



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
UPBU KELAS III OKSIBIL

RENCANA STRATEGIS

UPBU KELAS III OKSIBIL

TAHUN 2025–2029

Mewujudkan Pelayanan Transportasi Udara
yang Selamat, Aman, Nyaman, dan Berkelanjutan
di Wilayah Perbatasan

BERORIENTASI PADA:



KESELAMATAN
(SAFETY)



KEAMANAN
(SECURITY)



PELAYANAN
PRIMA



TATA KELOLA
YANG BAIK



BERKELANJUTAN

Melayani dengan Hati,
Menghubungkan Negeri



www.hubud.dephub.go.id



DAFTAR ISI

DAFTAR ISI	i
DAFTAR GAMBAR	iii
DAFTAR TABEL	iv
KATA PENGANTAR.....	vi
 BAB I PENDAHULUAN	 I-1
A. KONDISI UMUM.....	I-1
A.1. Capaian Keuangan Tahun 2020-2024	I-2
A.2. Capaian Pengembangan SDM	I-5
A.3. Capaian Sarana dan Prasarana UPBU Oksibil Tahun 2020-2024.....	I-7
B. POTENSI DAN PERMASALAHAN.....	I-19
B.1. Lingkungan Internal	I-19
B.2. Lingkungan Eksternal	I-20
B.3. Potensi.....	I-23
B.4. Permasalahan.....	I-24
 BAB II VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN KANTOR UPBU OKSIBIL	 II-1
A. VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL RPJPN TAHUN 2025-2045	II-1
B. VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL RPJMN TAHUN 2025-2045.....	II-6
C. VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2025-2029	II-13
C.1. Visi dan Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029.....	II-13
C.2. Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029	II-14
C.3. Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029	II-17
D. VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2025-2029	II-20
D.1. Visi dan Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029.....	II-20
E. VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN KANTOR UPBU KELAS III OKSIBIL TAHUN 2025-2029	II-24
E.1. Visi Kantor UPBU Kelas III Oksibil Tahun 2025-2029	II-24
E.2. Misi Kantor UPBU Kelas III Oksibil Tahun 2025-2029.....	II-25
E.3. Tujuan Kantor UPBU Kelas III Oksibil Tahun 2025-2029	II-26
E.4. Sasaran Strategis Kantor UPBU Kelas III Oksibil Tahun 2025-2029	II-27
E.5. Identifikasi Risiko Pencapaian Sasaran Kegiatan Kantor UPBU Kelas III Oksibil	II-28

BAB III ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KANTOR UPBU KELAS III

OKSIBIL	III-1
A. ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KANTOR UPBU KELAS III OKSIBIL.....	III-1
B. KERANGKA REGULASI KANTOR UPBU KELAS III OKSIBIL.....	III-5
C. KERANGKA KELEMBAGAAN KANTOR UPBU KELAS III OKSIBIL.....	III-5
D. MANAJEMEN RISIKO	III-6

BAB IV TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN KANTOR UPBU

OKSIBIL	IV-1
A. SASARAN DAN TARGET PEMBANGUNAN NASIONAL.....	IV-1
A.1. Sasaran dan Target RPJPN 2025-2045	IV-1
A.2. Sasaran Pembangunan Nasional RPJPN 2025-2045	IV-2
B. INDIKASI KEGIATAN STRATEGIS	IV-8
B.1. Indikasi Kegiatan Strategis RPJPN 2025-2029.....	IV-8
C. TARGET KINERJA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2025-2029	IV-9
D. TARGET KINERJA DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2024 – 2029	IV-11
E. TARGET KINERJA KANTOR UPBU OKSIBIL TAHUN 2025-2029	IV-13
F. KERANGKA PENDANAAN KANTOR UPBU KELAS III OKSIBIL TAHUN 2025-2029	IV-14

BAB V PENUTUP

.....	V-1
A. ARAHAN PELAKSANAAN	IV-1
B. MEKANISME PERUBAHAN DAN PELAKSANAAN EVALUASI.....	IV-1

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1.	Grafik Alokasi dan Realisasi Anggaran di UPBU Oksibil Tahun 2020-2024	I-2
Gambar 1.2.	Grafik Pencapaian Target PNBPN di UPBU Oksibil Tahun 2020-2024	I-4
Gambar 1.3.	Grafik Pergerakan Pesawat, Penumpang, Bagasi dan Barang (<i>Cargo</i>)	I-11
Gambar 1.4.	Struktur Organisasi di UPBU Kelas III Oksibil	I-20
Gambar 2.1.	Keterkaitan RPJMN Tahun 2025-2029 dengan RPJPN Tahun 2025-2045	II-9
Gambar 2.2.	Sasaran Utama Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029	II-11
Gambar 2.3.	<i>Strategy Map</i> Kementerian Perhubungan 2025-2029	II-18
Gambar 2.4.	<i>Strategy Map</i> Ditjen Perhubungan Udara 2025-2029	II-24
Gambar 4.1.	Sasaran dan Target RPJPN 2025-2045	IV-2
Gambar 4.2.	Sasaran RPJMN 2025-2029 terkait Langsung Tugas dan Fungsi Kemenhub	IV-4
Gambar 4.3.	Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029	IV-10

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1.	Alokasi dan Realisasi Anggaran Tahun 2020-2024	I-2
Tabel 1.2.	Perkembangan Capaian Nilai Aset UPBU Oksibil Tahun 2020-2024.....	I-3
Tabel 1.3.	Penerimaan Negara Bukan Pajak	I-4
Tabel 1.4.	Komposisi SDM UPBU Oksibil Berdasarkan Pendidikan Tahun 2020-2024.....	I-4
Tabel 1.5.	Komposisi SDM UPBU Oksibil Berdasarkan jabatan Tahun 2020-2024	I-6
Tabel 1.6.	Capaian Rute Angkutan Udara Oksibil Tahun 2020-2024.....	I-10
Tabel 1.7.	Data Arus Lalu Lintas UPBU Oksibil Tahun 2020-2024	I-11
Tabel 2.1.	Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan.....	II-5
Tabel 2.2.	Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan	II-12
Tabel 2.3.	Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029	II-16
Tabel 2.4.	Matriks Kinerja Penugasan RPJMN 2025-2029 kepada Kementerian Perhubungan (Sub Sektor Transportasi Udara)	II-17
Tabel 2.5.	Daftar Indikasi Risiko Pencapaian Sasaran Kegiatan Kantor UPBU Kelas III Oksibil	II-28
Tabel 3.1.	Rencana Regulasi Tansportasi Udara Tahun 2025-2029	III-5
Tabel 3.2.	Matriks Identifikasi Awal Risiko Utama dan Rencana Mitigasi Risiko (Sektor Transportasi Udara)	III-7
Tabel 4.1.	Sasaran Utama Prioritas Nasional RPJMN 2025-2029 (Dukungan Sektor Transportasi)	IV-3
Tabel 4.2.	Program Prioritas dan Kegiatan Prioritas PN 3 RPJMN 2025-2029 (Sektor Transportasi Udara).....	IV-4
Tabel 4.3.	Program Prioritas dan Kegiatan Prioritas PN 5 RPJMN 2025-2029 (Sektor Transportasi Udara)	IV-5
Tabel 4.4.	Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 (Sektor Transportasi Udara)	IV-5
Tabel 4.5.	Rincian Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 (Penugasan Ditjen Perhubungan Udara)	IV-6
Tabel 4.6.	Rincian Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 terkait Biaya Transportasi Logistik Angkutan Udara	IV-8
Tabel 4.7.	Target Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan 2025-2029	IV-11
Tabel 4.8.	Sasaran dan Indikator Kinerja Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025- 2029	IV-12

Tabel 4.9. Sasaran dan Indikator Kinerja UPBU Kelas III Oksibil Tahun 2025-2029	IV-13
Tabel 4.10. Indikasi Pendanaan Kantor UPBU Oksibil Tahun 2025-2029	IV-14

KATA PENGANTAR

Rencana Strategis (Renstra) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Oksibil merupakan penjabaran dari Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan tahun 2025-2029 dan Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029 dengan berpedoman serta memperhatikan hasil kajian potensi dan permasalahan serta analisis lingkungan strategis Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Oksibil yang kemudian dituangkan ke dalam Rencana Strategis Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Oksibil yang di dalamnya memuat visi, misi, tujuan, sasaran, strategi, kebijakan dan program serta kegiatan selama kurun waktu 2025-2029 yang dapat digunakan sebagai acuan dan pedoman dalam penyusunan rencana kerja/program di lingkungan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Oksibil Tahun 2025-2029.

Rencana Strategis (Renstra) memuat tentang Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) yang berisi Tentang Penetapan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029.

Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029 merupakan acuan ukuran kinerja yang digunakan oleh masing-masing Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara untuk menyusun dokumen rencana kinerja tahunan, rencana kerja dan anggaran, perjanjian kinerja, pengukuran kinerja, laporan kinerja, dan evaluasi pencapaian kinerja.

Oksibil, 31 Juli 2026

KEPALA KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR
UDARA KELAS III OKSIBIL



Agus Hadi Sudarmanto, S.H.

NIP. 198008312006041001

No.	Proses	Nama	Jabatan	Tanggal	Paraf
1	Dikonsep	Dhion Andigi Yuffty	Tim Penyusun Renstra	31/7/26	
2	Diperiksa	Purjianto	Ketua Tim Tata Usaha	31/7-26	
3	Diperiksa	Roynaldo Nila Mahuse	Ketua Tim TOKPD	31/7/26	

BAB I PENDAHULUAN

A. Kondisi Umum

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

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

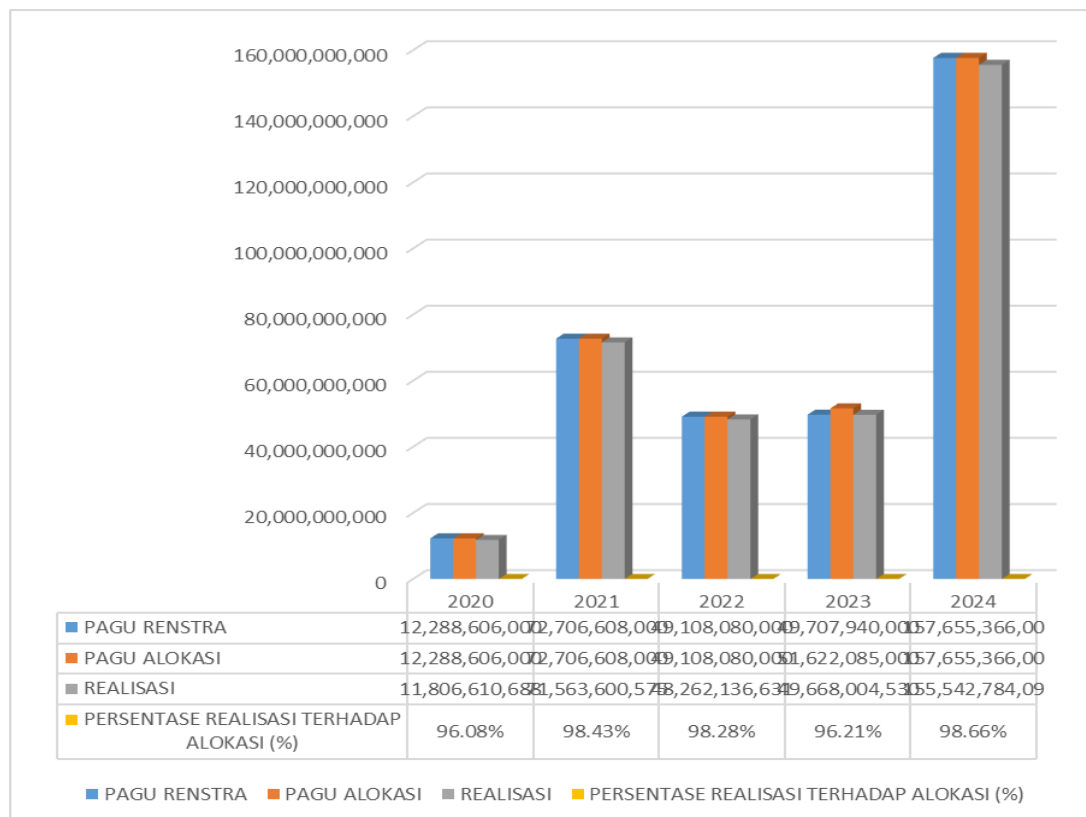
A.1.Capaian Keuangan Tahun 2020-2024

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

Alokasi dan Realisasi Anggaran Tahun 2020 s/d 2024 di UPBU Oksibil dapat dilihat pada tabel dan grafik berikut:

Tabel 1.1
Alokasi dan Realisasi Anggaran Tahun 2020-2024

PROGRAM KEGIATAN/TAHUN	PAGU RENSTRA	PAGU ALOKASI	REALISASI	PERSENTASE REALISASI TERHADAP ALOKASI (%)	PERSENTASE ALOKASI TERHADAP PAGU RENSTRA (%)
2020	12,288,606,000	12,288,606,000	11,806,610,688	96.08%	100.00%
2021	72,706,608,000	72,706,608,000	71,563,600,575	98.43%	100.00%
2022	49,108,080,000	49,108,080,000	48,262,136,631	98.28%	100.00%
2023	49,707,940,000	51,622,085,000	49,668,004,530	96.21%	96.29%
2024	157,655,366,000	157,655,366,000	155,542,784,096	98.66%	100.00%



Gambar 1.1
Grafik Alokasi dan Realisasi Anggaran
Di UPBU Oksibil Tahun 2020-2024

Grafik Pagu dan realisasi belanja APBN tahun 2020-2024 tersebut diatas menunjukkan besarnya penggunaan anggaran dari APBN untuk belanja modal dan belanja rutin selama 5 (lima) tahun terakhir dimana realisasi anggaran rata-rata sebesar 97.53% pertahun. Dalam pelaksanaan anggaran tidak ditemukan permasalahan yang besar, namun terjadinya gap/deviasi antara pagu anggaran yang telah ditetapkan dengan realisasi belanja antara lain disebabkan karena adanya sisa belanja, sisa kontrak, kegiatan yang tidak dilaksanakan, dan dana blokir.

2. Capaian Pembangunan Tahun 2020-2024

Capaian Pembangunan di Kantor UPBU Kelas III Oksibil dari tahun 2020-2024 adalah sebagai berikut:

Tabel 1.2
Capaian Pembangunan Tahun 2020-2024

Tahun	Uraian Pekerjaan	Nilai	Sumber Dana	Keterangan
2020				
2021	Pekerjaan Pemasangan Bronjong Penahan Sungai	Rp 13,461,585,000	RM	Pekerjaan Baru
	Pekerjaan Pembangunan Mess Pegawai	Rp 4,931,046,000	RM	Pekerjaan Baru
	Pekerjaan Pengadaan dan Pemasangan PLTS 60 Kwp	Rp 6,533,163,000	RM	Pekerjaan Baru
	Pekerjaan Lanjutan Pemagaran Sisi Udara	Rp 1,000,000,000	RM	Pekerjaan Lanjutan
2022	Pekerjaan Pengadaan dan Pemasangan PLTS 10 Kwp (Bandara Teraplu)	Rp 2,431,038,000	RM	Pekerjaan Baru
2023	Pekerjaan Penyempurnaan Runway Strip Berikut Pengawasan	Rp 5,000,000,000	RM	Pekerjaan Lanjutan (MYC)
2024	Pekerjaan Penyempurnaan Runway Strip Berikut Pengawasan	Rp 12,513,000,000	RM	Pekerjaan Lanjutan (MYC)
	Pekerjaan Lanjutan Pemagaran Sisi Udara	Rp 1,000,000,000	RM	Pekerjaan Lanjutan
	Pekerjaan Pembuatan Drainase Pasangan Batu	Rp 1,000,000,000	RM	Pekerjaan Lanjutan
	Pekerjaan Pembangunan Menara Air PKP-PK Kapasitas 18.000 Liter	Rp 1,000,000,000	RM	Pekerjaan Lanjutan
	Pekerjaan Pengembangan Bandar Udara Oksibil	Rp 61,270,200,000	SBSN	Pekerjaan Baru

3. Capaian nilai aset Tahun 2020-2024

Nilai aset di UPBU Oksibil Tahun 2020 s/d 2024 dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1.3
Perkembangan Capaian Nilai Aset UPBU Oksibil
Tahun 2020-2024

URAIAN	NILAI ASET				
	2020	2021	2022	2023	2024
ASET TETAP	205,480,596,406	208,452,796,756	201,096,331,636	176,116,501,595	213,481,001,562

Berdasarkan tabel diatas, perkembangan capaian nilai aset UPBU mengalami peningkatan/perkembangan dengan capaian nilai aset rata-rata 1.68% pertahun. Aset yang dimaksud terdiri dari:

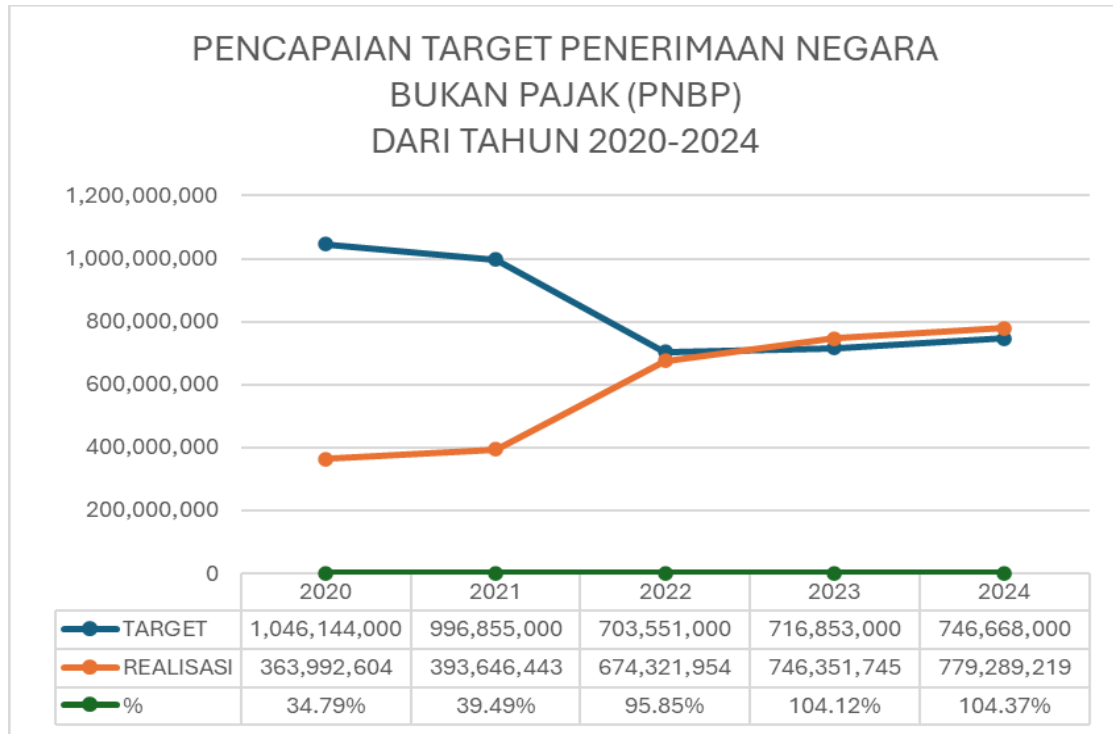
1. Barang Konsumsi
2. Suku cadang
3. Bahan baku
4. Tanah
5. Peralatan dan mesin
6. Gedung dan bangunan
7. Jalan dan jembatan
8. Irigasi
9. Jaringan

4. Realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)

Realisasi PNBP di Kantor UPBU Oksibil tahun 2020 sampai dengan tahun 2024 adalah sebagai berikut:

Tabel 1.4
Penerimaan Negara Bukan Pajak Tahun 2020-2024

TAHUN	TARGET	REALISASI	%
2020	1,046,144,000	363,992,604	34.79%
2021	996,855,000	393,646,443	39.49%
2022	703,551,000	674,321,954	95.85%
2023	716,853,000	746,351,745	104.12%
2024	746,668,000	779,289,219	104.37%



Gambar 1.2
Grafik Pencapaian Target PNBP
Di UPBU Oksibil Tahun 2020-2024

Grafik Target dan realisasi PNBP tahun 2020-2024 tersebut diatas menunjukkan besarnya realisasi PNBP yang dicapai oleh Kantor UPBU Oksibil selama 5 (lima) tahun terakhir dimana capaian realisasi PNBP rata-rata sebesar 75,72% pertahun. Dalam pelaksanaannya, tidak ditemukan permasalahan yang besar, namun terjadinya gap/deviasi antara target dan realisasi antara lain disebabkan karena adanya frekuensi rute penerbangan yang tidak tercapai akibat masa pandemi Covid19.

