Jumlah layanan Operasional dan Pemeliharaan Kantor	Unit	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba	Papua Selatan	Kab. Merauke	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

KEPALA KANTOR UPBU KELAS III OKABA

KASMANATI, SE, MM
NIP. 19780424200032001

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
KANTOR UPBU OKABA
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

Satker Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba

PROGRAM/KEGIATAN		2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029
Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba		**8.821.043.000**	**14.713.919.700**	**9.648.251.175**	**8.898.256.008**	**24.447.566.062**	**66.529.035.945**
Infrastruktur Konektivitas		**2.744.598.000**	**8.246.465.800**	**2.841.144.880**	**1.617.510.568**	**16.655.792.825**	**32.105.512.073**
1960	Pelayanan Transportasi Udara	0	0	0	0	0	**0**
4645	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	1.755.000.000	4.074.617.000	0	0	14.157.000.000	**19.986.617.000**
4646	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	75.000.000	3.311.500.000	1.890.750.000	924.825.000	1.759.807.500	**7.961.882.500**
4647	Penunjang Teknis Transportasi Udara	914.598.000	860.348.800	950.394.880	692.685.568	738.985.325	**4.157.012.573**
Dukungan Manajemen		**6.076.445.000**	**6.467.453.900**	**6.807.106.295**	**7.280.745.440**	**7.791.773.237**	**34.423.523.873**

SASARAN KEGIATAN (SK)/IKK	KLASIFIKASI RINCIAN OUTPUT (KRO)/RO/OI	UPT MANDIRI	Provinsi	Kabupaten	TARGET					Rupiah Murni						Total SBSN 2025-2029	Total PHLN 2025-2029	Total BLU 2025-2029	Total PNBP 2025-2030	Total APBN
					TARGET 2025	TARGET 2026	TARGET 2027	TARGET 2028	TARGET 2029	2025	2026	2027	2028	2029	Total Rupiah Murni 2025-2029					
		Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			**71**	**71**	**71**	**71**	**71**	**6.962.064.000,00**	**14.524.542.800,00**	**9.447.436.585,00**	**8.684.859.959,25**	**24.220.330.408,29**	**63.839.233.752,54**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**2.689.802.192,90**	**66.529.035.945,44**
Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara		Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba	**Papua Selatan**	**Merauke**	**22**	**22**	**22**	**22**	**22**	**175.000.000,00**	**3.421.500.000,00**	**2.311.750.000,00**	**1.057.925.000,00**	**1.906.217.500,00**	**8.872.392.500,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**8.872.392.500,00**
Persentase Pemenuhan standar keselamatan bandar udara		Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			2	2	2	2	2	100.000.000,00	110.000.000,00	421.000.000,00	133.100.000,00	146.410.000,00	910.510.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	910.510.000,00
Persentase Pemenuhan standar keselamatan bandar udara	**Prasarana Bidang Konektivitas Udara**	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			**2**	**2**	**2**	**2**	**2**	**100.000.000,00**	**110.000.000,00**	**421.000.000,00**	**133.100.000,00**	**146.410.000,00**	**910.510.000,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**910.510.000,00**
Persentase Pemenuhan standar keselamatan bandar udara	Dokumen Pendukung Bandar Udara	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			2	2	2	2	2	100.000.000,00	110.000.000,00	421.000.000,00	133.100.000,00	146.410.000,00	910.510.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	910.510.000,00
Persentase Pemenuhan standar keselamatan bandar udara	Jumlah dokumen program keselamatan dan keamanan penerbangan yang dipenuhi	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			2	2	2	2	2	100.000.000,00	110.000.000,00	421.000.000,00	133.100.000,00	146.410.000,00	910.510.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	910.510.000,00
Presentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara		Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			10	10	10	10	10	75.000.000,00	2.011.500.000,00	690.750.000,00	424.825.000,00	259.807.500,00	3.461.882.500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.461.882.500,00
Presentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara	**Prasarana Bidang Konektifitas Udara**	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			**7**	**7**	**7**	**7**	**7**	**75.000.000,00**	**1.257.500.000,00**	**690.750.000,00**	**424.825.000,00**	**259.807.500,00**	**2.707.882.500,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**2.707.882.500,00**
Presentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara	Dokumen Program Keselamatan dan Keamanan Penerbangan	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			7	7	7	7	7	75.000.000,00	1.257.500.000,00	690.750.000,00	424.825.000,00	259.807.500,00	2.707.882.500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.707.882.500,00
Presentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara	Jumlah dokumen program keselamatan dan keamanan penerbangan yang dipenuhi	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			7	7	7	7	7	75.000.000,00	1.257.500.000,00	690.750.000,00	424.825.000,00	259.807.500,00	2.707.882.500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.707.882.500,00
Presentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara	**Sarana Bidang Konektivitas Udara**	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			**3**	**3**	**3**	**3**	**3**	**0,00**	**754.000.000,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**754.000.000,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**754.000.000,00**
Presentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara	Peralatan dan sistem Keamanan Penerbangan	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			3	3	3	3	3	0,00	754.000.000,00	0,00	0,00	0,00	754.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	754.000.000,00
Presentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara	Jumlah bandar udara yang dikembangkan	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			1	1	1	1	1	0,00	500.000.000,00	0,00	0,00	0,00	500.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	500.000.000,00
Presentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara	Jumlah peralatan keamanan penerbangan yang diadakan	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			2	2	2	2	2	0,00	254.000.000,00	0,00	0,00	0,00	254.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	254.000.000,00
Presentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara		Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			10	10	10	10	10	0,00	1.300.000.000,00	1.200.000.000,00	500.000.000,00	1.500.000.000,00	4.500.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.500.000.000,00
Presentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara	**OP Prasarana Bidang Konektivitas Udara**	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**500.000.000,00**	**0,00**	**500.000.000,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**500.000.000,00**
Presentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara	Perbaikan Prasarana Bandar Udara	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			1	1	1	1	1	0,00	0,00	0,00	500.000.000,00	0,00	500.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	500.000.000,00
Presentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara	Jumlah peralatan keamanan penerbangan yang diadakan	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			1	1	1	1	1	0,00	0,00	0,00	500.000.000,00	0,00	500.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	500.000.000,00
Presentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara	**Prasarana Bidang Konektifitas Udara**	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			**5**	**5**	**5**	**5**	**5**	**0,00**	**500.000.000,00**	**1.200.000.000,00**	**0,00**	**1.500.000.000,00**	**3.200.000.000,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**3.200.000.000,00**
Presentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara	Prasarana keselamatan bandar udara	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			5	5	5	5	5	0,00	500.000.000,00	1.200.000.000,00	0,00	1.500.000.000,00	3.200.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.200.000.000,00
Presentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara	Jumlah bandar udara yang dikembangkan	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			3	3	3	3	3	0,00	500.000.000,00	1.200.000.000,00	0,00	0,00	1.700.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.700.000.000,00
Presentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara	Jumlah sarana keselamatan bandar udara yang diadakan	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			2	2	2	2	2	0,00	0,00	0,00	0,00	1.500.000.000,00	1.500.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.500.000.000,00
Presentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara	**Sarana Bidang Konektivitas Udara**	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			**4**	**4**	**4**	**4**	**4**	**0,00**	**800.000.000,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**800.000.000,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**800.000.000,00**
Presentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara	Sarana Keselamatan Bandar Udara	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			4	4	4	4	4	0,00	800.000.000,00	0,00	0,00	0,00	800.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	800.000.000,00
Presentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara	Jumlah sarana keselamatan bandar udara yang diadakan	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			4	4	4	4	4	0,00	800.000.000,00	0,00	0,00	0,00	800.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	800.000.000,00

Meningkatnya kinerja pelayanan Prasarana Bandar Udara		Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba	**Papua Selatan**	**Merauke**	**21**	**21**	**21**	**21**	**21**	**733.270.000,00**	**3.485.505.000,00**	**430.988.000,00**	**451.338.000,00**	**14.630.503.000,00**	**19.731.604.000,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**2.251.515.572,80**	**21.983.119.572,80**
Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara		Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			1	1	1	1	1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	496.515.572,80	496.515.572,80
Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara	**OP Prasarana Bidang Konektivitas Udara**	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**496.515.572,80**	**496.515.572,80**
Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara	Operasional dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			1	1	1	1	1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	496.515.572,80	496.515.572,80
Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara	Jumlah prasarana bandar udara yang dipelihara	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			1	1	1	1	1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	496.515.572,80	496.515.572,80