A.2.Capaian Pengembangan SDM

Jumlah pegawai pada Kantor UPBU Oksibil dari tahun 2020-2024 sebagai berikut:

Tabel 1.5
Komposisi SDM UPBU Oksibil Berdasarkan Pendidikan
Tahun 2020-2024

No	Pendidikan	Jumlah SDM (orang)				
		2020	2021	2022	2023	2024
Data PNS						
	Sarjana (S1)	1	1	1	1	2
	Diploma (D3)	1	7	7	7	6
	Diploma (D2)	1	1	1	1	1
	SMA	20	25	26	26	24
	SMP					
	SD					
Data Pegawai Honorer						
	Sarjana (S1)	1	2	2	2	2
	Diploma (D3)	1	1	1	1	1
	BP3	11	11	11	11	11
	SMA	8	8	8	7	7
	SMP			2	2	1
	SD	2	2	2	2	2
Jumlah		46	58	61	60	57

Tabel 1.6
Komposisi SDM UPBU Oksibil Berdasarkan Jabatan Tahun 2020-2024

No	Jabatan	Jumlah SDM (orang)				
		2020	2021	2022	2023	2024
Jabatan Administrasi/Pendukung						
	Penyusun Rencana dan Program	3	3	3	3	3
	Pengelola Kepegawaian	3	3	3	4	4
	Bendahara	2	2	2	2	2
	Pengelola Keuangan	3	3	3	3	3
	Pengelola BMN	2	2	2	2	1
	Pengelola Kerumahtanggaan	2	7	7	2	2
	Kehumasan	-	-	-	3	3
Jabatan Teknis/Operasional						
	Petugas PKP-PK Bandara	9	11	11	12	11
	Pemelihara Bangunan dan Landasan	5	5	5	4	4
	Petugas AVSEC Bandara	9	14	15	15	16
	Petugas Kelistrikan	4	4	6	6	5
	Petugas AMC	4	4	4	4	3
Jumlah		46	58	61	60	57

Ket : Data PNS dan Honorer UPBU Oksibil

Dari tabel tersebut di atas menunjukkan bahwa jumlah SDM Kantor UPBU Oksibil untuk jabatan teknis dan administratif tahun 2020 berjumlah 46 orang, tahun 2021 berjumlah 58 orang, tahun 2022 berjumlah 61 orang, tahun 2023 berjumlah 60 orang dan 57 orang di tahun 2024. Namun jumlah tersebut masih belum memenuhi kebutuhan pegawai saat ini dimana masih dibutuhkan rekrutmen pegawai untuk memenuhi kebutuhan pegawai di bidang administrasi, Avsec dan PKP-PK.

A.3.Capaian Sarana dan Prasarana UPBU Oksibil Tahun 2020-2024

1. Data Umum Bandar Udara

Bandar Udara Oksibil adalah salah satu bandar udara yang terletak di Kabupaten Pegunungan Bintang Provinsi Papua Pegunungan. Secara geografis Kabupaten Pegunungan Bintang terletak di antara 140° 37' 72" Bujur Timur dan 4° 27' 86" Lintang Selatan dengan luas wilayah 15.683 km².

Secara administrasi batas-batasnya adalah sebagai berikut:

- Sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Keerom;
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Boven Digoel;
- Sebelah Timur berbatasan dengan Negara tetangga Papua New Guinea (PNG) dan;
- Sebelah Barat berbatasan dengan Kabupaten Yahukimo.

Kabupaten Pegunungan Bintang terbagi ke dalam 34 (tiga puluh empat) distrik dan 277 desa/kampung dengan jumlah penduduk 113.733 jiwa (2024).

Kabupaten Pegunungan Bintang merupakan bagian dari zona tropis lembap. Umumnya iklim cenderung panas, basah (lembap) dengan curah hujan yang bervariasi antara tempat yang satu dengan tempat yang lainnya. Curah hujan pada umumnya antara 2.000 – 3.000 mm/th.

Suhu udara minimum adalah ± 19,20°C dan suhu maksimum adalah 31,90°C. Kelembaban udara cukup tinggi, terutama disebabkan karena angin yang bertiup berasal dari pegunungan.

Fasilitas Sisi Udara

1. Runway
 - Runway Designation : 11-29
 - Panjang x Lebar : 1.350 m x 30 m Dimensi terbangun 1.600 m x 30 m (250 m x 30 m belum terverifikasi)
 - Konstruksi Perkerasan : Perkerasan Lentur
 - PCN : 14/F/C/Y/T
2. Runway Strip
 - TH-11 : 1.410 m x 30 m
 - TH-29 : 1.410 m x 30 m
3. Stop Way
 - TH-29 : 60 m x 30 m
4. TORA
 - TH-11 : 1.350 m
 - TH-29 : 1.350 m
5. TOA
 - TH-11 : 1.410 m
 - TH-29 : 1.550 m
6. ASDA
 - TH-11 : 1.350 m
 - TH-29 : 1.350 m
7. LDA
 - TH-11 : 1.350 m
 - TH-29 : 1.350 m
8. Turning Area : 110 m x 15 m
9. Taxiway : 80 x 18 m
10. Apron
 - Apron alpha : 60 m x 40 m
 - Apron bravo : 180 m x 75 m
 - Apron charlie : 50 m x 30 m
11. Pagar Pengaman : 3.300 m

Fasilitas Sisi Darat

1. Gedung Terminal : 1.200 m²
2. Gedung Kargo : 1.040 m²
3. Gedung Kantor Bandara : 144 m²
4. Tower Lama : 24 m²
5. Tower Baru : 18.6 m²

- | | | |
|----|--------------------------|--------------------------|
| 6. | Gedung PKP-PK | : 127 m ² |
| 7. | Rumah Dinas | |
| | - Tipe 36 | : 10 x 36 m ² |
| | - Tipe 45 | : 2 x 45 m ² |
| | - Mes Pegawai | : 332 m ² |
| 8. | Gedung <i>Powerhouse</i> | : 90 m ² |
| 9. | Area Parkir Terminal | : 1.375 m ² |

Fasilitas Navigasi & Komunikasi

- | | | |
|----|-------------------|-----------------------------------|
| 1. | ATS Air Space | : Tower Oksibil |
| 2. | Fasilitas Com ATS | : AFIS |
| 3. | Radio Nav | : NDB ID ZX Freq. 342 KHZ |
| | | : AFTN-PTP |
| 4. | Landing AIDS | : DVOR (belum dikalibrasi) |
| | | : TX (1 mati) |
| 5. | Visual AIDS | : AFL |
| | | : PAPI |
| | | : Marka |
| | | : Windsock |
| 6. | Peralatan Meteo | : AWS (Automatic Weather Station) |

Fasilitas Listrik

- | | | | |
|----|-------------------|----------|--------------------------------|
| 1. | Genset 150 kVa | : 1 unit | |
| 2. | Genset 100 kVa | : 1 unit | |
| 3. | Genset 10 kVa | : 1 unit | |
| 4. | Genset Kap. 5 kVa | : 1 unit | |
| 5. | AFL dan PAPI | : 1 set | |
| 6. | Solar Cell | : 60 kWp | Operasional Terminal Penumpang |
| | | 10 kWp | Operasional Terminal Kargo |
| 7 | Flood Light | : 1 unit | |

Fasilitas PKP-PK

- | | | |
|----|---------------------|----------|
| 1. | Kendaraan | |
| | - RIV | : 1 unit |
| | - PKP-PK FT tipe VI | : 1 unit |
| | - Ambulance | : 1 unit |

2. Peralatan
 - Baju Tahan Panas : 6 set
 - Baju Tahan Api : 6 set
 - BA Set : 3 set

Fasilitas AVSEC

1. Kendaraan
 - Roda empat : 2 unit
 - Roda dua : 2 unit
2. Peralatan
 - X-ray Cabin : 1 unit
 - X-ray Baggage : 1 unit
 - WTMD : 1 unit
 - HHMD : 2 unit
 - HT : 5 unit
 - ETD : 1 unit
 - CCTV : 21 unit

Fasilitas BANGLAND

1. Tractor Mower : 2 unit
2. Hand Mower : 8 unit

2. Capaian Rute Angkutan Udara Tahun 2020-2024

Tabel 1.6
Capaian Rute Angkutan Udara UPBU Oksibil Tahun 2020-2024

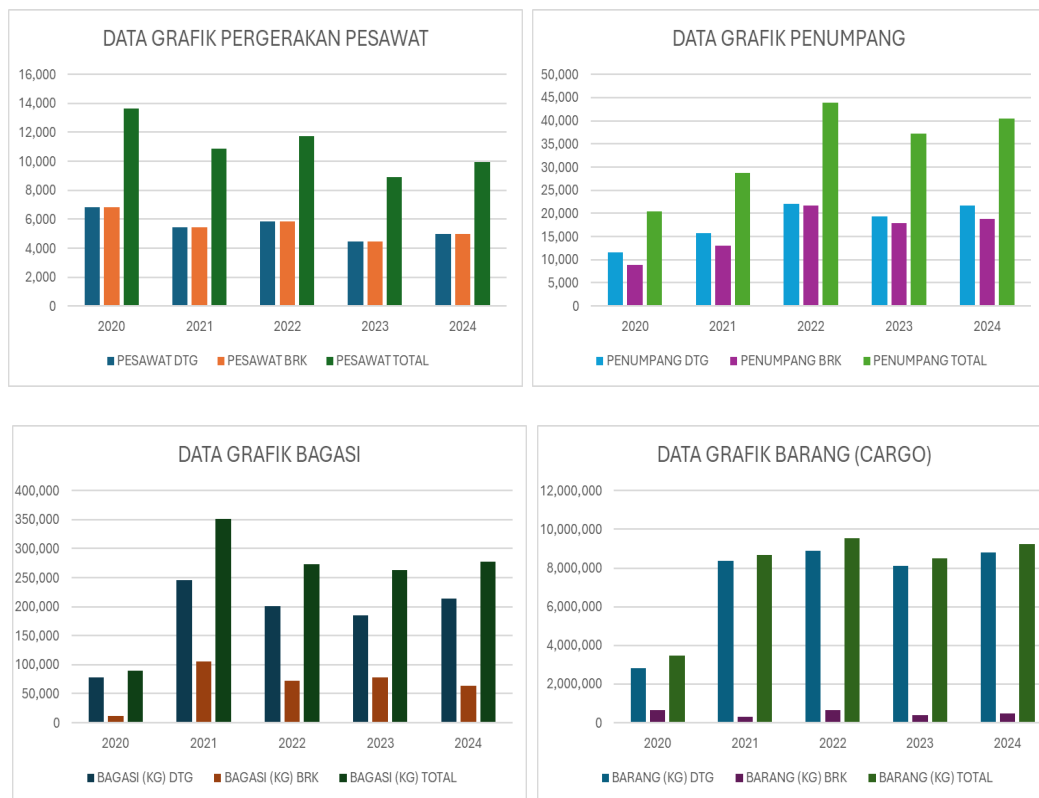
TAHUN	RUTE PENERBANGAN	PERUSAHAAN PENERBANGAN YANG MELAYANI
2020	Sentani – Oksibil Oksibil – Sentani	PT. Trigana Air Service
2021	Sentani – Oksibil Oksibil – Sentani	PT. Trigana Air Service
2022	Sentani – Oksibil Oksibil – Sentani	PT. Trigana Air Service
2023	Sentani – Oksibil Oksibil – Sentani	PT. Trigana Air Service
2024	Sentani – Oksibil Oksibil – Sentani	PT. Trigana Air Service

3. Capaian Lalu Lintas Angkutan Udara Tahun 2020-2024

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

Tabel 1.7
Data Arus Lalu Lintas UPBU Oksibil Tahun 2020-2024

TAHUN	PESAWAT			PENUMPANG			BAGASI (KG)			BARANG (KG)		
	DTG	BRK	TOTAL	DTG	BRK	TOTAL	DTG	BRK	TOTAL	DTG	BRK	TOTAL
2020	6,837	6,837	13,674	11,605	8,831	20,436	77,984	12,194	90,178	2,823,419	635,206	3,458,625
2021	5,442	5,442	10,884	15,800	12,948	28,748	245,121	105,810	350,931	8,384,536	291,702	8,676,238
2022	5,860	5,873	11,733	22,093	21,728	43,821	200,733	72,543	273,276	8,897,953	630,030	9,527,983
2023	4,452	4,454	8,906	19,332	17,964	37,296	185,242	77,736	262,978	8,106,193	397,059	8,503,252
2024	4,962	5,004	9,966	21,611	18,837	40,448	213,876	63,450	277,326	8,785,656	465,440	9,251,096



Gambar 1.3
Grafik Pergerakan Pesawat, Penumpang, Bagasi dan Barang (Cargo)
Di UPBU Oksibil Tahun 2020-2024

Berdasarkan grafik diatas, rata-rata pertumbuhan pertumbuhan pergerakan pesawat udara pada UPBU Kelas III Oksibil pada tahun 2020-2024 mengalami penurunan sebesar 6,20%, rata-rata pertumbuhan penumpang angkutan udara sebesar 21,67%, dan rata-rata pertumbuhan kargo 39,68%.

4. Capaian Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan UPBU Oksibil Tahun 2020-2024

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

1. Sasaran Pertama: Meningkatnya kinerja pelayanan prasarana bandara udara, terdiri dari indikator kinerja kegiatan yaitu Jumlah Penumpang yang dilayani, Jumlah kargo yang dilayani, Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani dan Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara.
2. Sasaran kedua: Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandara Udara, terdiri dari indikator kinerja kegiatan yaitu Persentase Pemenuhan standard keselamatan Bandar udara dan Persentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara.
3. Sasaran ketiga: Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik, terdiri dari Jumlah Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP), Jumlah Dokumen SPIP, Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara, Nilai Aset Bandar Udara yang berhasil Diinventarisasi, dan Persentase Pencapaian Target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP).

Dalam rangka menilai capaian kinerja organisasi, UPBU Oksibil melaksanakan evaluasi terhadap indikator kinerja yang telah ditetapkan. Evaluasi ini bertujuan untuk mengetahui tingkat pencapaian sasaran kegiatan serta mengidentifikasi faktor-faktor yang memengaruhi kinerja selama periode tahun 2020 sampai dengan 2024. Adapun hasil evaluasi pada masing-masing indikator kinerja adalah sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil evaluasi pencapaian indikator kinerja UPBU Oksibil pada sasaran kegiatan "Meningkatnya Kinerja Pelayanan Prasarana Bandar Udara" dengan indikator "Jumlah Penumpang yang Dilayani" selama periode tahun 2020 hingga 2024, capaian indikator tersebut menunjukkan kondisi yang fluktuatif. Meskipun secara umum memperlihatkan tren yang relatif stabil, pencapaiannya masih menghadapi berbagai tantangan, khususnya pada

beberapa tahun terakhir. Pada tahun 2021, capaian indikator Jumlah Penumpang yang Dilayani mencapai 110,743 persen dengan realisasi 27.730 penumpang. Selanjutnya, pada tahun 2022 terjadi peningkatan signifikan dengan capaian sebesar 156,504 persen, ditandai oleh realisasi sebanyak 43.821 penumpang. Pada tahun 2023, capaian indikator mengalami penurunan menjadi 128,607 persen, dengan realisasi 37.296 penumpang. Sementara itu, pada tahun 2024 capaian indikator tercatat sebesar 105,705 persen, dengan realisasi 40.168 penumpang. Fluktuasi capaian tersebut menunjukkan adanya dinamika jumlah penumpang yang dilayani, yang secara umum dipengaruhi oleh proses pemulihan sektor transportasi udara pasca pandemi Covid-19.

2. Berdasarkan pada hasil evaluasi pada pencapaian indikator kinerja kinerja UPBU Oksibil pada sasaran kegiatan pertama "Meningkatnya Kinerja Pelayanan Prasarana Bandar Udara" dengan indikator "Jumlah Kargo yang Dilayani" selama periode 2020 hingga 2024, capaian indikator "Jumlah Kargo yang Dilayani" menunjukkan fluktuatif dalam pencapaian, dengan tren yang stabil namun menghadapi tantangan pada beberapa tahun terakhir. Pada tahun 2021, capaian indikator Jumlah kargo yang dilayani mencapai 108,889%, dengan nilai realisasi 8.655.575 dari target yang ditetapkan. Pada tahun 2022, capaian indikator Jumlah kargo yang dilayani mencapai 105,866%, dengan nilai realisasi 9.527.983 dari target yang ditetapkan. Pada tahun 2023, capaian indikator Jumlah kargo yang dilayani mencapai 113,377%, dengan nilai realisasi 8.503.252 dari target yang ditetapkan. Pada tahun 2024, capaian indikator Jumlah kargo yang dilayani mencapai 105,215%, dengan nilai realisasi 9.258.943 dari target yang ditetapkan. Hal ini menunjukkan bahwa terjadi fluktuasi kenaikan dari capaian jumlah kargo yang dilayani dikarenakan masih dalam masa pemulihan pasca covid19.
3. Berdasarkan pada hasil evaluasi pada pencapaian indikator kinerja kinerja UPBU Oksibil pada sasaran kegiatan pertama "Meningkatnya Kinerja Pelayanan Prasarana Bandar Udara" dengan indikator "Jumlah Pergerakan Pesawat yang Dilayani" selama periode 2020 hingga 2024, capaian indikator "Jumlah Pergerakan Pesawat yang Dilayani" menunjukkan fluktuatif dalam pencapaian,

dengan tren yang stabil namun menghadapi tantangan pada beberapa tahun terakhir. Pada tahun 2021, capaian indikator Jumlah penumpang yang dilayani mencapai 109,234%, dengan nilai realisasi 11.806 dari target yang ditetapkan. Pada tahun 2022, capaian indikator Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani mencapai 105,967%, dengan nilai realisasi 12.716 dari target yang ditetapkan. Pada tahun 2023, capaian indikator Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani mencapai 111,950%, dengan nilai realisasi 8.956 dari target yang ditetapkan. Pada tahun 2024, capaian indikator Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani mencapai 105,358%, dengan nilai realisasi 10.009 dari target yang ditetapkan. Hal ini menunjukkan bahwa terjadi fluktuasi kenaikan dari capaian jumlah pergerakan pesawat yang dilayani dikarenakan masih dalam masa pemulihan pasca covid19.

4. Berdasarkan pada hasil evaluasi pada pencapaian indikator kinerja kinerja UPBU Oksibil pada sasaran kegiatan pertama "Meningkatnya Kinerja Pelayanan Prasarana Bandar Udara" dengan indikator "Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara" selama periode 2020 hingga 2024, capaian indikator "Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara" menunjukkan fluktuatif dalam pencapaian, dengan tren yang stabil namun menghadapi tantangan pada beberapa tahun terakhir. Pada tahun 2021, capaian indikator Jumlah penumpang yang dilayani mencapai 100,000%, dengan nilai realisasi 83 dari target yang ditetapkan. Pada tahun 2022, capaian indikator Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara mencapai 100,000%, dengan nilai realisasi 84 dari target yang ditetapkan. Pada tahun 2023, capaian indikator Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Bandara Udara mencapai 100,376%, dengan nilai realisasi 85 dari target yang ditetapkan. Pada tahun 2024, capaian indikator Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Banadar Udara mencapai 107,511%, dengan nilai realisasi 94,61 dari target yang ditetapkan. Hal ini menunjukkan bahwa terjadi fluktuasi kenaikan dari capaian Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara dikarenakan masih dalam masa pemulihan pasca covid19.

5. Berdasarkan pada hasil evaluasi pada pencapaian indikator kinerja kinerja UPBU Oksibil pada sasaran kegiatan kedua "Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara" dengan indikator "Persentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara" selama periode 2020 hingga 2024, capaian indikator "Persentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara" menunjukkan stabil dalam pencapaian. Pada tahun 2020, capaian indikator Persentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara mencapai 100,000%, dengan nilai realisasi 100 dari target yang ditetapkan. Pada tahun 2021, capaian indikator Persentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara mencapai 100,000%, dengan nilai realisasi 100 dari target yang ditetapkan. Pada tahun 2022, capaian indikator Persentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara mencapai 100,000%, dengan nilai realisasi 100 dari target yang ditetapkan. Pada tahun 2023, capaian indikator Persentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara mencapai 100,000%, dengan nilai realisasi 100 dari target yang ditetapkan. Pada tahun 2024, capaian indikator Persentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara mencapai 100,000%, dengan nilai realisasi 100 dari target yang ditetapkan. Hal ini menunjukkan bahwa terjadi pencapaian stabil dari capaian persentase pemenuhan standar keselamatan bandar udara.
6. Berdasarkan pada hasil evaluasi pada pencapaian indikator kinerja kinerja UPBU Oksibil pada sasaran kegiatan kedua "Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara" dengan indikator "Persentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara" selama periode 2020 hingga 2024, capaian indikator "Persentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara" menunjukkan stabil dalam pencapaian. Pada tahun 2020, capaian indikator Persentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara mencapai 100,000%, dengan nilai realisasi 100 dari target yang ditetapkan. Pada tahun 2021, capaian indikator Persentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara mencapai 100,000%, dengan nilai realisasi 100 dari target yang ditetapkan. Pada tahun 2022, capaian indikator Persentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara mencapai 100,000%, dengan nilai realisasi 100 dari target yang ditetapkan. Pada tahun 2023, capaian indikator Persentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar

Udara mencapai 100,000%, dengan nilai realisasi 100 dari target yang ditetapkan. Pada tahun 2024, capaian indikator Persentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara mencapai 100,000%, dengan nilai realisasi 100 dari target yang ditetapkan. Hal ini menunjukkan bahwa terjadi pencapaian stabil dari capaian persentase pemenuhan standar Keamanan bandar udara.

7. Berdasarkan pada hasil evaluasi pada pencapaian indikator kinerja kinerja UPBU Oksibil pada sasaran kegiatan ketiga "Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik" dengan indikator "Jumlah Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)" selama periode 2020 hingga 2024, capaian indikator "Jumlah Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)" menunjukkan stabil dalam pencapaian. Pada tahun 2020, capaian indikator Jumlah Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) mencapai 100,000%, dengan nilai realisasi 100 dari target yang ditetapkan. Pada tahun 2021, capaian indikator Jumlah Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) mencapai 100,000%, dengan nilai realisasi 6 dari target yang ditetapkan. Pada tahun 2022, capaian indikator Jumlah Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) mencapai 100,000%, dengan nilai realisasi 6 dari target yang ditetapkan. Pada tahun 2023, capaian indikator Jumlah Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) mencapai 100,000%, dengan nilai realisasi 6 dari target yang ditetapkan. Pada tahun 2024, capaian indikator Jumlah Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) mencapai 100,000%, dengan nilai realisasi 6 dari target yang ditetapkan. Hal ini menunjukkan bahwa terjadi pencapaian stabil dari capaian Jumlah Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP).
8. Berdasarkan pada hasil evaluasi pada pencapaian indikator kinerja kinerja UPBU Oksibil pada sasaran kegiatan ketiga "Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik" dengan indikator "Jumlah Dokumen SPIP" selama periode 2020 hingga 2024, capaian indikator "Jumlah Dokumen SPIP" menunjukkan stabil dalam pencapaian. Pada tahun 2020, capaian indikator Jumlah Dokumen SPIP mencapai 100,000%, dengan nilai realisasi 100 dari

target yang ditetapkan. Pada tahun 2021, capaian indikator Jumlah Dokumen SPIP mencapai 100,000%, dengan nilai realisasi 6 dari target yang ditetapkan. Pada tahun 2022, capaian indikator Jumlah Dokumen SPIP mencapai 100,000%, dengan nilai realisasi 6 dari target yang ditetapkan. Pada tahun 2023, capaian indikator Jumlah Dokumen SPIP mencapai 100,000%, dengan nilai realisasi 6 dari target yang ditetapkan. Pada tahun 2024, capaian indikator Jumlah Dokumen SPIP mencapai 100,000%, dengan nilai realisasi 6 dari target yang ditetapkan. Hal ini menunjukkan bahwa terjadi pencapaian stabil dari capaian Jumlah Dokumen SPIP.

9. Berdasarkan pada hasil evaluasi pada pencapaian indikator kinerja kinerja UPBU Oksibil pada sasaran kegiatan ketiga "Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik" dengan indikator "Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara" selama periode 2020 hingga 2024, capaian indikator "Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara" menunjukkan fluktuatif dalam pencapaian. Pada tahun 2021, capaian indikator Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara mencapai 98,380%, dengan nilai realisasi 98,38 dari target yang ditetapkan. Pada tahun 2022, capaian indikator Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara mencapai 98,270%, dengan nilai realisasi 98,27 dari target yang ditetapkan. Pada tahun 2023, capaian indikator Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara mencapai 98,650%, dengan nilai realisasi 98,65 dari target yang ditetapkan. Pada tahun 2024, capaian indikator Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara mencapai 95,120%, dengan nilai realisasi 95,12 dari target yang ditetapkan. Fluktuasi capaian tersebut menunjukkan adanya dinamika Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara, yang secara umum dipengaruhi oleh proses pemulihan sektor transportasi udara pasca pandemi Covid-19.
10. Berdasarkan pada hasil evaluasi pada pencapaian indikator kinerja kinerja UPBU Oksibil pada sasaran kegiatan ketiga "Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik" dengan indikator "Nilai Aset Bandar Udara Yang Berhasil di Inventarisasi" selama periode 2020 hingga 2024, capaian indikator

“Nilai Aset Bandar Udara Yang Berhasil di Inventarisasi” menunjukkan fluktuatif dalam pencapaian. Pada tahun 2021, capaian indikator Nilai Aset Bandar Udara Yang Berhasil di Inventarisasi mencapai 100,000%, dengan nilai realisasi 208.451.746.756 dari target yang ditetapkan. Pada tahun 2022, capaian indikator Nilai Aset Bandar Udara Yang Berhasil di Inventarisasi mencapai 96,066%, dengan nilai realisasi 201.096.331.636 dari target yang ditetapkan. Pada tahun 2023, capaian indikator Nilai Aset Bandar Udara Yang Berhasil di Inventarisasi mencapai 100,547%, dengan nilai realisasi 176.116.501.595 dari target yang ditetapkan. Pada tahun 2024, capaian indikator Nilai Aset Bandar Udara Yang Berhasil di Inventarisasi mencapai 106,656%, dengan nilai realisasi 213.481.001.562 dari target yang ditetapkan. Fluktuasi capaian tersebut menunjukkan adanya dinamika Nilai Aset Bandar Udara Yang Berhasil di Inventarisasi, yang secara umum dipengaruhi oleh penyusutan nilai dan penghapusan aset.

11. Berdasarkan pada hasil evaluasi pada pencapaian indikator kinerja kinerja UPBU Oksibil pada sasaran kegiatan ketiga “Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik” dengan indikator “Persentase pencapaian Target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)” selama periode 2020 hingga 2024, capaian indikator “Persentase pencapaian Target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)” menunjukkan fluktuatif dalam pencapaian. Pada tahun 2021, capaian indikator Nilai Aset Bandar Udara Yang Berhasil di Inventarisasi mencapai 100,000%, dengan nilai realisasi 100 dari target yang ditetapkan. Pada tahun 2022, capaian indikator Nilai Aset Bandar Udara Yang Berhasil di Inventarisasi mencapai 100,000%, dengan nilai realisasi 100 dari target yang ditetapkan. Pada tahun 2023, capaian indikator Nilai Aset Bandar Udara Yang Berhasil di Inventarisasi mencapai 104,120%, dengan nilai realisasi 104,12 dari target yang ditetapkan. Pada tahun 2024, capaian indikator Nilai Aset Bandar Udara Yang Berhasil di Inventarisasi mencapai 104,360%, dengan nilai realisasi 104,36 dari target yang ditetapkan. Fluktuasi capaian tersebut menunjukkan adanya dinamika Nilai Aset Bandar Udara Yang Berhasil di Inventarisasi, yang secara umum dipengaruhi oleh penyusutan nilai dan penghapusan aset.

B. POTENSI DAN PERMASALAHAN

B.1. Lingkungan Internal

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

1) Urusan Tata Usaha

Urusan Tata Usaha mempunyai tugas melakukan penyusunan rencana dan program, urusan keuangan, kepegawaian, ketatausahaan dan kerumahtanggaan, hukum, hubungan masyarakat, koordinasi dengan instansi/lembaga terkait penyelenggaraan bandar udara serta evaluasi dan pelaporan.

2) Subseksi Teknik, Operasi, Keamanan dan Pelayanan Darurat

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, dan

3) Kelompok Jabatan Fungsional

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



Gambar 1.4
Struktur Organisasi di UPBU Kelas III Oksibil

B.2. Lingkungan Eksternal

1. Ekonomi

Gambaran menyeluruh tentang perekonomian Kabupaten Pegunungan Bintang dapat dilihat melalui neraca ekonomi yang tergambarkan dalam Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Kabupaten Pegunungan Bintang 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. Pegunungan Bintang pada tahun 2023 mencapai Rp. 2.369.260.000.000. Jika dilihat berdasarkan sektor lapangan usaha, pada tahun 2023 sektor Konstruksi merupakan sektor penyumbang PDRB terbesar dengan nilai PDRB mencapai Rp. 753.805.320.000, atau sekitar 31,82% dari total PDRB. Sementara sektor dengan share terkecil dalam PDRB adalah sektor Pengadaan Listrik dan Gas yang hanya menyumbang Rp 250.820.000 (0,01%) dari total PDRB Kabupaten Pegunungan Bintang pada 2023. Sektor transportasi dan

pergudangan berkontribusi sebesar Rp. 71.107.920.000 atau 3% 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 2010 sebagai tahun dasar penghitungan. PDRB ADHK Kab. Pegunungan Bintang pada tahun 2023 mencapai Rp. 1.540.503.810.000 atau naik 3,21% dari tahun sebelumnya yang hanya sebesar Rp. 1.492.532.760.000. Laju pertumbuhan PDRB tahun 2020-2023 rata-rata sebesar 3,03% per tahun. Sektor transportasi dan pergudangan berkontribusi sebesar Rp. 38.469.160.000 atau 2,5% dari total PDRB ADHK.

2. Sosial dan Budaya

Di wilayah ini kegiatan sosial dan budaya masyarakat setempat tidak berpengaruh negatif atau tidak menjadi kendala dalam penyelenggaraan pelayanan bandar udara namun keberadaan bandar udara di wilayah ini memberikan kemudahan bagi masyarakat dalam melaksanakan kegiatan perekonomian.

3. Politik

Dukungan Pemerintah Daerah Provinsi Papua maupun Pemerintah Daerah Kabupaten Pegunungan Bintang terhadap perkembangan transportasi udara di wilayah ini diwujudkan dalam penetapan beberapa regulasi di tingkat pemerintah daerah yang bertujuan untuk memberikan arah kebijakan penyediaan infrastruktur dan pelayanan transportasi di wilayah Kabupaten Pegunungan Bintang pada khususnya dan di Provinsi Pegunungan Bintang pada umumnya.

4. Pertahanan dan Keamanan

Berdasarkan posisi geografisnya, Provinsi Papua Pegunungan memiliki batas-batas: Utara: Provinsi Papua; Selatan: Papua Selatan; Barat: Provinsi Papua Papua Tengah; Timur: Negara Papua Nugini. Bandar Udara Oksibil di Kabupaten Pegunungan Bintang, Provinsi Papua merupakan bandar udara yang terletak didaerah perbatasan dimana bandara ini berada di wilayah yang berbatasan langsung dengan negara Papua Nugini. Oleh karena itu pembangunan/

pengembangan bandara, dilaksanakan dalam rangka meningkatkan fasilitas dan infrastruktur dalam mendukung pertahanan dan keamanan Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).

5. Kondisi Geografis Wilayah

Papua Pegunungan dimekarkan dari provinsi Papua bersama dua provinsi lainnya yakni Papua Selatan dan Papua Tengah pada 30 Juni 2022 berdasarkan Undang-Undang Nomor 16 Tahun 2022.[4] Sebelumnya nama usulan provinsi ini bernama "Provinsi Papua Pegunungan Tengah". Papua Pegunungan adalah provinsi pertama dan satu-satunya di Indonesia yang tidak memiliki garis pantai (terkurung daratan).

Secara geografis, Provinsi Papua Pegunungan berbatasan dengan Provinsi Papua di utara, Papua Nugini di timur, Provinsi Papua Selatan di selatan, dan Provinsi Papua Tengah di barat. Provinsi Papua Pegunungan berlokasi di Pegunungan Jayawijaya bagian timur. Pegunungan ini merupakan jajaran pegunungan tertinggi di Indonesia dengan puncak seperti Puncak Mandala dan Puncak Trikora. Luas wilayah Papua Pegunungan mencapai 512.213,00 km² yang terbagi menjadi 8 kabupaten.

Sebagian besar wilayah di Papua Pegunungan adalah dataran tinggi yang diberi nama Pegunungan Tengah. Pegunungan ini memanjang dari Papua Tengah, Papua Pegunungan, hingga ke Papua Nugini dengan berbagai puncak yang tingginya dapat mencapai lebih dari 4000 mdpl. Sisi barat Pegunungan Tengah yang berada di wilayah Indonesia dinamai Pegunungan Jayawijaya. Beberapa gunung yang berada di wilayah provinsi Papua Pegunungan antara lain Puncak Trikora (4.760 mdpl) dan Puncak Mandala (4.750 mdpl). Diantara gunung-gunung tersebut terdapat lembah-lembah dengan elevasi lebih dari 1.500 mdpl yang memiliki kesuburan yang tinggi sehingga dijadikan lokasi pemukiman dan lahan perkebunan terutama ubi jalar yang menjadi makanan pokok suku lokal. Lembah di wilayah ini antara lain Lembah Baliem di Kabupaten Jayawijaya dan Lembah Toli di Kabupaten Tolikara. Pegunungan ini menjadi sumber air bagi sungai-sungai besar di Pulau Papua seperti Sungai Mamberamo dan Sungai Digul yang masing-masing mengalir ke utara dan selatan.

Beberapa wilayah rentan terkena embun beku karena suhu yang sangat dingin yang menyebabkan gagal panen hingga timbul bencana kelaparan, seperti yang pernah terjadi di Kuyawage, Lanny Jaya. Infrastruktur yang minim serta ancaman kelompok teroris Organisasi Papua Merdeka menyebabkan bantuan sulit dikirim.

Dari segi ekoregion (kawasan ekosistem dan keanekaragaman hayati), Papua Pegunungan dapat dibagi menjadi dua. Yaitu zona hutan hujan pegunungan dari ketinggian sekitar 1.000 - 3.000 mdpl dan zona padang rumput pegunungan diatas 3.000 mdpl. Flora dan faunanya memiliki kemiripan dengan benua Australia seperti cenderawasih dan nokdiak. Salah satu kawasan konservasi yang dibentuk untuk menjaga wilayah ini adalah Taman Nasional Lorentz yang merupakan taman nasional terbesar di Asia Tenggara. Bentang alam daratan Provinsi Papua sangat ekstrem dan menakjubkan. Dataran rendah rawa-rawa, hutan bakau, dan aliran sungai terbentang di bagian selatan hingga pesisir pantai. Rangkaian pegunungan tinggi Pegunungan Sudirman dan Pegunungan Jayawijaya dengan lereng-lerengnya yang curam di beberapa bagian terbentang dari barat ke timur di bagian tengah. Di sebelah selatan searah dengan pegunungan tinggi pegunungan tinggi terbentang rangkaian pegunungan yang lebih pendek dan dipotong oleh lembah Sungai Memberamo di bagian tengahnya. Lahan di antara daerah pegunungan ini berupa lembah-lembah yang dalam.

B.3. Potensi

1. Sumber Daya Alam

a. PERTAMBANGAN

Kabupaten Pegunungan Bintang memiliki beragam formasi geologi yang mengandung berbagai macam jenis mineral dan batubara yang terkandung di dalamnya. Namun potensi yang sedang di kebangkan adalah mineral berupa emas, yang terletak di wilayah oksibil.

b. PERKEBUNAN

Jenis tanaman perkebunan yang dikembangkan di Kabupaten Pegunungan Bintang adalah tanaman kopi dan kakao. Tanaman kopi dan kakao mengalami

peningkatan yang cukup signifikan baik dalam jumlah luas tanam maupun dalam jumlah produksi.

2. Pariwisata

Kabupaten Pegunungan Bintang belum memiliki potensi pariwisata yang menjadi daya tarik wilayah berpotensi meningkatkan kunjungan wisata.

3. Letak Geografis Wilayah

Beberapa wilayah di Provinsi Papua Pegunungan masih tergolong wilayah dengan kondisi yang masih sulit dijangkau. Kondisi geografis yang berbukit ataupun pegunungan dan memiliki hutan lebat serta tidak memiliki infrastruktur jalan yang memadai kemudian berdampak terhadap sulitnya akses distribusi barang dan orang. Hal tersebut menyebabkan transportasi udara yang menggunakan pesawat udara sampai saat ini merupakan alat angkut yang paling efektif dan paling banyak dibutuhkan oleh masyarakat di wilayah tersebut. Pembangunan dan pengembangan bandar udara pun dilakukan di Papua Pegunungan agar konektivitas dan suplai logistik berjalan dengan baik. Fakta tersebut menjadikan Papua Pegunungan menjadi lokasi dengan jumlah bandar udara paling banyak di antara provinsi lainnya di Indonesia.

B.4. Permasalahan

1. SDM

Saat ini masih belum terpenuhinya kebutuhan SDM di bandar udara Oksibil dengan kompetensi yang dipersyaratkan atau pemenuhan kualitas dan kuantitas SDM yang belum memadai sehingga mempengaruhi kinerja pelayanan bandar udara.

2. Anggaran

Adanya refocusing /penghematan anggaran untuk alokasi pandemic covid-19, sehingga pekerjaan belanja modal tidak sesuai dengan target Masterplan UPBU Oksibil yang telah ditetapkan. Hal ini juga berpengaruh terhadap target prioritas pembangunan bandara khususnya di tahun 2020 dan 2021 yang menjadi tertunda dan secara langsung berdampak pada pencapaian kinerja bandar udara.

3. Pelayanan sarana dan prasarana

Adapun permasalahan yang dijumpai di lapangan terkait pelayanan penumpang, pesawat dan kargo di Bandar Udara Oksibil antara lain :

- a) Terminal Bandar Udara yang perlu dilakukan perbaikan dan renovasi dikarenakan kondisi terminal eksisting yang kurang memadai, seperti struktur yang tidak sesuai standar bangunan.
- b) Perlunya peningkatan Gedung PKP-PK dikarenakan belum memiliki fasilitas watchroom.
- c) Adanya gangguan kabut (*Ground Fog*) dipagi hari yang seringkali mengganggu penerbangan di pagi hari dan menyebabkan terganggunya jadwal penerbangan.
- d) Ditemukan genangan air setelah terjadi hujan Landasan Pacu (Runway), Landasan Hubung (Taxiway) dan Apron yang dapat mengganggu pelayanan bandar udara.

4. Keselamatan dan Keamanan Bandara

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

- a. Belum tersedia jalan inspeksi untuk patroli pada area sisi udara. Selama ini kegiatan 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.