Jumlah penumpang yang dilayani		Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			13	13	13	13	13	203.447.000,00	2.783.888.000,00	209.888.000,00	209.888.000,00	209.888.000,00	3.616.999.000,00	0,00	0,00	0,00	1.755.000.000,00	5.371.999.000,00
Jumlah penumpang yang dilayani	**OP Prasarana Bidang Konektivitas Udara**	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			**3**	**3**	**3**	**3**	**3**	**203.447.000,00**	**483.888.000,00**	**159.888.000,00**	**159.888.000,00**	**159.888.000,00**	**1.166.999.000,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**1.166.999.000,00**
Jumlah penumpang yang dilayani	Operasional dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			2	2	2	2	2	203.447.000,00	195.888.000,00	159.888.000,00	159.888.000,00	159.888.000,00	878.999.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	878.999.000,00
Jumlah penumpang yang dilayani	Jumlah prasarana bandar udara yang dipelihara	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			2	2	2	2	2	203.447.000,00	195.888.000,00	159.888.000,00	159.888.000,00	159.888.000,00	878.999.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	878.999.000,00
Jumlah penumpang yang dilayani	Perbaikan Prasarana Bandar Udara	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			1	1	1	1	1	0,00	288.000.000,00	0,00	0,00	0,00	288.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	288.000.000,00
Jumlah penumpang yang dilayani	Jumlah bandar udara yang dikembangkan	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			1	1	1	1	1	0,00	288.000.000,00	0,00	0,00	0,00	288.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	288.000.000,00
Jumlah penumpang yang dilayani	**Prasarana Bidang Konektivitas Udara**	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			**10**	**10**	**10**	**10**	**10**	**0,00**	**2.300.000.000,00**	**50.000.000,00**	**50.000.000,00**	**50.000.000,00**	**2.450.000.000,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**1.755.000.000,00**	**4.205.000.000,00**
Jumlah penumpang yang dilayani	Bandar Udara	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			8	8	8	8	8	0,00	2.000.000.000,00	0,00	0,00	0,00	2.000.000.000,00	0,00	0,00	0,00	1.755.000.000,00	3.755.000.000,00
Jumlah penumpang yang dilayani	Jumlah bandar udara yang dikembangkan	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			7	7	7	7	7	0,00	1.200.000.000,00	0,00	0,00	0,00	1.200.000.000,00	0,00	0,00	0,00	1.755.000.000,00	2.955.000.000,00
Jumlah penumpang yang dilayani	Jumlah dokumen program keselamatan dan keamanan penerbangan yang dipenuhi	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			1	1	1	1	1	0,00	800.000.000,00	0,00	0,00	0,00	800.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	800.000.000,00
Jumlah penumpang yang dilayani	Dokumen Pendukung Bandar Udara	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			2	2	2	2	2	0,00	300.000.000,00	50.000.000,00	50.000.000,00	50.000.000,00	450.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	450.000.000,00
Jumlah penumpang yang dilayani	Jumlah dokumen program keselamatan dan keamanan penerbangan yang dipenuhi	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			2	2	2	2	2	0,00	300.000.000,00	50.000.000,00	50.000.000,00	50.000.000,00	450.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	450.000.000,00
Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani		Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			7	7	7	7	7	529.823.000,00	701.617.000,00	221.100.000,00	241.450.000,00	14.420.615.000,00	16.114.605.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	16.114.605.000,00
Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani	**OP Prasarana Bidang Konektivitas Udara**	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			**3**	**3**	**3**	**3**	**3**	**529.823.000,00**	**165.000.000,00**	**221.100.000,00**	**241.450.000,00**	**13.160.615.000,00**	**14.317.988.000,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**14.317.988.000,00**
Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani	Operasional dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			1	1	1	1	1	379.823.000,00	0,00	39.600.000,00	41.800.000,00	44.000.000,00	505.223.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	505.223.000,00
Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani	Jumlah prasarana bandar udara yang dipelihara	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			1	1	1	1	1	379.823.000,00	0,00	39.600.000,00	41.800.000,00	44.000.000,00	505.223.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	505.223.000,00
Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani	Operasional dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara (PEN)	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			1	1	1	1	1	150.000.000,00	165.000.000,00	181.500.000,00	199.650.000,00	219.615.000,00	915.765.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	915.765.000,00
Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani	Jumlah Fasilitas Sisi Udara yang dipelihara	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			1	1	1	1	1	150.000.000,00	165.000.000,00	181.500.000,00	199.650.000,00	219.615.000,00	915.765.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	915.765.000,00
Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani	Perbaikan Prasarana Bandar Udara	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			1	1	1	1	1	0,00	0,00	0,00	0,00	12.897.000.000,00	12.897.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	12.897.000.000,00
Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani	Jumlah bandar udara yang dikembangkan	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			1	1	1	1	1	0,00	0,00	0,00	0,00	12.897.000.000,00	12.897.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	12.897.000.000,00
Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani	**Prasarana Bidang Konektivitas Udara**	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			**4**	**4**	**4**	**4**	**4**	**0,00**	**536.617.000,00**	**0,00**	**0,00**	**1.260.000.000,00**	**1.796.617.000,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**1.796.617.000,00**
Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani	Bandar Udara	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			4	4	4	4	4	0,00	536.617.000,00	0,00	0,00	1.260.000.000,00	1.796.617.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.796.617.000,00
Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani	Jumlah bandar udara yang dikembangkan	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			4	4	4	4	4	0,00	536.617.000,00	0,00	0,00	1.260.000.000,00	1.796.617.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.796.617.000,00

Meningkatnya Kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik		Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			**28**	**28**	**28**	**28**	**28**	**6.053.794.000,00**	**7.617.537.800,00**	**6.704.698.585,00**	**7.175.596.959,25**	**7.683.609.908,29**	**35.235.237.252,54**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**438.286.620,10**	**35.673.523.872,64**
Jumlah dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)		Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			13	13	13	13	13	518.169.000,00	1.920.110.600,00	627.265.065,00	690.156.487,25	759.361.789,09	4.515.062.941,34	0,00	0,00	0,00	300.000.000,00	4.815.062.941,34
Jumlah dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)	**Layanan Dukungan Manajemen Internal**	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**2.494.000,00**	**2.868.100,00**	**3.298.315,00**	**3.793.062,25**	**4.362.021,59**	**16.815.498,84**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**16.815.498,84**
Jumlah dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)	Layanan Organisasi dan Tata Kelola Internal	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			1	1	1	1	1	2.494.000,00	2.868.100,00	3.298.315,00	3.793.062,25	4.362.021,59	16.815.498,84	0,00	0,00	0,00	0,00	16.815.498,84
Jumlah dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)	Jumlah Layanan Organisasi dan Tata Kelola Internal	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			1	1	1	1	1	2.494.000,00	2.868.100,00	3.298.315,00	3.793.062,25	4.362.021,59	16.815.498,84	0,00	0,00	0,00	0,00	16.815.498,84
Jumlah dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)	**Layanan Manajemen Kinerja Internal**	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			**4**	**4**	**4**	**4**	**4**	**515.675.000,00**	**567.242.500,00**	**623.966.750,00**	**686.363.425,00**	**754.999.767,50**	**3.148.247.442,50**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**3.148.247.442,50**
Jumlah dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)	Layanan Manajemen Keuangan	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			3	3	3	3	3	462.878.000,00	509.165.800,00	560.082.380,00	616.090.618,00	677.699.679,80	2.825.916.477,80	0,00	0,00	0,00	0,00	2.825.916.477,80
Jumlah dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)	Jumlah layanan manajemen keuangan	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			3	3	3	3	3	462.878.000,00	509.165.800,00	560.082.380,00	616.090.618,00	677.699.679,80	2.825.916.477,80	0,00	0,00	0,00	0,00	2.825.916.477,80
Jumlah dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)	Layanan Perencanaan dan Penganggaran	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			1	1	1	1	1	52.797.000,00	58.076.700,00	63.884.370,00	70.272.807,00	77.300.087,70	322.330.964,70	0,00	0,00	0,00	0,00	322.330.964,70
Jumlah dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)	Jumlah Rencana dan Program	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			1	1	1	1	1	52.797.000,00	58.076.700,00	63.884.370,00	70.272.807,00	77.300.087,70	322.330.964,70	0,00	0,00	0,00	0,00	322.330.964,70
Jumlah dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)	**Layanan Sarana dan Prasarana Internal**	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			**2**	**2**	**2**	**2**	**2**	**0,00**	**100.000.000,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**100.000.000,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**300.000.000,00**	**400.000.000,00**
Jumlah dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)	Layanan Sarana Internal	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			2	2	2	2	2	0,00	100.000.000,00	0,00	0,00	0,00	100.000.000,00	0,00	0,00	0,00	300.000.000,00	400.000.000,00
Jumlah dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)	Jumlah Sarana Internal	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			2	2	2	2	2	0,00	100.000.000,00	0,00	0,00	0,00	100.000.000,00	0,00	0,00	0,00	300.000.000,00	400.000.000,00
Jumlah dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)	**Sarana Bidang Konektivitas Udara**	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			**6**	**6**	**6**	**6**	**6**	**0,00**	**1.250.000.000,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**1.250.000.000,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**1.250.000.000,00**
Jumlah dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)	Peralatan Penunjang Bidang Bandar Udara	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			6	6	6	6	6	0,00	1.250.000.000,00	0,00	0,00	0,00	1.250.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.250.000.000,00
Jumlah dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)	Jumlah bandar udara yang dikembangkan	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			4	4	4	4	4	0,00	200.000.000,00	0,00	0,00	0,00	200.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	200.000.000,00
Jumlah dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)	Jumlah peralatan keamanan dan keselamatan penerbangan yang dipenuhi	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			1	1	1	1	1	0,00	600.000.000,00	0,00	0,00	0,00	600.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	600.000.000,00
Jumlah dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)	Jumlah sarana keselamatan bandar udara yang diadakan	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			1	1	1	1	1	0,00	450.000.000,00	0,00	0,00	0,00	450.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	450.000.000,00
Nilai aset bandar udara yang berhasil diinventarisasi		Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			1	1	1	1	1	30.682.000,00	33.750.200,00	37.125.220,00	40.837.742,00	44.921.516,20	187.316.678,20	0,00	0,00	0,00	0,00	187.316.678,20
Nilai aset bandar udara yang berhasil diinventarisasi	**Layanan Dukungan Manajemen Internal**	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**30.682.000,00**	**33.750.200,00**	**37.125.220,00**	**40.837.742,00**	**44.921.516,20**	**187.316.678,20**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**187.316.678,20**
Nilai aset bandar udara yang berhasil diinventarisasi	Layanan BMN	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			1	1	1	1	1	30.682.000,00	33.750.200,00	37.125.220,00	40.837.742,00	44.921.516,20	187.316.678,20	0,00	0,00	0,00	0,00	187.316.678,20
Nilai aset bandar udara yang berhasil diinventarisasi	Jumlah Layanan BMN	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			1	1	1	1	1	30.682.000,00	33.750.200,00	37.125.220,00	40.837.742,00	44.921.516,20	187.316.678,20	0,00	0,00	0,00	0,00	187.316.678,20
Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)		Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			1	1	1	1	1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	138.286.620,10	138.286.620,10
Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)	**Layanan Manajemen Kinerja Internal**	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**138.286.620,10**	**138.286.620,10**
Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)	Layanan Manajemen Keuangan	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			1	1	1	1	1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	138.286.620,10	138.286.620,10
Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)	Jumlah layanan manajemen keuangan	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			1	1	1	1	1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	138.286.620,10	138.286.620,10
Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara		Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			13	13	13	13	13	5.504.943.000,00	5.663.677.000,00	6.040.308.300,00	6.444.602.730,00	6.879.326.603,00	30.532.857.633,00	0,00	0,00	0,00	0,00	30.532.857.633,00
Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara	**Layanan Dukungan Manajemen Internal**	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			**12**	**12**	**12**	**12**	**12**	**5.458.507.000,00**	**5.612.597.400,00**	**5.984.120.740,00**	**6.382.796.414,00**	**6.811.339.655,40**	**30.249.361.209,40**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**30.249.361.209,40**
Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara	Layanan Perkantoran	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			12	12	12	12	12	5.458.507.000,00	5.612.597.400,00	5.984.120.740,00	6.382.796.414,00	6.811.339.655,40	30.249.361.209,40	0,00	0,00	0,00	0,00	30.249.361.209,40
Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara	Jumlah Gaji dan Tunjangan	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			1	1	1	1	1	2.990.113.000,00	2.897.364.000,00	2.997.364.000,00	3.097.364.000,00	3.197.364.000,00	15.179.569.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15.179.569.000,00
Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara	Jumlah layanan Operasional dan Pemeliharaan Kantor	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			11	11	11	11	11	2.468.394.000,00	2.715.233.400,00	2.986.756.740,00	3.285.432.414,00	3.613.975.655,40	15.069.792.209,40	0,00	0,00	0,00	0,00	15.069.792.209,40
Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara	**Layanan Manajemen Kinerja Internal**	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**46.436.000,00**	**51.079.600,00**	**56.187.560,00**	**61.806.316,00**	**67.986.947,60**	**283.496.423,60**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**283.496.423,60**
Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara	Layanan Manajemen Keuangan	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			1	1	1	1	1	46.436.000,00	51.079.600,00	56.187.560,00	61.806.316,00	67.986.947,60	283.496.423,60	0,00	0,00	0,00	0,00	283.496.423,60
Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara	Jumlah layanan manajemen keuangan	Unit Penyelenggara Bandar Udara Okaba			1	1	1	1	1	46.436.000,00	51.079.600,00	56.187.560,00	61.806.316,00	67.986.947,60	283.496.423,60	0,00	0,00	0,00	0,00	283.496.423,60