BAB II

VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN KANTOR UPBU OKSIBIL

A. VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL RPJPN TAHUN 2025-2045

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

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

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

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

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

mewujudkan Indonesia Emas 2045 ditetapkan 8 (delapan) Misi (Agenda) Pembangunan dan 17 arah (tujuan) pembangunan nasional dalam RPJPN 2025-2045 sebagai berikut:

A. TRANSFORMASI INDONESIA

1. Transformasi Sosial;

- IE1 Kesehatan untuk Semua
- IE2 Pendidikan Berkualitas yang Merata
- IE3 Perlindungan Sosial yang Adaptif

2. Transformasi Ekonomi;

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

5. Ketahanan Sosial Budaya dan Ekologi;

- IE13 Bergama Maslahat dan Berkebudayaan Maju
- IE14 Keluarga Berkualitas, Kesenjangan Gender dan Masyarakat Inklusif
- IE15 Lingkungan Hidup Berkualitas
- IE16 Berketahanan Energi, Air dan Kemandirian Pangan
- IE17 Resiliensi terhadap Bencana dan Perubahan Iklim

C. KERANGKA IMPLEMENTASI TRANSFORMASI

6. Mewujudkan Pembangunan Kewilayahan yang Merata dan Berkeadilan;

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

8. Mewujudkan Kestinambungan Pembangunan.

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

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

Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045

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

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

Tabel 2.1
Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan

Kementerian Perhubungan

8 Misi	Arah (Tujuan) Pembangunan (IE)	Sasaran Pembangunan terkait Tugas Fungsi Kementerian Perhubungan
M1 Transformasi sosial	IE2 Pendidikan Berkualitas yang Merata	7. Persentase pekerja lulusan pendidikan menengah dan tinggi yang bekerja di bidang keahlian menengah tinggi
M2 Transformasi ekonomi	IE7 Integrasi Ekonomi Domestik dan Global	20. Biaya Logistik (% PDB)
M3 Transformasi tata kelola	IE9 Regulasi dan tata kelola yang Berintegritas dan Adaptif	24. Indeks Materi Hukum
		25. Indeks Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik (SPBE)
		26. Indeks Pelayanan Publik
		27. Anti Korupsi
		a. Indeks Integritas Nasional b. Indeks Persepsi Korupsi
M5 Ketahanan sosial budaya dan ekologi	IE17 Resiliensi terhadap Bencana dan Perubahan Iklim	44. Proporsi Kerugian Ekonomi Langsung akibat Bencana (%PDB)

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).

B. VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL RPJMN TAHUN 2025-2029

Visi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 yaitu:

“Bersama Indonesia Maju Menuju Indonesia Emas 2045”

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

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

- 1) Memperkokoh ideologi Pancasila, demokrasi, dan hak asasi manusia (HAM);
- 2) Memantapkan sistem pertahanan keamanan negara dan mendorong kemandirian bangsa melalui swasembada pangan, energi, air, ekonomi syariah, ekonomi digital, ekonomi hijau dan ekonomi biru;
- 3) Melanjutkan pengembangan infrastruktur dan meningkatkan lapangan kerja yang berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif serta mengembangkan agromaritim industri di sentra produksi melalui peran aktif koperasi;
- 4) Memperkuat pembangunan sumber daya manusia (SDM), sains, teknologi, pendidikan, kesehatan, prestasi olahraga, kesetaraan gender, serta penguatan peran perempuan, pemuda (generasi milenial dan generasi Z), dan penyandang disabilitas;
- 5) Melanjutkan hilirisasi dan mengembangkan industri berbasis sumber daya alam untuk meningkatkan nilai tambah di dalam negeri;

- 6) Membangun dari desa dan dari bawah untuk pertumbuhan ekonomi. Pemerataan ekonomi, dan pemberantasan kemiskinan;
- 7) Memperkuat reformasi politik, hukum, dan birokrasi, serta memperkuat pencegahan dan pemberantasan korupsi dan narkoba, judi, dan penyelundupan;
- 8) Memperkuat penyelarasan kehidupan yang harmonis dengan lingkungan, alam dan budaya, serta peningkatan toleransi antar umat beragama untuk mencapai masyarakat yang adil dan makmur.

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

1. Mencapai swasembada pangan, energi, dan air;
2. Penyempurnaan sistem penerimaan negara;
3. Reformasi politik, hukum, dan birokrasi;
4. Pencegahan dan pemberantasan korupsi;
5. Pemberantasan kemiskinan;
6. Pencegahan dan pemberantasan narkoba;
7. Menjamin tersedianya pelayanan kesehatan bagi seluruh rakyat Indonesia: peningkatan BPJS Kesehatan dan penyediaan obat untuk rakyat;
8. Penguatan pendidikan, sains dan teknologi, serta digitalisasi;
9. Penguatan pertahanan dan keamanan negara dan pemeliharaan hubungan internasional yang kondusif;
10. Penguatan kesetaraan gender dan perlindungan hak perempuan, anak, serta penyandang disabilitas;
11. Menjamin pelestarian lingkungan hidup;
12. Menjamin ketersediaan pupuk, benih, dan pestisida langsung ke petani;
13. Menjamin pembangunan hunian berkualitas terjangkau bersanitasi baik untuk masyarakat pedesaan/perkotaan dan rakyat yang membutuhkan;

14. Melanjutkan pemerataan ekonomi dan penguatan UMKM melalui program kredit usaha dan pembangunan Ibu Kota Nusantara (IKN) serta kota-kota inovatif – karakteristik - mandiri lainnya;
15. Melanjutkan hilirisasi dan industrialisasi berbasis sumber daya dalam (SDA) termasuk sumber daya maritim untuk membuka lapangan kerja yang seluas-luasnya dalam mewujudkan keadilan ekonomi;
16. Memastikan kerukunan antarumat beragama, kebebasan beribadah, pendirian, dan perawatan rumah ibadah;
17. Pelestarian seni budaya, peningkatan ekonomi kreatif, dan peningkatan prestasi olahraga.

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

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

Tujuan Pembangunan Nasional 2025-2029

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



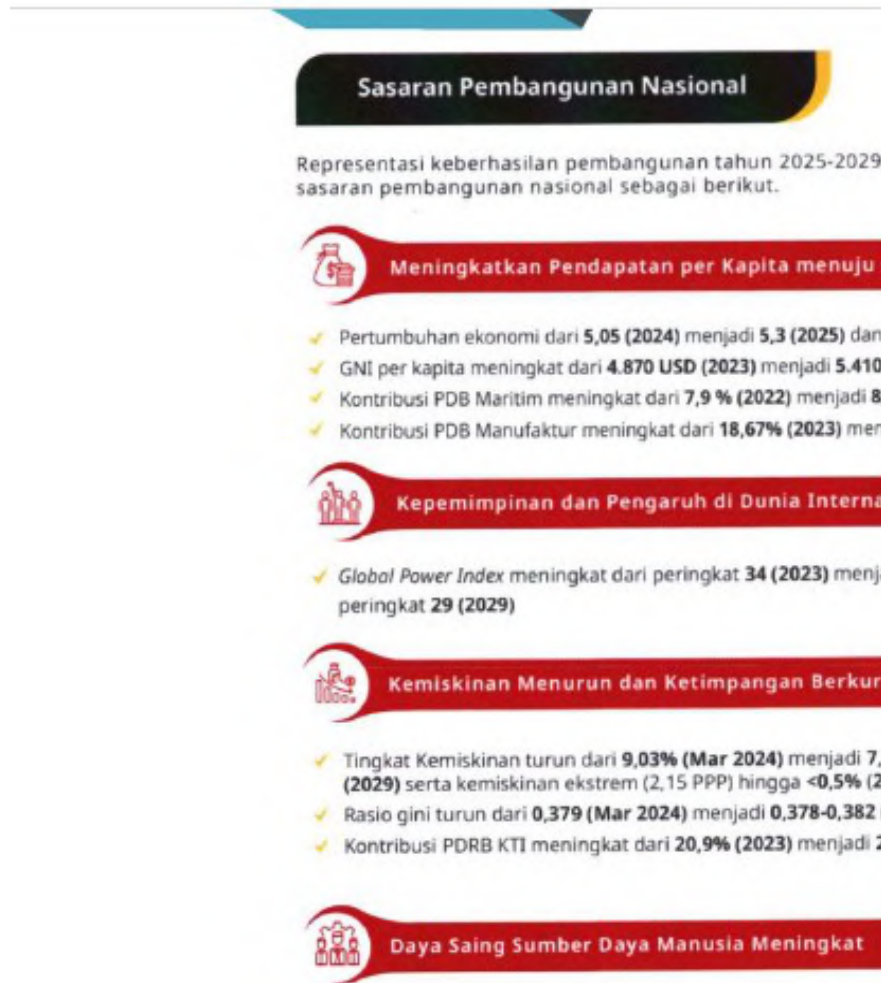
Gambar 2.1
Keterkaitan RPJMN Tahun 2025-2029 dengan RPJPN
Tahun 2025-2045

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

Sasaran Pembangunan Nasional Tahun 2025-2029

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

Sasaran utama pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029 secara umum disampaikan pada Gambar 2.2, susunan sasaran tersebut berkesesuaian dan merupakan pelaksanaan dari sasaran pembangunan nasional dalam RPJPN 2025-2045.



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

Gambar 2.2
Sasaran Utama Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029

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

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

Prioritas Nasional (PN)	Sasaran PN	Indikator PN	Satuan
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	%
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	%
05-PN: Melanjutkan hilirisasi dan mengembangkan Industri berbasis sumber daya alam untuk meningkatkan	02-Terwujudnya peningkatan integrasi ekonomi domestik dan global	01-Biaya Logistik	% PI

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:

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

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

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

C.1. VISI DAN MISI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 2025-2029

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

"Transportasi Maju Menuju Indonesia Emas 2045"

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

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

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

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

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

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

C.2. TUJUAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 2025-2029

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabel 2.3
Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029

Tabel 2.25 Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029

PERSPEKTIF		TUJUAN		INDIKATOR	SATUAN	FORMUL
STAKEHOLDER PERSPECTIVE (Externalities)	T.0	Terwujudnya nilai tambah transportasi dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029		Kinerja pada level <i>Stakeholder Perspective</i> diukur pada tingkatan nasional (RPJMN 2025-2029)		
CUSTOMER PERSPECTIVE (Core Business)	T.1	Terwujudnya transportasi nasional yang handal, inklusif, dan berdaya saing	IKT.1	Capaian kinerja penyediaan layanan transportasi nasional	%	Capaian Kinerja Peny Nasional (CKL_{TN}) $CKL_{TN} = (RRK_{TN}/TRK_{TN} + RIKM_{TN}/TIKM_{TN} + RT)$ RRK_{TN} = Realisasi Ra Nasional TRK_{TN} = Target Rasio Nasional RT_{TN} = Realisasi Ting Nasional TT_{TN} = Target Tingka Nasional $RIKM_{TN}$ = Realisasi IK

Sumber : Bagian Perencanaan Setditjen Perhubungan Udara

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

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

Dalam lampiran II dan Lampiran III terdapat sejumlah sasaran dan indikator pada level Program Prioritas (PP) dan Kegiatan Prioritas (KP) yang ditugaskan kepada

Kementerian Perhubungan sebagai koordinator maupun pengampu dalam pencapaiannya, seperti yang dirangkum berikut:

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

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

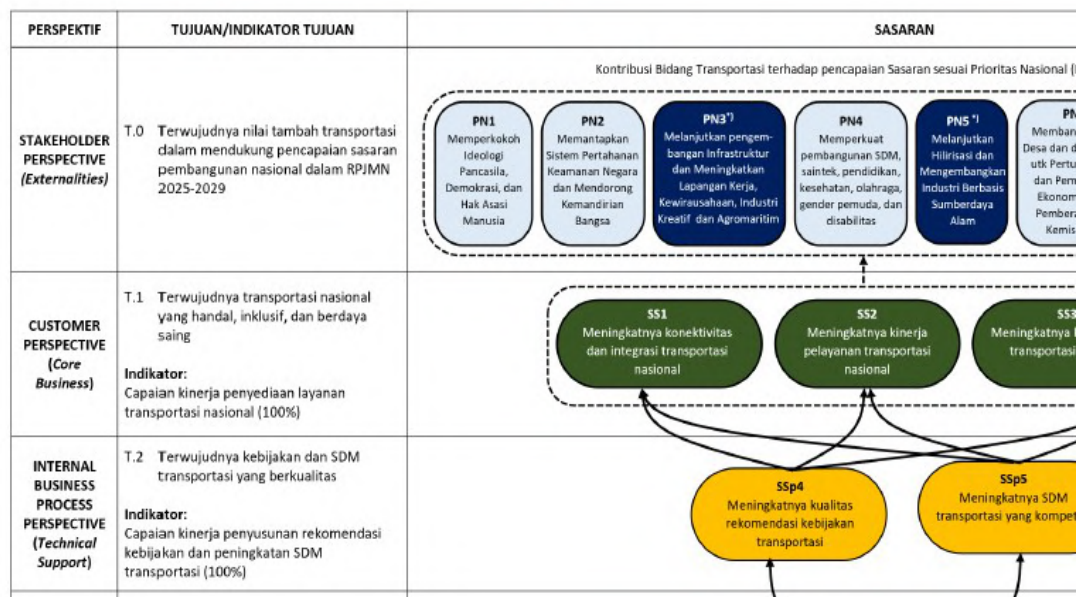
Sumber: Perpres 12 tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029

C.3. SASARAN STRATEGIS KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 2025-2029

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

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

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



Gambar 2.3
Strategy Map Kementerian Perhubungan 2025-2029

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

1. Pada Stakeholders Perspective (SP) digambarkan dukungan Kementerian Perhubungan terhadap pencapaian Astacita Presiden (Prioritas Nasional) dalam RPJMN 2025-2029 yang merepresentasikan nilai tambah (externalities) bidang transportasi terhadap pengurangan emisi Gas Rumah Kaca, peningkatan stok infrastruktur, penurunan biaya logistik, peningkatan penyerapan SDM Pendidikan tinggi, dan peningkatan kemajuan penerapan Reformasi Birokrasi.
2. Pada Customers Perspective (CP) terdapat 3 (tiga) Sasaran Strategis (SS.1, SS.2, dan SS.3) mewakili kegiatan utama (core business) Kementerian Perhubungan sesuai tugas dan fungsi dalam Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan, yakni: (1) konektivitas dan integrasi (2) pelayanan, dan (3) keselamatan transportasi. Ketiga sasaran strategis yang berada pada level CP ini merepresentasikan hasil kinerja (outcome) Kementerian Perhubungan dalam menyediakan pelayanan publik di bidang transportasi.
3. Pada Internal Business Perspective (IBP) terdapat 2 (dua) Sasaran Strategis Pendukung (SSp.4 dan SSp.5) yang merupakan dukungan teknis (technical support) bagi penyediaan pelayanan publik di bidang transportasi (SS1, SS2 dan SS3 pada CP). Bisnis proses utama Kementerian Perhubungan berkaitan dengan teknis penyediaan layanan transportasi yang mencakup proses perumusan, penetapan, dan pelaksanaan penyusunan rekomendasi kebijakan transportasi yang berkualitas yang diejawantahkan melalui penyediaan sarana, prasarana, dan jaringan pelayanan sesuai standar teknis yang berlaku serta dioperasikan oleh SDM transportasi yang berkompeten.
4. Pada Learning and Growth Perspective (LGP) terdapat 1 (satu) Sasaran Strategis Pendukung (SSp.6) yang merupakan dukungan manajemen (manajemen support) bagi jajaran Kementerian Perhubungan agar dapat melaksanakan bisnis proses secara optimal. Sasaran terkait dukungan manajemen ini mencakup kualitas pengelolaan ASN, keuangan, aset, data dan informasi, regulasi dan kelembagaan yang diukur melalui tingkat pelaksanaan Reformasi Birokrasi (Good Governance) di lingkungan Kementerian Perhubungan.

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

D. VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2025-2029

D.1. VISI DAN MISI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 2025-2029

D.1.1. 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.
- b. 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.

D.1.2. 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.

D.1.3. Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara 2025-2029

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

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

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

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

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

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

Tujuan pada Level Learning and Growth Perspectives (LG) ini menggambarkan kualitas dukungan manajemen (management support) yang mampu disediakan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, yang

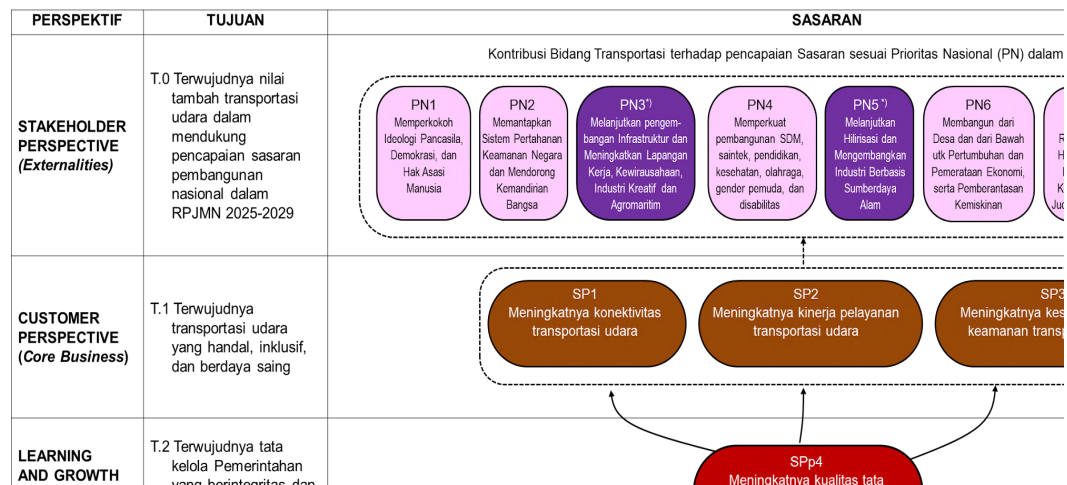
berkaitan dengan tata kelola pemerintahan yang baik meliputi aspek perencanaan, keuangan, hukum dan kerja sama, Sumber Daya Manusia (SDM), dan organisasi dan tata laksana di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sesuai dengan prinsip transparansi, akuntabilitas, dan pertanggungjawaban untuk mewujudkan good and clean governance di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

D.1.4. Sasaran Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029

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

1. Customer Perspective (Core Business)
 - Mencakup Sasaran Program (SP1) Meningkatnya Konektivitas Transportasi Udara, dengan Indikator Kinerja Utama:
 - IKP1 Persentase Konektivitas Transportasi Udara
 - Mencakup Sasaran Program (SP2) Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Udara, dengan Indikator Kinerja Utama:
 - IKP2 Persentase On Time Performance (OTP) Penerbangan
 - IKP3 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Transportasi Udara
 - Mencakup Sasaran Program (SP3) Meningkatnya Keselamatan Dan Keamanan Transportasi Udara, dengan Indikator Kinerja Utama:
 - IKP4 Tingkat Keselamatan Transportasi Udara
 - IKP5 Tingkat Keamanan Transportasi Udara
2. Learning and Growth Perspective (Management Support)
 - Mencakup Sasaran Program Penunjang (SPp) Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dengan Indikator Kinerja Penunjang:
 - IKSPp 1 Nilai AKIP Ditjen Perhubungan Udara;
 - IKSPp 2 Nilai Evaluasi Kelembagaan Ditjen Perhubungan Udara;
 - IKSPp 3 Indeks Kematangan dan Keamanan Siber Ditjen Perhubungan Udara;

- IKSPp 4 Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Udara;
- IKSPp 5 Indeks Pengelolaan Aset Ditjen Perhubungan Udara;
- IKSPp 6 Persentase pemenuhan kualitas SDM Ditjen Perhubungan Udara;
- IKSPp 7 Persentase Peraturan Perundang-undangan Bidang Penerbangan yang ditetapkan;
- IKSPp 8 Tingkat interaksi masyarakat pada kanal media sosial Ditjen Perhubungan Udara;
- IKSPp 9 Nilai pengawasan kearsipan internal Ditjen Perhubungan Udara.



Gambar 2.4
Strategy Map Ditjen Perhubungan Udara 2025-2029

E. VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN KANTOR UPBU KELAS III OKSIBIL TAHUN 2025-2029

E.1. Visi Kantor UPBU Kelas III Oksibil Tahun 2025-2029

Sebagai bentuk dukungan Kantor UPBU Kelas III Oksibil guna pencapaian Visi dan Misi Presiden, Visi dan Misi Kementerian Perhubungan serta Visi dan Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, maka Kantor UPBU Kelas III Oksibil memiliki Visi dan Misi sebagai berikut:

“Terwujudnya penyelenggaraan jasa kebandarudaraan sesuai dengan standar keselamatan, keamanan dan pelayanan Bandar Udara dalam mewujudkan visi dan misi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yaitu Transportasi Udara Maju Menuju Indonesia Emas 2045 guna mendukung Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden”

Dalam visi UPBU Kelas III Oksibil 2025-2029 terkandung arti kondisi transportasi udara yang ingin diwujudkan adalah Transportasi Udara 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, dan secara terpadu mampu mengkoneksikan wilayah Papua khususnya Papua Pegunungan sebagai bagian dari 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 diayani 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 khususnya pada Papua Pegunungan, Kabupaten Pegunungan Bintang.

E.2. Misi Kantor UPBU Kelas III Oksibil Tahun 2025-2029

Untuk mewujudkan visi tersebut, dirumuskan misi Kantor UPBU Kelas III Oksibil yaitu:

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.

E.3. Tujuan Kantor UPBU Kelas III Oksibil Tahun 2025-2029

- 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 Kantor UPBU Kelas III Oksibil, 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 Kantor UPBU Kelas III Oksibil meliputi aspek konektivitas transportasi udara, pelayanan transportasi udara, dan keselamatan dan keamanan penerbangan sesuai tugas dan fungsi dari Kantor UPBU Kelas III Oksibil dalam penyediaan layanan publik di bidang transportasi udara yang diharapkan handal, inklusif, dan berdaya saing.

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

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

E.4. Sasaran Strategis Kantor UPBU Kelas III Oksibil Tahun 2025-2029

Adapun sasaran strategis Kantor UPBU Kelas III Oksibil tahun 2025-2029, dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Customer Perspective (Core Business)

- Mencakup Sasaran Kegiatan (SK1) Meningkatnya Kinerja Pelayanan Bandar Udara, dengan Indikator Kinerja Kegiatan:
 - 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 Kegiatan:
 - IKK5 Presentase *Safety Performance Indikator* (SPI) di Bandar Udara;
 - IKK6 Presentase Pemenuhan Standar Keamanan Penerbangan di Bandar 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:
 - IKK7 Nilai Hasil Evaluasi AKIP Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara;
 - IKK8 Presentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara;

- IKK9 Nilai Aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang Berhasil diinventarisasi (Presentase Nilai Aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang Berhasil Diinventarisasi);
- IKK10 Presentase Pencapaian Target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Nilai pengawasan kearsipan internal Ditjen Perhubungan Udara.

E.5. Identifikasi Risiko Pencapaian Sasaran Kegiatan Kantor UPBU Kelas III Oksibil

Berdasarkan atas hasil identifikasi potensi dan permasalahan Kantor UPBU Kelas III Oksibil, terdapat beberapa identifikasi potensi adanya risiko terhadap pencapaian target kinerja pada masing-masing sasaran kegiatan (SK) Kantor UPBU Kelas III Oksibil yang perlu dirumuskan langkah-langkah manajemen risiko untuk mengantisipasinya.

Tabel 2.5
Daftar Indikasi Risiko Pencapaian Sasaran Kegiatan Kantor UPBU Kelas III Oksibil

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

1. Indikasi risiko untuk SK1 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Bandar Udara

Peningkatan Kinerja Pelayanan Bandar Udara sangat dipengaruhi oleh pencapaian target jumlah penumpang yang dilayani, jumlah kargo yang dilayani, jumlah pergerakan pesawat yang dilayani dan indeks kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan bandar udara. Beberapa indikasi risiko permasalahan terkait dengan hal tersebut Adalah:

a. Tidak berfungsinya prasarana dan sarana transportasi udara

Risiko ini dapat terjadi akibat adanya gangguan teknis maupun nonteknis pada sarana dan prasarana bandar udara, seperti kerusakan fasilitas operasional, keterbatasan peralatan pendukung, maupun faktor lingkungan. Kondisi tersebut berpotensi menghambat kelancaran operasional penerbangan dan menurunkan kualitas pelayanan kepada pengguna jasa bandar udara.

b. Belum terpenuhinya standar pelayanan minimal (SPM)

Risiko ini muncul apabila pelayanan yang diberikan belum sepenuhnya memenuhi standar pelayanan minimal yang telah ditetapkan. Hal ini dapat disebabkan oleh keterbatasan fasilitas, sumber daya manusia, maupun sistem pendukung pelayanan, sehingga berpotensi menurunkan tingkat kepuasan dan kepercayaan pengguna jasa bandar udara.

2. Indikasi risiko untuk SK2 Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Penerbangan Bandar Udara

Peningkatan Keselamatan dan Keamanan Penerbangan Bandar Udara sangat dipengaruhi oleh Presentase *Safety Performance Indikator* (SPI) di Bandar Udara dan Presentase Pemenuhan Standar Keamanan Penerbangan di Bandar Udara. Beberapa indikasi risiko permasalahan terkait dengan hal tersebut Adalah:

a. Tidak tercapainya target tingkat keselamatan dan keamanan penerbangan

Risiko ini berkaitan dengan kemungkinan tidak terpenuhinya target keselamatan dan keamanan penerbangan akibat kelemahan dalam penerapan prosedur operasional standar, pengawasan, maupun pemeliharaan fasilitas keselamatan dan keamanan bandar udara.

b. Belum terpenuhinya fasilitas keselamatan dan keamanan sesuai standar yang ditetapkan

Risiko ini timbul apabila fasilitas keselamatan dan keamanan bandar udara belum tersedia secara lengkap atau belum memenuhi standar regulasi yang berlaku, sehingga dapat berdampak pada peningkatan potensi kejadian yang membahayakan keselamatan dan keamanan penerbangan.

3. Indikasi risiko untuk SK3 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik

Peningkatan Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik sangat dipengaruhi oleh Nilai Hasil Evaluasi AKIP Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara, Presentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara, Nilai Aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang Berhasil diinventarisasi (Presentase Nilai Aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang Berhasil Diinventarisasi); dan Presentase Pencapaian Target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP). Beberapa indikasi risiko permasalahan terkait dengan hal tersebut Adalah:

a. Kurangnya kualitas perencanaan dan tata kelola keuangan

Risiko ini muncul akibat perencanaan program dan pengelolaan keuangan yang belum optimal, yang dapat berdampak pada ketidakefisienan penggunaan anggaran serta terhambatnya pencapaian target kinerja organisasi.

b. Belum terpenuhinya jumlah dan kompetensi SDM UPBU Oksibil

Risiko ini berkaitan dengan keterbatasan jumlah pegawai maupun kompetensi yang dimiliki, khususnya dalam mendukung penerapan tata kelola pemerintahan yang baik. Kondisi ini dapat memengaruhi kualitas pelaksanaan administrasi, pengawasan, dan pelayanan publik.

c. Kurangnya optimalisasi implementasi e-government

Risiko ini terjadi apabila penerapan sistem e-government di lingkungan UPBU Oksibil belum berjalan secara optimal. Hal ini dapat menghambat efektivitas, transparansi, dan akuntabilitas penyelenggaraan pemerintahan serta pelayanan kepada masyarakat.

BAB III

ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KANTOR UPBU KELAS III OKSIBIL

A. ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KANTOR UPBU KELAS KELAS III OKSIBIL

Arah kebijakan Kantor UPBU Oksibil 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, Rencana Teknik Terinci (RTT) dan Lay out Plan;
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 Oksibil dengan Pemerintah Daerah;
6. Peningkatan koordinasi antara Kantor UPBU Oksibil 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 Oksibil 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 Pegunungan Bintang;
12. Mendukung kemudahan dalam penanganan bencana alam di wilayah Pegunungan Bintang.

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 Oksibil, maka beberapa kegiatan strategis (prioritas) yang akan dilaksanakan tahun 2025-2029 sesuai dengan Rencana Induk Bandar Udara Oksibil yang juga telah dituangkan dalam kerangka pendanaan tahun 2025-2029 antara lain adalah:

- a. Pekerjaan Pemotongan *Obstacle* dan Pemenuhan Standar Runway Strip termasuk Pengawasan;
- b. Perluasan Apron Tahap II dari 180 m x 75 m menjadi 240 m x 75 m termasuk Taxiway (18 m x 80 m) berikut Pengawasan;
- c. Perluasan Apron Tahap III dari 240 m x 75 m menjadi 290 m x 75 m termasuk Pengawasan;
- d. Pekerjaan Pelapisan Apron Bravo (120 m x 75 m) termasuk pengawasan
- e. Pekerjaan Levelling Landas Pacu dengan Aspal Hotmix;
- f. Pekerjaan Lanjutan Pembuatan Jalan Parimeter dan Pelapisan Jalan Eksisting;
- g. Pekerjaan Pembuatan Jalan Akses Gedung Terminal Penumpang;
- h. Pekerjaan Lanjutan pengadaan dan pemasangan pagar sisi darat;
- i. Pekerjaan Lanjutan Pengadaan dan Pemasangan pagar sisi udara;
- j. Pekerjaan Pembuatan Drainase Sisi Udara;
- k. Pekerjaan Pembuatan Drainase Sisi Darat;
- l. Pekerjaan Pembutan Talud Sisi Darat;
- m. Pekerjaan Pembangunan Gedung Terminal Tahap I (Struktur);
- n. Pekerjaan Pembangunan Gedung Terminal Tahap II;
- o. Pekerjaan Pembangunan Mess Pegawai Tipe I (2 Unit) termasuk Meubelair;
- p. Reinstalasi Jaringan Distribusi Gedung Operasional;

- q. Pengadaan dan Pemasangan Lampu Penerangan Jalan Solar Cell;
 - r. Pekerjaan Pembuatan *Water Treatmen Plant*;
 - s. Pekerjaan Pembuatan *Water Supply System*;
 - t. Penyusunan Laporan RKL RPL;
 - u. Pemenuhan Standar Warna Kendaraan PKP-PK (Foam Tender) dan 2 RIV;
 - v. Pertemuan Komite Keamanan Bandar Udara;
 - w. Pelatihan Keadaan Darurat Keamanan (*Contingency Exercise*) *Table Top*;
 - x. 'Pelatihan Keadaan Darurat Keamanan (*Contingency Exercise*) *Full Scale*;
 - y. Pengadaan dan pemasangan X-Ray *Baggage Dual View* dengan aplikasi TIP dan *Automatic Threat Detection*;
 - z. Pengadaan Mobil *Ambulance* beserta kelengkapannya;
 - aa. Pengadaan dan Pemasangan *Floodlight* tiang 3;
 - bb. Penyusunan Amandemen Dokumen AEP, Rapat komite dan Sosialisasi;
 - cc. Latihan PKD Parsial dan *Table Top*;
 - dd. Bimtek Penyusunan AM;
 - ee. Amandemen AM;
 - ff. Implementasi SMS;
 - gg. *Internal Annual Safety Inspection*;
 - hh. Peningkatan Kompetensi Personil Bandar Udara
 - ii. Pekerjaan Pengadaan dan Pemasangan CCTV;
 - jj. Pekerjaan Pengadaan dan Pemasangan PLTS 10 Kwp;
 - kk. Pekerjaan Pengadaan dan Pemasangan PLTS 30 Kwp.
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 Oksibil antara lain:

1. Perpres 12 Tahun 2025 tentang RPJMN Tahun 2025-2029 (Lampiran IV Matriks Pembangunan RPJMN Tahun 2025-2029) bahwa Pengembangan **Bandar Udara Oksibil** merupakan prioritas pengembangan peningkatan aksesibilitas dan konektivitas intra dan wilayah, melalui pengembangan bandar udara dan optimalisasi layanan bandara dengan output pengembangan angkutan udara perintis penumpang dan angkutan udara perintis kargo, serta pengembangan angkutan BBM pesawat udara untuk angkutan udara perintis penumpang.
2. Berdasarkan Keputusan Dirjen Perhubungan Udara Nomor KP 302 Tahun 2025 tentang Renstra Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029 bahwa:
 - Bandar Udara Oksibil merupakan bandar udara yang dilakukan perluasan jangkauan *Aeronautical Surveillance* melalui program penambahan *ADS-B ground station* guna meningkatkan keselamatan penerbangan;
 - Bandar Udara Oksibil merupakan bandar udara yang mendapatkan dukungan pelayanan lalu lintas penerbangan melalui penerapan jaringan jalur penerbangan visual (*Visual Flight Procedure*) untuk menjangkau bandar udara – bandar udara kecil di wilayah Papua jangkauan *Aeronautical Surveillance* melalui program penambahan *ADS-B ground station* guna meningkatkan keselamatan penerbangan;
 - Bandar Udara Oksibil merupakan bandar udara yang masuk indikasi pengembangan bandar udara di perbatasan (Lampiran IV RPJMN 2025-2029);
 - Bandar Udara Oksibil merupakan bandar udara yang masuk indikasi pengembangan bandar udara di perbatasan (KM 33 Tahun 2024 tentang Tata Nal Kebandarudaraan Nasional);
 - Bandar Udara Oksibil merupakan bandar udara yang masuk indikasi pengembangan bandar udara pendukung logistik (Lampiran II RPJMN 2025-2029: Matriks Sasaran dan Indikator Pembangunan);
 - Bandar Udara Oksibil merupakan bandar udara yang masuk indikasi pengembangan bandar udara pada Kawasan afirmasi (Lampiran IV RPJMN 2025-2029).
3. Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan nomor KM 33 Tahun 2024 tentang Tata Nal Kebandarudaraan Nasional bahwa sesuai Rencana Induk Nasional Bandar Udara (RINBU):

- Bandar Udara Oksibil memiliki peran sebagai simpul dalam jaringan transportasi udara, pintu gerbang kegiatan perekonomian, tempat kegiatan alih moda transportasi, pembuka isolasi daerah, pengembangan daerah perbatasan, penanganan daerah rawan bencana di daerah terisolir dan daerah perbatasan, serta prasarana memperkuat wawasan nusantara dan kedaulatan negara;
- Bandar Udara Oksibil merupakan bandar udara pengumpan dengan klasifikasi landas pacu 3C.

B. KERANGKA REGULASI KANTOR UPBU KELAS KELAS III OKSIBIL

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.

Tabel 3.1
Rencana Regulasi Tansportasi Udara Tahun 2025-2029

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

Sumber: Bagian Perencanaan Setditjen Perhubungan Udara

C. KERANGKA KELEMBAGAAN KANTOR UPBU KELAS KELAS III OKSIBIL

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 302 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025–2029, penataan kelembagaan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) Kelas III Oksibil dilakukan dalam rangka mewujudkan organisasi dan tata kerja yang tepat fungsi, tepat ukuran, dan berorientasi pada peningkatan kinerja pelayanan bandar udara. Penataan kelembagaan tersebut difokuskan pada penguatan struktur organisasi, kejelasan fungsi dan tugas, serta peningkatan efektivitas pelaksanaan kegiatan operasional dan administrasi.

Kerangka kelembagaan Kantor UPBU Kelas III Oksibil disusun dengan memperhatikan karakteristik dan skala operasional bandar udara, serta kebutuhan pelayanan transportasi udara di wilayah kerja. Secara struktural, Kantor UPBU Kelas III Oksibil dipimpin oleh seorang Kepala Unit yang bertanggung jawab atas penyelenggaraan pelayanan,

pengoperasian, pemeliharaan prasarana dan sarana bandar udara, serta pelaksanaan fungsi keselamatan dan keamanan penerbangan.

Dalam mendukung pelaksanaan tugas Kepala Unit, struktur organisasi UPBU Kelas III Oksibil terdiri atas unsur pelaksana teknis dan unsur administrasi yang menjalankan fungsi pelayanan operasional bandar udara, keselamatan dan keamanan penerbangan, serta dukungan tata usaha. Pembagian fungsi dan tugas dilaksanakan secara proporsional sesuai dengan beban kerja, kapasitas sumber daya manusia, serta kebutuhan operasional bandar udara, guna menjamin efektivitas dan efisiensi penyelenggaraan tugas.

Kerangka kelembagaan ini juga diarahkan untuk mendukung peningkatan kualitas tata kelola pemerintahan yang baik (good governance), melalui penguatan fungsi perencanaan, pengelolaan keuangan, pengelolaan sumber daya manusia, serta pemanfaatan teknologi informasi dalam mendukung pelayanan dan administrasi. Dengan demikian, Kantor UPBU Kelas III Oksibil diharapkan mampu melaksanakan peran dan fungsinya secara optimal dalam mendukung keselamatan, keamanan, dan kelancaran pelayanan transportasi udara sesuai dengan arah kebijakan dan sasaran strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

D. 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 3.2 disampaikan rencana tindak lanjut penyelesaian (RTP) dari hasil identifikasi risiko-risiko utama terhadap pencapaian masing-masing sasaran kegiatan pada tingkat UPBU Kelas III Oksibil (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 3.2
Matriks Identifikasi Awal Risiko Utama dan Rencana Mitigasi Risiko (Sektor Transportasi Udara)

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
Meningkatnya kinerja pelayanan Bandar Udara			
1	Tidak berfungsinya prasarana dan sarana transportasi udara dikarenakan terjadinya gangguan teknis maupun non teknis	a. Melakukan pemeliharaan preventif dan korektif terhadap seluruh prasarana dan sarana bandar udara secara terjadwal sesuai standar dan ketentuan yang berlaku, guna meminimalkan potensi gangguan teknis; b. Melaksanakan pengawasan dan inspeksi secara berkala terhadap kondisi fasilitas bandar udara, termasuk landasan pacu, apron, taxiway, peralatan navigasi, dan fasilitas pendukung lainnya, untuk mendeteksi potensi gangguan sejak dini; c. Menyusun dan menerapkan prosedur operasional standar (SOP) dalam penanganan gangguan teknis dan nonteknis, termasuk	Kepala Kantor UPBU Kelas III Oksibil

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
		mekanisme pelaporan, koordinasi, dan penanganan darurat agar operasional bandar udara tetap berjalan dengan aman dan terkendali; dan d. Mengupayakan ketersediaan peralatan cadangan serta dukungan logistik yang memadai untuk mengantisipasi terjadinya kerusakan atau gangguan pada sarana utama bandar udara.	
2	Belum terpenuhinya standar pelayanan minimal (SPM) pada sarana dan prasarana transportasi udara	a. Melakukan pemetaan dan evaluasi secara berkala terhadap seluruh sarana dan prasarana bandar udara untuk mengidentifikasi kesenjangan antara kondisi eksisting dengan ketentuan Standar Pelayanan Minimal yang berlaku; b. Mengupayakan peningkatan kualitas, kelengkapan, dan keandalan sarana dan prasarana pelayanan bandar udara, termasuk fasilitas penumpang, fasilitas keselamatan, serta fasilitas pendukung lainnya sesuai dengan ketentuan SPM; dan c. Melaksanakan monitoring dan evaluasi secara berkala terhadap tingkat pemenuhan SPM, sebagai dasar untuk perbaikan berkelanjutan dan peningkatan kualitas pelayanan transportasi udara di UPBU Kelas III Oksibil.	
Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara			

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
1	Tidak tercapainya target tingkat keselamatan dan keamanan penerbangan	a. Melaksanakan audit, inspeksi, dan penilaian keselamatan dan keamanan penerbangan secara rutin untuk mengidentifikasi potensi risiko dan ketidaksesuaian, serta menindaklanjuti hasil temuan secara tepat waktu; b. Meningkatkan kemampuan dan profesionalisme SDM melalui pelatihan, sertifikasi, dan pembinaan berkelanjutan agar mampu melaksanakan tugas keselamatan dan keamanan penerbangan secara optimal; dan c. Memastikan seluruh kegiatan operasional bandar udara dilaksanakan sesuai dengan SOP keselamatan dan keamanan penerbangan yang berlaku melalui pengawasan dan pengendalian secara konsisten.	Kepala Kantor UPBU Kelas III Oksibil
2	Belum terpenuhinya fasilitas keselamatan dan keamanan transportasi udara sesuai dengan standar yang ditetapkan	a. Menyusun rencana pemenuhan fasilitas keselamatan dan keamanan berdasarkan skala prioritas dan ketersediaan anggaran; dan b. Mengajukan usulan pengadaan fasilitas keselamatan dan keamanan sesuai ketentuan dan kebutuhan operasional.	
3.	Kondisi cuaca ekstrem dan bencana alam yang mengganggu keselamatan dan keamanan penerbangan	a. Melakukan pemantauan dan koordinasi intensif dengan instansi terkait terkait informasi cuaca dan potensi bencana; b. Menerapkan prosedur operasional penanganan cuaca ekstrem dan bencana alam; dan c. Meningkatkan kesiapsiagaan	

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
		personel serta sarana pendukung.	
3	Belum terpenuhinya jumlah dan kompetensi SDM Teknisi	a. Melakukan pemetaan kebutuhan jumlah dan kompetensi SDM teknisi; b. Mengusulkan pemenuhan dan penempatan SDM sesuai kebutuhan; dan c. Meningkatkan kompetensi teknisi melalui pelatihan dan sertifikasi teknis.	
Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik			
1	Kurangnya kualitas perencanaan dan tata kelola keuangan	a. Meningkatkan kualitas perencanaan melalui penyusunan program dan anggaran yang berbasis kinerja; b. Memperkuat pengendalian dan pengawasan pengelolaan keuangan; c. Meningkatkan kompetensi SDM di bidang perencanaan dan keuangan; serta d. Melakukan monitoring dan evaluasi secara berkala guna memastikan tata kelola keuangan yang efektif, efisien, dan akuntabel.	Kepala Kantor UPBU Kelas III Oksibil
2	Belum terpenuhinya jumlah dan kompetensi SDM UPBU Oksibil	a. Melakukan analisis kebutuhan jumlah dan kompetensi SDM; b. Mengusulkan pemenuhan dan penataan SDM sesuai beban kerja; c. Meningkatkan kompetensi pegawai melalui pelatihan dan pengembangan kapasitas; serta d. Mengoptimalkan pemanfaatan SDM yang ada untuk mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi UPBU Oksibil secara efektif	

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
3	Kurang optimalnya implementasi <i>e-government</i> di lingkungan UPBU Kelas III Oksibil	a. Meningkatkan pemanfaatan sistem e-government melalui penguatan infrastruktur teknologi informasi; b. Peningkatan kompetensi SDM dalam pengoperasian sistem digital; c. Penyusunan dan penerapan SOP layanan berbasis elektronik, serta d. Melakukan monitoring dan evaluasi secara berkala untuk mendukung efektivitas, transparansi, dan akuntabilitas penyelenggaraan pemerintahan di lingkungan UPBU Kelas III Oksibil.	

BAB IV

TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN KANTOR UPBU OKSIBIL

A. SASARAN DAN TARGET PEMBANGUNAN NASIONAL

A.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.

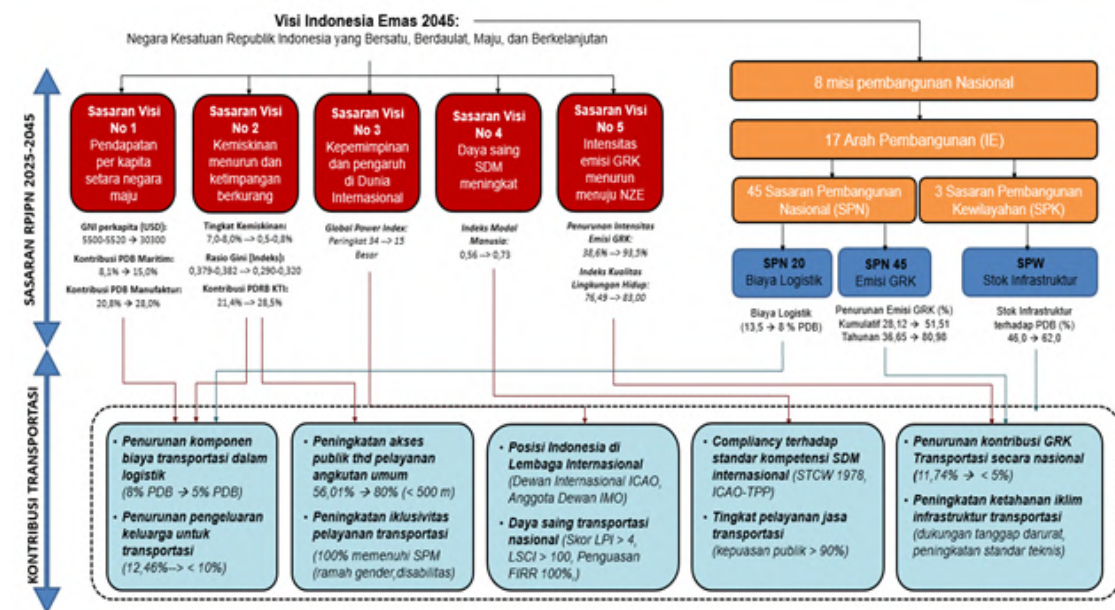
Sasaran kedua, sejalan dengan peningkatan ekonomi yang tinggi, kesempatan kerja dan pendapatan kelas menengah meningkat, sehingga kemiskinan menurun menjadi 0,5-0,8 persen dengan memastikan bahwa pengukuran kemiskinan dapat mengukur kesejahteraan rakyat secara absolut dan peningkatannya dapat dibandingkan 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

A.2. Sasaran Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029

Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025-2029 dilengkapi dengan sasaran pembangunan yang terukur. Sasaran pembangunan menggambarkan kondisi yang diharapkan dalam mencapai penurunan kemiskinan, peningkatan kualitas sumber daya manusia, dan pertumbuhan ekonomi tinggi berkelanjutan. Kondisi yang diharapkan juga diperkuat dengan sasaran pada aspek politik luar negeri dan lingkungan. Pencapaian sasaran pembangunan nasional tahun 2025-2029 merupakan manifestasi dari penguatan transformasi menuju Indonesia Emas 2045.

RPJMN 2025-2029 memuat Delapan Prioritas Nasional pembangunan jangka menengah. Prioritas Nasional ini merupakan wujud implementasi langsung dari Asta Cita yang merupakan misi dari Presiden. Setiap prioritas nasional mencakup langkah-langkah strategis untuk mencapai keberhasilan pembangunan dalam periode jangka menengah tahun 2025-2029.

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

Tabel 4.1
Sasaran Utama Prioritas Nasional RPJMN 2025-2029
(Dukungan Sektor Transportasi)

Prioritas Nasional	Sasaran dan Indikator	Baseline 2024
Prioritas Nasional 2: Memantapkan Sistem Pertahanan Keamanan Negara dan Mendorong Kemandirian Bangsa melalui Swasembada Pangan, Energi, Air, Ekonomi Syariah, Ekonomi Digital, Ekonomi Hijau, dan Ekonomi Biru	Sasaran : Terwujudnya Transformasi Ekonomi Hijau	
	Persentase Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca (GRK) Kumulatif (%)	17,02 (2023)
	Persentase Penurunan Emisi Gas Rumah Kaca (GRK) Tahunan (%)	23,48 (2023)
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)

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

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							
Prioritas Nasional/ Program Prioritas/ Kegiatan Prioritas/ Proyek Prioritas	Sasaran	Indikator	Satuan	Baseline 2024	Target 2025	Target 2029	Agenda Transformasi
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	
		08 - Jumlah bandara primer / utama yang	lokasi (kumulatif)	3 (2023)	9	5	

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
Koordinator Pencapaian Indikator Program Prioritas			
PP.03.01 - On Time Performance penerbangan	persen	72,46 (2023)	80
Pengampu Pencapaian Indikator Kegiatan Prioritas			
KP 03.01.04 - Bandara yang dibangun dan dikembangkan (kumulatif angka dasar tahun 2020)	lokasi, kumulatif	100 (2023)	116
KP 03.01.04 - Jumlah layanan nonkomersil angkutan udara penumpang dan kargo	layanan	261 (2023)	313
KP 03.01.04 - Persentase kepatuhan keamanan penerbangan	persen	80,58 (2023)	77
KP 05.03.01 - Biaya transportasi logistik pada angkutan udara terhadap PDB	persen	0,89	0,84
KP 05.03.01 - Jumlah bandara	lokasi (kumulatif)	3 (2023)	9

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.

RENCANA STRATEGIS KANTOR UPBU OKSIBIL KELAS III

Indikator		Satuan	Baseline 2024	Target					Keterangan
KP 05.03.01	Volume angkutan barang transportasi udara pada bandara primer/ utama	juta kg	1,391	1,41 9	1,44 7	1,47 6	1,50 5	1,53 6	1. Sultan Iskandar Muda 2. Kualanamu 3. Minangkabau 4. Sultan Syarif Kasim II 5. Sultan Thaha 6. Hang Nadim 7. Depati Amir 8. Sultan Mahmud Baharuddin II 9. Fatmawati-Soekarno 10. Radin Inten 2 11. Soekarno-Hatta 12. Kertajati 13. Kulon Progo (NYIA) 14. Ahmad Yani 15. Juanda 16. I Gusti Ngurah Rai 17. El Tari 18. Zainudin Abdul Majid (BIL) 19. Patiimura 20. Sultan Baullah 21. Supadio 22. Tjilik Riwut 23. Syamsudin Noor 24. SAMS Sepinggan 25. Juwata 26. Sam Ratulangi 27. Djalaluddin 28. Mutiara Sis Al Jufri 29. Tampa Padang 30. Sultan Hasanuddin 31. Haluoleo 32. DEO Sorong 33. Sentani 34. Rendani 35. Mopah 36. Nabire Baru 37. Wamena

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

INDIKATOR KINERJA BIAYA TRANSPORTASI LOGISTIK PADA SEKTOR TRANSPORTASI UDARA

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

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

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

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

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

B. INDIKASI KEGIATAN STRATEGIS

B.1. Indikasi Kegiatan Strategis RPJMN 2025-2029

Indikasi Kegiatan Strategis RPJMN Tahun 2025–2029 pada Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) Kelas III Oksibil disusun sebagai acuan pelaksanaan program dan kegiatan dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional di bidang transportasi udara. Kegiatan strategis tersebut diarahkan pada peningkatan keselamatan dan keamanan penerbangan, kualitas pelayanan bandar udara, serta

penguatan tata kelola organisasi sesuai dengan kebutuhan dan karakteristik wilayah kerja. Adapun indikasi kegiatan strategis pada kantor UPBU Kelas III Oksibil antara lain:

1. Indikasi Pengembangan bandar Udara di perbatasan (Lampiran IV RPJMN 2025-2029)

Pengembangan bandar udara tersebut memperhatikan rencana induk bandar udara, RTT sisi udara dan sisi darat, dan kesiapan lahan serta mempertimbangkan optimalisasi bandar udara dan ketersediaan anggaran.

2. Indikasi Pengembangan bandar Udara di daerah rawan bencana (KM 33 Tahun 2024 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional)

Pengembangan bandar udara tersebut memperhatikan rencana induk bandar udara, RTT sisi udara dan sisi darat, dan kesiapan lahan serta mempertimbangkan optimalisasi bandar udara dan ketersediaan anggaran.

3. Indikasi Pengembangan bandar Udara pendukung logistik (Lampiran II RPJMN 2025-2029: Matriks sasaran dan indikator pembangunan)

Pengembangan bandar udara tersebut memperhatikan rencana induk bandar udara, RTT sisi udara dan sisi darat, dan kesiapan lahan serta mempertimbangkan optimalisasi bandar udara dan ketersediaan anggaran. Pengembangan bandar udara pendukung logistik diperuntukkan pada bandar udara yang melayani rute perintis kargo (Jembatan Udara).

4. Indikasi Pengembangan bandar Udara pada Kawasan afirmasi (Lampiran IV RPJMN 2025-2029: Kawasan afirmasi daerah tertinggal)

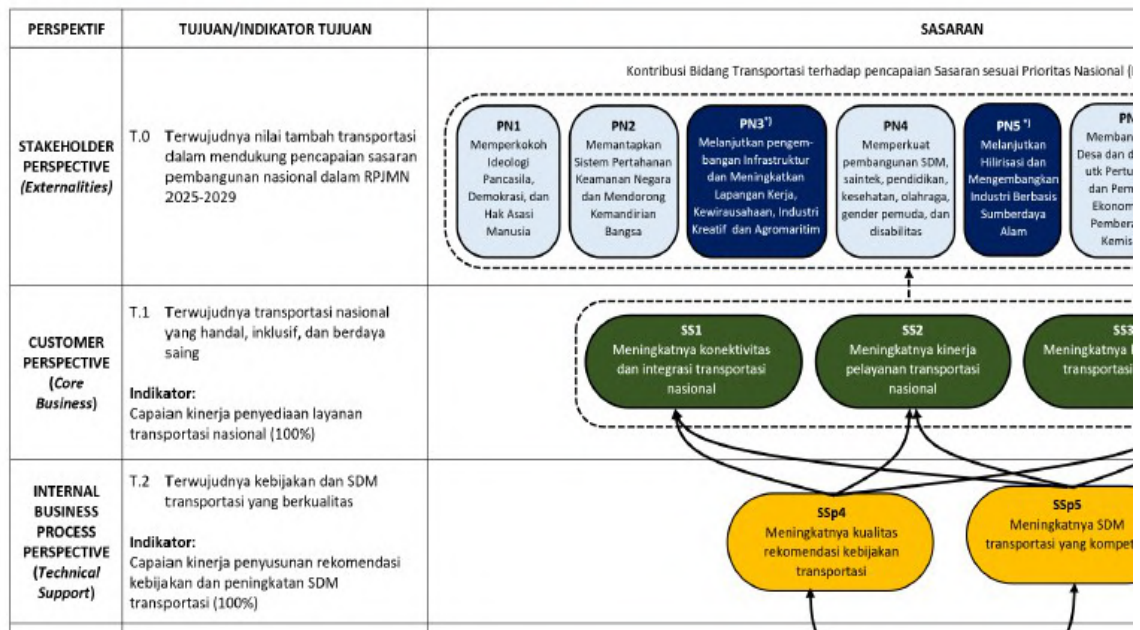
Pengembangan bandar udara tersebut memperhatikan rencana induk bandar udara, RTT sisi udara dan sisi darat, dan kesiapan lahan serta mempertimbangkan optimalisasi bandar udara dan ketersediaan anggaran.

C. 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



Gambar 4.3
Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

Tabel 4.7
Target Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan 2025-2029

Tabel 4.41 Target Kinerja Kementerian Perhubungan 2025-2029

Tujuan	Sasaran Strategis	Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS)		Satuan	Baseline 2024	2025	
T.1 Terwujudnya transportasi nasional yang handal, inklusif, dan berdaya saing	SS.1 Meningkatkan Konektivitas dan Integrasi Transportasi Nasional	IKSS.1	Rasio Konektivitas Transportasi Nasional	Rasio	0,633	0,707	
		IKSS.2	Tingkat Integrasi Transportasi Nasional	%	16,117	16,491	
	SS.2 Meningkatkan Kinerja Pelayanan Transportasi Nasional	IKSS.2	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	Indeks	95,653	94,474	
	SS.3 Meningkatkan Keselamatan Transportasi Nasional	IKSS.3	Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional	%	97,497	97,925	
T.2 Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas	SSp.4 Meningkatkan Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi	IKSSp.4	Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi	Indeks	N/A	85,000	
	SSp.5 Meningkatkan SDM	IKSSp.5	Peningkatan	%	103,589	85,500	

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

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

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

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

*) 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.

E. TARGET KINERJA KANTOR UPBU OKSIBIL TAHUN 2025-2029

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

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

No	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan Sasaran Kegiatan		Satuan	Target Kinerja				
					2025	2026	2027	2028	2029
SK1	Meningkatnya kinerja pelayanan Bandar Udara	IKSK 1.1	Jumlah penumpang yang dilayani	orang	33.627	34.000	34.500	35.000	35.500
		IKSK 1.2	Jumlah kargo yang dilayani	kg	8.249.244	8.300.000	8.350.000	8.400.000	8.450.000
		IKSK 1.3	Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani	angka	7.904	7.950	8.000	8.050	8.100
		IKSK 1.4	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Bandar Udara	Indeks	94,12	95	95,1	95,2	95,3
SK2	Meningkatnya keselamatan dan keamanan Penerbangan di Bandar Udara	IKK 2.1	Persentase <i>Safety Performance Indikator</i> (SPI) Bandar Udara	%	-	100	100	100	100
		IKK 2.2	Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan di bandar udara	%	-	96	96,1	96,2	96,3
SKp3	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Kantor Penyelenggara Bandar Udara	IKKp 3.1	Nilai Hasil Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	Nilai	80,35	80,45	80,55	80,65	80,75
		IKKp 3.2	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	%	91,28	91,38	91,48	91,58	91,68
		IKKp 3.3	Persentase nilai aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi	%	100	100	100	100	100
		IKKp 3.4	Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)	%	100	100	100	100	100

Pada indikator Persentase *Safety Performance Indikator* (SPI) Bandar Udara dan Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan di bandar udara di tahun 2025, target masih bernilai 0 (nol) dikarenakan belum melakukan dan menyampaikan *self-assessment* pada tahun tersebut. Kedua target indikator tersebut baru ditetapkan melalui Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP-DJPU 140 Tahun 2026 pada tanggal 11 Juni 2026.

F. KERANGKA PENDANAAN KANTOR UPBU KELAS III OKSIBIL TAHUN 2025-2029

Kantor UPBU Oksibil 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);
 - b. Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Udara

Kerangka pendanaan Kantor UPBU Oksibil tahun 2025-2029 menunjukkan bahwa total kebutuhan anggaran tahun 2025-2029 sebesar Rp.934.791.232.935,-. Rekapitulasi kebutuhan pendanaan Kantor UPBU Oksibil per tahun dapat dilihat pada tabel berikut ini. Adapun rincian kebutuhan pendanaan untuk masing-masing program dan kegiatan dapat dilihat pada Lampiran 2.

**Tabel 4.10 Indikasi Pendanaan Kantor UPBU Oksibil
Tahun 2025-2029**

NO	PROGRAM/KEGIATAN	Indikasi Pendanaan Tahun 2025-2029 (Rp)					
		2025	2026	2027	2028	2029	TOTAL
	KANTOR UPBU OKSIBIL	76,343,150,000	104,372,600,000	166,748,830,000	142,141,080,000	285,458,450,000	775,064,110,000
	PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS						
I.	Pelayanan Transportasi Udara	50,741,640,000	58,351,450,000	60,108,100,000	60,108,100,000	100,591,650,000	329,900,940,000
II.	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	330,000,000	17,635,870,000	76,545,350,000	55,371,420,000	148,008,230,000	297,890,870,000
III.	Keselamatan Dan Kemanan Transportasi Udara	9,925,000,000	5,100,000,000	8,175,000,000	2,350,000,000	10,025,000,000	35,575,000,000
IV.	Penunjang Teknis Transportasi Udara	1,589,750,000	7,705,630,000	5,286,810,000	5,866,400,000	6,396,940,000	26,845,530,000
	PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN						
I.	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN Dan Umum Transportasi Udara	13,485,320,000	15,281,070,000	16,305,130,000	18,083,870,000	20,039,210,000	83,194,600,000
II.	Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi	271,440,000	298,580,000	328,440,000	361,290,000	397,420,000	1,657,170,000

BAB V

PENUTUP

A. ARAHAN PELAKSANAAN

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

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

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

Oksibil, 31 Juli 2026

KEPALA KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS III OKSIBIL



Agus Hadi Sudarmanto, S.H.
NIP. 198008312006041001

No.	Proses	Nama	Jabatan	Tanggal	Paraf
1	Dikonsep	Dhion Andigi Yuffty	Tim Penyusun Renstra	31/7/26	
2	Diperiksa	Purjianto	Ketua Tim Tata Usaha	31/7-26	
3	Diperiksa	Roynaldo Nila Mahuse	Ketua Tim TOKPD	31/7/26	

LAMPIRAN RENCANA STRATEGIS (RENSTRA)

**KANTOR UPBU KELAS III
OKSIBIL**

TAHUN 2025 - 2029



JANUARI

TAHUN 2026

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

PROGRAM/ KEGIATAN	SASARAN PROGRAM (OUTCOME)/ SASARAN KEGIATAN (OUTPUT) INDIKATOR		LOKASI	TARGET					SATUAN	ALOKASI (DALAM JUTA RUPIAH)						UNIT ORGANISASI PELAKSANA	
				2025	2026	2027	2028	2029		2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029		
DITJEN PERHUBUNGAN UDARA										76,188,487.00	104,060,628.50	166,575,083.21	141,808,093.12	285,261,584.52	773,893,876.34		
	SK1	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Bandar Udara									104,060,628.50	166,575,083.21	141,808,093.12	285,261,584.52			
		IKK 1	Jumlah Penumpang yang Dilayani		33,627	34,000	34,500	35,000	35,500	Orang	51,328,939.00	75,503,345.70	119,401,080.13	87,211,009.73	225,172,510.79	558,616,885.35	Kantor UPBU Kelas III Oksibil
		IKK 2	Jumlah Kargo yang Dilayani		8,249,244	8,300,000	8,350,000	8,400,000	8,450,000	Kg	-	-	-	-	-	-	Kantor UPBU Kelas III Oksibil
		IKK 3	Jumlah Pergerakan Pesawat yang Dilayani		7,904	7,950	8,000	8,050	8,100	Angka	875,000.00	6,758,500.00	4,398,350.00	4,838,185.00	29,570,003.50	46,440,038.50	Kantor UPBU Kelas III Oksibil
		IKK 4	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Bandar Udara		94.12	95.00	95.10	95.20	95.30	Indeks	63,724.00	167,376.40	77,106.04	182,096.64	190,578.31	680,881.39	Kantor UPBU Kelas III Oksibil
	SK2	Meningkatnya Keselamatan dan keamanan Penerbangan di Bandar Udara															
		IKK 5	Persentase <i>Safety Performance Indicator</i> (SPI) di Bandar udara		-	100	100	100	100	%	9,000,000.00	3,850,000.00	7,100,000.00	1,600,000.00	9,200,000.00	30,750,000.00	Kantor UPBU Kelas III Oksibil
		IKK 6	Persentase Pemenuhan Standar Keamanan penerbangan di Bandar udara		-	96.00	96.10	96.20	96.3	%	1,255,000.00	1,250,000.00	1,075,000.00	750,000.00	825,000.00	5,155,000.00	Kantor UPBU Kelas III Oksibil
	SK3	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik															
		IKK 7	Nilai Hasil Evaluasi AKIP Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara		80.35	80.45	80.55	80.65	80.75	Nilai	9,425,823.00	10,667,405.30	11,393,145.83	12,532,460.41	14,095,706.45	58,114,541.00	Kantor UPBU Kelas III Oksibil
IKK 8		Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara		91.28	91.38	91.48	91.58	91.68	%	4,147,101.00	4,561,811.10	5,017,992.21	5,519,791.43	6,071,770.57	25,318,466.32	Kantor UPBU Kelas III Oksibil	
	IKK 9	Persentase nilai aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi		100	100	100	100	100	%	92,900.00	102,190.00	112,409.00	123,649.90	136,014.89	567,163.79	Kantor UPBU Kelas III Oksibil	
	IKK 10	Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)		100	100	100	100	100	%	-	1,200,000.00	18,000,000.00	29,050,900.00	-	48,250,900.00	Kantor UPBU Kelas III Oksibil	

LAMPIRAN II

MATRIKS PENDANAAN KANTOR UPBU KELAS III OKSIBIL TAHUN 2025-2029 TERHADAP KEGIATAN PRIORITAS NASIONAL

KEGIATAN PRIORITAS/ PROYEK PRIORITAS/ RINCIAN OUTPUT	PENUGASAN INDIKATOR	TARGET					ALOKASI APBN (DALAM JUTA RUPIAH)					ALOKASI NON-APBN (DALAM JUTA RUPIAH)					TOTAL (DALAM JUTA RUPIAH)					
		2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029
04-Pengembangan Jaringan Bandara Terpadu							-	-	69,520.67	69,520.67	69,520.67						-	-	69,520.67	69,520.67	69,520.67	208,562.00
01-Pembangunan dan Pengembangan Bandara							-	-	69,520.67	69,520.67	69,520.67						-	-	69,520.67	69,520.67	69,520.67	208,562.00
026 - Pengembangan Bandar Udara Oksibil, Pegunungan Bintang, Papua Pegunungan	Indikator 02 - Jumlah Bandara yang dikembangkan	0	0	1	1	1	-	-	69,520.67	69,520.67	69,520.67						-	-	69,520.67	69,520.67	69,520.67	208,562.00

LAMPIRAN III

Matriks Kerangka Regulasi Kantor UPBU Kelas III Oksibil Tahun 2025-2029

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
Direktorat Angkutan Udara										
1.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 30 Tahun 2021 tentang Standar Minimal Pelayanan Penumpang Angkutan Udara	-	✓	✓	-	-	Rancangan Peraturan Menteri ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyelarasan dengan revisi Peraturan Menteri Perhubungan PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut b. Akan mencabut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 89 Tahun 2015 Penanganan Keterlambatan Penerbangan (<i>Delay Management</i>) pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur besaran kompensasi keterlambatan penerbangan dan evaluasi terhadap pengaturan penilaian <i>delay management</i> Badan Usaha Angkutan Udara.	2025 - 2029	
2.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2016 tentang Pengelolaan Alokasi Ketersediaan Waktu Terbang (<i>Slot Time</i>) Bandar Udara	-	✓	-	-	-	a. Evaluasi terkait organisasi penyelenggaraan slot b. Jumlah bandar udara yang dikelola oleh pengelola slot Indonesia (<i>Indonesia Airport Slot Management/ IASM</i>).	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. evaluasi organisasi penyelenggaraan slot; dan b. fleksibilitas penetapan bandar udara yang akan dikelola oleh pengelola slot (<i>Indonesia Airport Slot Management/ IASM</i>).	2025 - 2029	
3.	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	
4.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan 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	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 (sebagaimana telah terbitnya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2025 - 2029 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 35 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara)							b. Hak angkut (ketentuan terkait penambahan kapasitas, dsb) c. Pengaturan tentang Part Charter (termasuk Angkutan umroh) d. Ketentuan Penunjukkan Designated Airlines (Pencabutan designated airlines bagi maskapai nasional yang tidak melakukan penerbangan sesuai 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).		
5.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 20 Tahun 2019 tentang Tata Cara Dan Formulasi Perhitungan Tarif Batas Atas Penumpang Pelayan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang untuk penyesuaian dengan perkembangan industri penerbangan nasional dan global	Dalam Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini akan diatur penyempurnaan formulasi perhitungan tarif dasar.	2025 – 2029	

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				
6.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 79 Tahun 2017 tentang Kriteria dan Penyelenggaraan Kegiatan Angkutan Udara Perintis dan Subsidi Angkutan Udara Kargo	-	✓	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri ini disusun dengan latar belakang untuk penyesuaian pengaturan kriteria dan Penyelenggaraan kegiatan angkutan udara perintis dan subsidi angkutan 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	
7.	Rancangan Peraturan Menteri tentang Standar Pelayanan Penerbangan Haji	-	-	✓	-	-	Rancangan Peraturan Menteri ini disusun dengan latar belakang untuk mencabut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Penerbangan Haji	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur ketentuan pencabutan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 1 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Penerbangan Haji.	2025 - 2029	
8.	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	
9.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk Pelaksanaan Terbang/Flight	-	-	✓	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Pencabutan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara SKEP 195 Tahun 2008	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. kegiatan penerbangan yang wajib memiliki persetujuan 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				
	Approval (FA)						tentang Petunjuk Pelaksanaan Terbang/ <i>Flight Approval</i> (FA) b. Penyesuaian pengaturan persetujuan terbang (<i>flight approval/FA</i>) dengan kondisi saat ini.	b. tata cara penerbitan persetujuan terbang; dan c. kewenangan penerbitan persetujuan terbang.		
10.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Penyusunan Rencana Usaha (<i>Business Plan</i>)	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang : a. untuk dokumen Reformasi Birokrasi; b. Pedoman bagi pelaku usaha dalam menyusun rencana usaha dalam memenuhi persyaratan perizinan berusaha	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur format penyusunan rencana usaha (<i>business plan</i>)	2025 - 2029	
11.	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 <i>Online Single Submission</i> (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 (<i>business plan</i>) c. Penambahan proses penerbitan persetujuan penunjukkan perwakilan perusahaan angkutan udara asing melalui SIP-TAU	2025 - 2029	
12.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang SOP Tata Cara dan Evaluasi Pelaksanaan Penerbangan Berjadwal Tidak Sesuai Dengan Penetapan Pelaksanaan Rute	✓	-	-	-	-	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;	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	Penerbangan (PPRP)							pengawasan terhadap hasil tindak lanjut rekomendasi.		
13.	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	
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	-	✓	-	-	-	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		

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				
	Data Lalu Lintas Angkutan Udara									
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 tentang penyelenggaraan angkutan udara, Pelaporan data LLAU perlu diubah dalam rangka monitoring slot time, sebagai amanat PM 2/2025 - 2029.	Dalam rancangan revisi Peraturan Direktur Jenderal ini akan diatur beberapa hal sebagai berikut: 1. Kewajiban pelaporan realtime, 2. Prosedur integrasi dengan Pusintrans, 3. Prosedur integrasi dengan AOL (pencabutan PPRP)		
17	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor:KP 112 Tahun 2017 Tentang Tata cara Pengelolaan Alokasi Ketersediaan Waktu Terbang (Slot Time) Bandar Udara	-	✓	-	-	-	KP 112 Tahun 2017 adalah Peraturan tentang Tata Cara Pengelolaan Slot yang menunjuk kepada PM 57 Tahun 2016. Ketika Peraturan induknya direvisi, maka peraturan pelaksanaannya juga perlu untuk direvisi	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Penguatan fungsi penyelenggara Bandar Udara sebagai penanggung jawab Tunggal (<i>single accountable</i>) operasional di bandara; b. Memperjelas tanggung jawab pengelola bandara dalam pengelolaan slot time <i>regular</i> dan <i>irregular</i> c. Memperjelas pihak-pihak yang dapat mengajukan slot time; d. Penekanan terhadap tanggung jawab pengelola slot untuk melaporkan		

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 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 pembangunan Bandar Udara.	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Penetapan lokasi bandar udara b. Persetujuan pembangunan dan pengembangan bandar udara c. Standar fasilitas bandar udara d. Pengawasan	2025 - 2029	
19.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengoperasian Bandar Udara	-	✓	✓	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan 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	-	✓	✓	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyederhanaan peraturan menteri di bidang bandar udara (PM 81, PM41)	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut:	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	Kebandarudaraan						b. Menghilangkan tumpang tindih pengaturan di bidang bandar udara c. Menyesuaikan Revisi PP5 d. Pedoman pelaksanaan perusahaan dan pelayanan bandar udara. e. Penerapan tarif transit transfer f. Penyesuaian jenis tarif jasa kebandarudaraan	a. Kegiatan Perusahaan 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		
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 pedoman penyelenggara bandar udara untuk pengelolaan lingkungan hidup	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. kewajiban penyelenggara bandar udara dalam penataan lingkungan hidup b. ruang lingkup penanggung jawab pelaksanaan pengelolaan lingkungan hidup bandar udara c. tugas dan tanggung jawab		
23.	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan Tentang Rencana Induk	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. sebagai pedoman pembangunan dan	Dalam Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut:	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	Bandar Udara Utarom						pengembangan Bandar Udara b. sebagai pemenuhan Readiness Criteria	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.		
24.	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan Tentang Rencana Induk Bandar Udara Kalimantan	✓	-	-	-	-	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 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; f. daerah lingkungan kerja bandar udara; g. daerah lingkungan kepentingan 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				
								h. kawasan keselamatan operasi penerbangan; dan i. batas kawasan kebisingan.		
26.	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan Tentang Rencana Induk Bandar Udara Bangngu Loni	✓	-	-	-	-	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	
27.	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan Tentang Rencana Induk Bandar Udara Kualanamu	-	✓	✓	-	-	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	
28.	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan Tentang Rencana Induk	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. sebagai pedoman pembangunan dan	Dalam Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut:	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	Bandar Udara Keping						a. pengembangan Bandar Udara b. sebagai pemenuhan Readiness Criteria	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.		
29.	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan Tentang Rencana Induk Bandar Udara Babo	✓	-	-	-	-	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 batas kawasan kebisingan.	2025 - 2029	
30.	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan Tentang Rencana Induk Bandar Udara Paser	-	✓	✓	-	-	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	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
								udara; h. kawasan keselamatan operasi penerbangan; dan i. batas kawasan kebisingan.		
31.	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan Tentang Rencana Induk Bandar Udara Batom	✓	-	-	-	-	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	
32.	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan Tentang Rencana Induk Bandar Udara Soa - Bajawa	✓	-	-	-	-	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	
33.	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut:	Dalam Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai	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 Rencana Induk Bandar Udara Long Bawan						a. sebagai pedoman pembangunan dan pengembangan Bandar Udara b. sebagai pemenuhan Readiness Criteria	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.		
34.	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan Tentang Rencana Induk Bandar Udara Melonguane	✓	-	-	-	-	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	
35.	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan Tentang Rencana Induk Bandar Udara Timika	✓	-	-	-	-	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.		
36.	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan Tentang Rencana Induk Bandar Udara Tanah Merah	-	✓	✓	-	-	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	
37.	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan Tentang Rencana Induk Bandar Udara Selayar	✓	-	-	-	-	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	
38.	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan	-	✓	✓	-	-	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini	Dalam Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai	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 Rencana Induk Bandar Udara Raja Haji Abdullah						disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. sebagai pedoman pembangunan dan pengembangan Bandar Udara b. sebagai pemenuhan Readiness Criteria	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.		
39.	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; g. daerah lingkungan kepentingan bandar udara; h. kawasan keselamatan operasi penerbangan; dan i. batas kawasan kebisingan.	2025 - 2029	
40.	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	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
								udara; h. kawasan keselamatan operasi penerbangan; dan i. batas kawasan kebisingan.		
41.	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 i. batas kawasan kebisingan.	2025 - 2029	
42.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang <i>Airport Collaborative Decision Making</i>	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Mendukung efisiensi operasional bandar udara b. Penerapan standar dalam pengoperasian bandar udara guna kolaborasi antar stakeholder di bandar udara	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini akan diatur tata cara pelaksanaan ACDM	2025 - 2029	
43.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Penetapan <i>Notice Airport Capacity</i>	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Turunan PM Pengoperasian b. Sebagai pedoman dalam perhitungan NAC guna efektifitas pengembangan dan pengoperasian bandar udara	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Tata cara perhitungan NAC Runway b. Tata cara perhitungan NAC Apron c. Tata cara perhitungan NAC Terminal	2025 - 2029	
44.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur	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				
	Pedoman Penyelenggaraan Pelatihan						berikut: a. Turunan PM Pengoperasian b. Sebagai pedoman dalam penyelenggaraan pelatihan	tata cara penyelenggaraan pelatihan		
45.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 30 Tahun 2022 Tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual Of Standard CASR Part 139) Volume IV Pelayanan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK)	-	✓	✓	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penambahan penjelasan penggunaan foam mutu C sebagai alternatif penggunaan foam mutu B b. Menghilangkan nurse tender sebagai persyaratan wajib kategori 7 ke atas	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Standar teknis b. Persyaratan operasi Bagi penyelenggara bandar udara dan penyelenggara heliport dalam melakukan pelayanan PKP-PK	2025 - 2029	
46.	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	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang menambah substansi baru mengenai Dokumen Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara (AEP) untuk <i>heliport</i> dan <i>seaplane</i>	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. pedoman penyusunan AEP Aerodrome Daratan, Heliport, Aerodrome perairan; dan b. pedoman pemeriksaan dokumen AEP.	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	Udara									
47.	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	
48.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/114/VI/2002 tentang Standar Gambar Instalasi Sistem Penerangan Bandar Udara (Airfield Lighting System)	-	✓	✓	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Menyesuaikan konfigurasi AFL terbaru sesuai dengan PR 21 Tahun 2023 MOS Vol 1 Aerodrome Daratan b. Memberikan standar gambar instalasi pekerjaan AFL	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pedoman Standar Instalasi Sistem lampu pendaratan visual b. Standar detail tentang grounding, galian kabel, fondasi, bak trafo, penanda kabel	2025 - 2029	
49.	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	
50.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Tata Cara Verifikasi	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut:	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut:	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	Persyaratan Sertifikat Standar Badan Usaha Bandar Udara (SS-BUBU)						a. Turunan PM Pengusahaan b. Sebagai pedoman dalam verifikasi persyaratan SS BUBU	a. Evaluasi direksi BUBU b. Evaluasi business plan c. Flow verifikasi OSS		
51.	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	
52.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Tentang Tata Letak Fasilitas Bandar Udara Dabra	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai pedoman pembangunan Bandar Udara	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. tata letak fasilitas; b. kebutuhan dan pemanfaatan lahan; c. kawasan keselamatan operasi penerbangan;	2025 - 2029	
53.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Tentang Tata Letak Fasilitas Bandar Udara Kamur	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai pedoman pembangunan Bandar Udara	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. tata letak fasilitas; b. kebutuhan dan pemanfaatan lahan; c. kawasan keselamatan operasi penerbangan;	2025 - 2029	
54.	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 penyempurnaan dalam kajian rencana induk dengan	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				
							memperhatikan ketentuan bandar udara perairan.			
55.	Rancangan Peraturan Menteri tentang Penyelenggaraan <i>Water Aerodrome</i>	✓	-	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri ini disusun dengan latar belakang bahwa untuk memberikan kepastian hukum terhadap penyelenggaraan <i>Water Aerodrome</i>	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Perencanaan <i>Water Aerodrome</i> ; b. Pembangunan <i>Water Aerodrome</i> ; c. Penyelenggara dan Pengoperasian <i>Water Aerodrome</i> ; d. Pengoperasian Pesawat Udara (<i>Seaplane</i>) di <i>Water Aerodrome</i> .	2025 - 2029	
Direktorat Keamanan Penerbangan										
56.	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	
57.	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 39 Tahun 2024 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang adanya temuan ICAO USAP-CMA 2024, antara lain terkait: a. Indonesia belum memiliki kebijakan untuk melakukan konsultasi dengan Negara lain dalam rangka meminta prosedur keamanan tambahan untuk penerbangan tertentu. b. belum detail ketentuan memuat persyaratan penggunaan PAS bandara selama berada di Daerah Keamanan Terbatas (DKT) c. pemeriksaan keamanan pada barang persediaan (<i>stores</i>) dan barang perbekalan (<i>supplies</i>) yang tidak tepat mengacu pada pemeriksaan bagasi kabin d. tidak ada panduan terkait menjaga integritas penanganan senjata pada penerbangan transit dan	Dalam Keputusan Menteri Perhubungan ini diatur: a. ketentuan Dirjen dapat meminta langkah-langkah keamanan tambahan untuk penerbangan tertentu yang berasal dari negara lain menuju Indonesia; b. ketentuan penggunaan PAS Bandara selama berada di DKT c. Pemeriksaan <i>catering, store</i> dan <i>supplies</i> dilaksanakan dengan x-ray atau manual d. Tanggung jawab BUAU dan PAUA dalam penanganan pengangkutan senjata api	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				
							transfer e. belum adanya penjabaran komposisi <i>Threat Image Projection</i> (TIP) untuk masing-masing tempat pemeriksaan	dan peluru e. Ketentuan komposisi TIP pada mesin x-ray		
58.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan terkait pengaturan keamanan dan fasilitas embarkasi haji	✓	-	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan disusun sebagai pengaturan keamanan dan fasilitas embarkasi haji	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan terkait pengaturan keamanan dan fasilitas embarkasi haji	2025 - 2029	
59.	Rancangan Peraturan Menteri tentang penanganan kargo dan pos	✓	-	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang pengamanan kargo dan pos yang diangkut dengan pesawat udara implementasi National Logistic Ecosystem (NLE)	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Definisi dan ruang lingkup penanganan kargo b. Ketentuan mengenai pemeriksaan, dan pengendalian keamanan kargo dan pos. c. mekanisme koordinasi dengan regulator penerbangan, dan instansi terkait keamanan. lainnya	2025 - 2029	
60.	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	
61.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Hubud tentang Panduan Terbang di Area Konflik	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang yaitu terjadinya konflik bersenjata di berbagai wilayah dunia, seperti yang terjadi di Ukraina, Timur Tengah, atau Afrika, telah menunjukkan risiko besar	Dalam Rancangan Perdirjen Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal terkait proses manajemen risiko, termasuk penilaian dan mitigasi risiko, seperti melakukan penutupan dan penilaian ulang wilayah udara zona konflik untuk melindungi operasi	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				
							bagi penerbangan sipil.	penerbangan sipil di atas atau di dekat zona konflik. a.		
62.	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 (<i>stores</i>) dan barang perbekalan (<i>supplies</i>) yang tidak tepat mengacu pada pemeriksaan bagasi kabin d. tidak ada panduan terkait menjaga integritas penanganan senjata pada penerbangan transit dan transfer belum adanya penjabaran komposisi <i>Threat Image Projection</i> (TIP) untuk masing-masing tempat pemeriksaan	Dalam Keputusan Menteri Perhubungan ini diatur: a. ketentuan Dirjen dapat meminta langkah-langkah keamanan tambahan untuk penerbangan tertentu yang berasal dari negara lain menuju Indonesia; b. ketentuan penggunaan PAS Bandara selama berada di DKT c. Pemeriksaan <i>catering, store</i> dan <i>supplies</i> dilaksanakan dengan x-ray atau manual d. Tanggung jawab BUAU dan PAUA dalam penanganan pengangkutan senjata api dan peluru e. Ketentuan komposisi TIP pada mesin x-ray	2025 - 2029	
63.	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	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
64.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang 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	
65.	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	
66.	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 36 Tahun 2024 tentang Program Pengawasan Keamanan Penerbangan Nasional	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. perkembangan ancaman terhadap penerbangan sipil b. peningkatan standar keamanan global, serta c. penyesuaian terhadap program keamanan penerbangan nasional	Dalam Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini akan diatur: a. Pembagian tugas dan fungsi pimpinan unit kerja dan operator penerbangan dalam melakukan pengawasan keamanan penerbangan b. ruang lingkup pengawasan keamanan penerbangan yang dilakukan oleh Dirjen dan internal	2025 - 2029	
67.	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		
68.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal perhubungan Udara tentang Perubahan Atas Keputusan	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adanya PQ 1.360 ICAO Audit USAP : "Apakah	Dalam rancangan Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal terkait :	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	Dirjen Hubud Nomor KP 207 Tahun 2021 tentang Pedoman Identifikasi terhadap data dan sistem elektronik penerbangan yang bersifat kritis						Langkah-langkah untuk melindungi sistem dan data teknologi informasi dan komunikasi penting yang digunakan untuk tujuan penerbangan sipil dari campur tangan yang melanggar hukum diterapkan secara konsisten dan efektif b. Selama proses audit, verifikasi apakah operator penerbangan telah mengidentifikasi sistem teknologi informasi dan komunikasi penting serta data yang digunakan untuk tujuan penerbangan sipil telah menetapkan langkah-langkah berbasis risiko untuk mengatasi keamanan siber sesuai kebijakan nasional c. Adanya penyesuaian dan harmonisasi dengan Perpres No.82 Tahun 2022 tentang perlindungan infrastruktur informasi vital (IIV) yang menjadi acuan perlindungan data dan sistem elektronik di Indonesia dimana sektor transportasi masuk di dalamnya dan 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	a. Penajaman terhadap definisi tentang data dan sistem elektronik penerbangan yang bersifat kritis dengan yang dimaksud oleh Perpres 82 Infrastruktur Informasi Vital (IIV) yaitu sistem elektronik data yang bersifat vital. b. Penyelarasan terhadap proses identifikasi terhadap data dan sistem elektronik penerbangan bersifat kritis dan melakukan penilaian risiko terhadap penetapan data dan sistem elektronik penerbangan yang bersifat kritis dengan aturan dari Perpres 82 perlindungan IIV, yaitu dengan tahapan atau proses identifikasi aset berupa sistem elektronik yang menunjang layanan vital, penentuan prioritas sistem elektronik yang mendukung layanan vital berdasarkan kategori sistem elektronik dan pengukuran tingkat vitalitas sistem elektronik berdasarkan dampak dan ketergantungan. c. Penetapan terhadap kriteria - kriteria yang diacu dalam menentukan sistem elektronik penerbangan yang bersifat kritis terhadap keselamatan penerbangan, keamanan penerbangan dan pelayanan FAL untuk disesuaikan dengan Perpres 82 tentang perlindungan IIV d. Menambahkan pasal untuk dapat melakukan adopsi terhadap <i>tools</i> atau metode dalam melakukan penilaian kematangan/vitalitas identifikasi risiko yang saat ini masih menggunakan tools dari BSSN ke dalam aturan dan regulasi siber Kemenhub e. Penambahan alur koordinasi dan pelaporan dengan masukan unsur Pusdatin sebagai coordinator siber KL bidang transportasi		

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				
								sesuai dengan KM 116 Tahun 2024		
69.	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 mengacu kepada PQ ICAO USAP c. Penyesuaian terhadap kriteria-kriteria dalam menetapkan Daerah Perimeter Ancaman (DPA) dan <i>Potential Launch Area</i> (PLA) terhadap potensi Ancaman Serangan MANPADS dan senjata sejenis lainnya yang memiliki ancaman serupa	2025 - 2029	
70.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Hubud tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Hubud Nomor PR 14 Tahun 2024 tentang Persyaratan Standar Peralatan Pemeriksa (<i>Standard Screening Requirement</i>) 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 (<i>Explosive Trace Detection</i> /ETD) untuk pemeriksaan penumpang, orang selain penumpang, bagasi kabin, bagasi tercatat, barang bawaan, kargo dan pos b. Standar teknis operasi terhadap peralatan pemeriksa keamanan penerbangan c. Standar alat uji pendeteksi bahan peledak (<i>Explosive Trace Detection</i> /ETD)	2025 - 2029	
71.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Hubud tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Hubud Nomor PR 19 Tahun 2023 tentang Petunjuk Teknis Perizinan Berusaha	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang adanya penyesuaian dengan instruksi Presiden terkait <i>National Logistik Ecosystem</i> (NLE)	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut : a. Model Program Keamanan Kargo dan Pos Regulated Agent dan Know Consignor b. Checklist Self-Assessment Program Keamanan Kargo dan Pos		

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				
	Berbasis Risiko Bagi Regulated Agent dan Pengirim Pabrikan (Know Consignor)							c. Penyesuaian persyaratan		
72.	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 PNBPN dilakukan sebelum dilakukannya pemeriksaan dan pengujian kelayakan d. Penajaman ketentuan terkait peralatan yang tidak perlu disertifikasi ulang. e. Penajaman Ketentuan terkait pembaharuan sertifikat dan label peralatan. f. Penghapusan tanda tangan inspektur pada label peralatan.	2025 - 2029	
73.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang ketentuan Bandara Domestik yang melayani penerbangan internasional	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang adanya penyesuaian dengan kondisi eksisting saat ini Dimana ada bandara domestik yang melayani penerbangan internasional misalnya untuk ibadah haji dan pengangkutan kargo internasional	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur persyaratan terkait personel, fasilitas dan prosedur yang harus dimiliki oleh bandara domestik yang melayani penerbangan internasional.	2025 - 2029	
74.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang pedoman penyusunan	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang penyesuaian dengan standard Annex 17 amandemen 18 dan revisi	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini mengatur terkait pedoman dalam membuat prosedur pengamanan barang catering dan prosedur	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				
	prosedur keamanan catering dan prosedur jaster untuk pemeriksaan kargo dan pos						Program Keamanan Penerbangan Nasional	jaster untuk pemeriksaan kargo dan pos.		
Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara										
75.	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 (<i>Civil Aviation Safety Regulations Part 21</i>) tentang Prosedur Sertifikasi untuk Produk dan Bagian-Bagiannya (<i>Certification Procedures For Product And Parts</i>)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. PQ 5.001 - <i>operating regulations to transpose the airworthiness.</i> 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 <i>Operation of Aircraft</i>	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur terkait penerbitan dan perubahan atas pengajuan hal-hal sebagai berikut: a. <i>Design Approvals,</i> b. <i>Production Approval,</i> c. <i>Airworthiness Certificate,</i> d. <i>Airworthiness approval</i> untuk pesawat udara tanpa awak	2025 - 2029	
76.	Keputusan Menteri Perhubungan dan Telekomunikasi Nomor KM 78 tahun 2000 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 43 (<i>Civil Aviation Safety Regulations Part 43</i>) tentang Perawatan, Perawatan Preventif, Perbaikan dan Modifikasi (<i>Maintenance, Preventive Maintenance, Rebuilding,</i>	-	✓	-	-	-	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	

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>and Alteration)</i>									
77.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 61 Tahun 2009 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 60 Tahun 2008 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 45 (<i>Civil Aviation Safety Regulations Part 45</i>) tentang Identifikasi dan Tanda Pendaftaran Pesawat Udara (<i>Identification And Registration marking</i>)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Menyesuaikan CASR 21 tentang klasifikasi produk yang sebelumnya menggunakan class menjadi product dan article b. Menyesuaikan dengan perubahan ICAO Annex 7	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pemberian tanda pada produk dan artikel. b. Tanda kebangsaan dan pendaftaran pesawat udara di Indonesia dst.	2025 - 2029	
78.	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 (<i>Civil Aviation Safety Regulation Part 47</i>) Tentang Pendaftaran Pesawat Udara (<i>Aircraft Registration</i>)	-	✓	-	✓	-	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 (<i>Remotely Piloted Aircraft</i>).	2025 - 2029	
79.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 56 Tahun 2010 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 60 (<i>Civil Aviation Safety Regulations</i>	-	✓	-	-	-	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 (<i>Synthetic Training Devices</i>)	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	<i>Part 60)</i> Tentang Persyaratan Alat Bantu Pelatihan Sintetis (<i>Synthetic Training Devices</i>)									
80.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 61 Lisensi Penerbang dan Instruktur Terbang (<i>Licensing of Pilots & Flight Instructors</i>)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. PQ 3.256 - <i>established a system to re-establish or reinstate the privileges of expired licences and ratings</i> ; b. PQ 3.257 - <i>implemented a system to re-establish or reinstate the privileges of expired licences and ratings</i> c. Pencabutan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 42 Tahun 2001 Tentang Sertifikasi Penerbang dan Instruktur Terbang dan perubahan-perubahannya.	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	
81.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 16 Tahun 2010 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS) Bagian 63 (<i>Civil Aviation Safety Regulations (CASR) Part 63</i>) tentang Persyaratan Personel Pesawat Udara Selain Penerbang Dan Personel Penunjang Operasi Pesawat Udara (<i>Licensing Flight Crew Members Other Than Pilots</i>)	-	✓	-	✓	-	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 <i>Competency Based Training Assessment</i> (CBTA).	2025 - 2029	
82.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut:	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 75 Tahun 2017 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 65 (<i>Civil Aviation Safety Regulations Part 65</i>) Sertifikasi Ahli Perawatan Pesawat Udara (<i>Licensing Of Aircraft Maintenance Engineer</i>) Edisi 1 Amandemen 0 (<i>Edition 1 Amendment 0</i>)						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	berikut: a. ketentuan spesifikasi dan bentuk lisensi Personel Perawatan Pesawat Udara; dan b. ketentuan penggunaan <i>Competency Based Training Assessment</i> (CBTA).		
83.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 94 Tahun 2015 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 91 (<i>Civil Aviation Safety Regulations Part 91</i>) Tentang Pengoperasian Pesawat Udara (<i>General Operating And Flight Rules</i>)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut a. ICAO State Letter 1) <i>Deviation from the current Flight Plan;</i> 2) <i>Current Flight Plan Change Request;</i> 3) <i>Aerodrome Operating Minima (Precision and Non Precision Approach);</i> 4) <i>FDR Recorded Parameter;</i> 5) <i>Duration of FDR;</i> 6) <i>CVR;</i> 7) <i>Recording Technology;</i> 8) <i>Duration of CVR;</i> 9) <i>Flight crew-machine interface recordings;</i> 10) <i>Applicability Flight crew-machine interface recordings;</i> 11) <i>Duration Flight crew-machine interface recordings;</i> 12) <i>Correlation Flight crew-machine interface recordings;</i> 13) <i>Flight Recorders;</i> 14) <i>Operating Consideration and Facilities;</i> 15) <i>Aerodrome Operating Minima (HUD);</i> 16) <i>Article 83 Bis Agreement Summary - Document Onboard</i> 17) <i>CVR and CARS Duration;</i> 18) <i>Data Link Recorder Applicability;</i>	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal antara lain penyesuaian ketentuan parameter <i>Flight Data Recorder</i> .	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
							19) <i>Terrain and Obstacle Data for GPWS;</i> 20) <i>Location of An Airplane in Distress;</i> 21) <i>Electronic Flight Bag;</i> 22) <i>Electronic Flight Bag Specific Approval;</i> 23) <i>Transportation of item in the Cargo Compartment;</i> 24) <i>Aerodrome Operating Minima and Authorization HUD,EVS,SVS,CVS; dan</i> 25) <i>Data Link Recorder Applicability.</i> 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			
84.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 121 (<i>Civil Aviation Safety Regulation Part 121</i>) Persyaratan Operasi Bagi Perusahaan Angkutan Udara Yang Melakukan Penerbangan Dalam Negeri, Internasional dan Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal (<i>Operating Requirements: Domestic, Flag, And Supplemental Air Carriers</i>)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. ICAO USOAP 1) (PQ:5301) <i>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</i> 2) (PQ 4.005) <i>implemented procedures for identifying and notifying differences</i> b. ICAO State Letter 1) <i>Fatigue Management</i> 2) <i>Fatigue Management Concept</i> 3) <i>Maintenance Release</i> 4) <i>Terrain and Obstacle Data for GPWS</i> 5) <i>Location of An Airplane in Distress</i> 6) <i>Electronic Flight Bag</i> 7) <i>Electronic Flight Bag Specific Approval</i> 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	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur ketentuan Operasional untuk pemegang Sertifikat Operator Pesawat Udara (AOC) yang melakukan penerbangan <i>Domestics, Flag, dan Supplemental</i>	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
							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 (<i>Civil Aviation Safety Regulation Part 121</i>) tentang Persyaratan-Persyaratan Sertifikasi dan Operasi Bagi Perusahaan Angkutan Udara Yang Melakukan Penerbangan Dalam Negeri, Internasional dan Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal (<i>Certificate And Operating Requirements: Domestic, Flag, And Supplemental Air Carriers</i>) dan perubahannya.			
85.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 135 (<i>Civil Aviation Safety Regulation 135</i>) Persyaratan Operasi Badan Usaha Angkutan Udara Yang Melakukan Penerbangan Komuter dan Charter (<i>Operating Requirement Commuter and Charter</i>)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. ICAO USOAP (PQ 4.005) <i>implemented procedures for identifying and notifying differences</i> b. ICAO State Letter 1) <i>Maintenance Record</i> 2) <i>Maintenance Release</i> 3) <i>Content of Manual</i> 4) <i>Terrain and Obstacle Data for GPWS</i> 5) <i>Electronic Flight Bag</i> 6) <i>Electronic Flight Bag Specific Approval</i> c. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang; d. Harmonisasi dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2022 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 119 Tentang Sertifikasi Pengoperasian Pesawat Udara Untuk Kepentingan Angkutan Udara e. Pencabutan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 18 Tahun 2002 tentang Persyaratan-Persyaratan Sertifikasi dan Operasi Bagi Perusahaan Angkutan Udara Niaga Untuk Penerbangan Komuter dan Charter beserta perubahan-perubahannya.	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur ketentuan Operasional untuk pemegang Sertifikat Operator Pesawat Udara (AOC) yang melakukan penerbangan komuter dan charter.	2025 - 2029	

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				
86.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan Keempat atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 57 Tahun 2010 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 141 (<i>Civil Aviation Safety Regulations Part 141</i>) Tentang Persyaratan Sertifikasi dan Operasi Untuk Sekolah Penerbang (<i>Certification And Operating Requirement For Pilot Schools</i>)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Menambahkan <i>Competency Based Training Assessment</i> (CBTA) untuk <i>Remotely Piloted Aircraft System</i> (RPAS) b. Menambahkan kurikulum RPAS c. Menambahkan peraturan masa berlaku <i>Pilot School</i>	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. <i>Competency Based Training Assessment</i> (CBTA) untuk <i>Remotely Piloted Aircraft System</i> (RPAS); b. Kurikulum bagi Penerbang <i>Remotely Piloted Aircraft System</i> (RPAS); dan c. Ketentuan peraturan masa berlaku sekolah penerbang (<i>pilot school</i>).	2025 - 2029	
87.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 58 Tahun 2010 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 142 (<i>Civil Aviation Safety Regulations Part 142</i>) Tentang Persyaratan Sertifikasi dan Operasi Pusat Pendidikan dan Pelatihan (<i>Certification And Operating Requirements For Training Centers</i>)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang penyesuaian dengan ICAO Annex 1	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur ketentuan untuk pemegang <i>Training Center Certificate</i>	2025 - 2029	
88.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 37 Tahun 2020 tentang	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai Pengaturan baru sesuai dengan ICAO Annex 6 Part. IV tentang <i>International Operation – Remotely Piloted Aircraft</i>	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan Mengatur tentang Persyaratan Pengoperasian 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				
	Pengoperasian Pesawat Udara Tanpa Awak di Ruang Udara Yang Dilayani Indonesia						<i>Systems</i>	Tanpa Awak/PUTA (Drone)		
89.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang CORSIA (<i>Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation</i>)	✓	-	-	✓	-	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	
90.	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 (<i>designated person</i>) dengan kebutuhan dan peraturan perundang-undangan	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur penyesuaian penerima pendelegasian kewenangan (<i>designated person</i>)	2025 - 2029	
91.	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. <i>Recognition of Foreign</i> AMO belum dapat diimplementasikan karena ketentuan ' <i>adequate liaison</i> ' 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	
92.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyesuaian dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2022 tentang	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur ketentuan terkait proses amandemen ataupun renewal terhadap Sertifikat Operator	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	Perhubungan Udara Nomor : KP 619 Tahun 2015 Tentang Petunjuk Teknis Bagian 8900-2.1 (<i>Staff Instruction 8900-2.1</i>) Prosedur Penerbitan, Perpanjangan atau Perubahan Sertifikat Operator Pesawat Udara Bagian 121 dan Bagian 135 (<i>Certification Or Renewal Or Amendment Of A CASR Part 121 and Part 135 Air Operator Certificate</i> (AOC))						Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 119 Tentang Sertifikasi Pengoperasian Pesawat Udara Untuk Kepentingan Angkutan Udara; b. Penyesuaian dengan ketentuan perizinan berusaha dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2021 Tentang Standar Kegiatan Usaha dan Produk Pada Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Sektor Transportasi.	Pesawat Udara		
93.	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 (<i>Staff Instruction 8900-3.18</i>) tentang Sertifikat Operator Pesawat Udara, Sertifikat Operasi, dan Spesifikasi Operasional (<i>Air Operator Certificate, Operating Certificate, and Operations Specification</i>)	-	✓	-	-	-	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	
94.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang sebagai harmonisasi dengan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 164 Tahun 2018 Tentang Petunjuk Teknis Bagian 8900-3.11 (<i>Staff Instruction 8900-3.11</i>) Program Penerbang Penguji, Pengajar dan Pengawas (<i>Check Pilot, Instructor And Supervisor Programs</i>)						ICAO Annex 1	penyesuaian dengan ketentuan terhadap pemegang otorisasi Check Pilot, instruktur, ataupun supervisor.		
95.	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 (<i>Staff Instruction CASR 21-02</i>) tentang Sertifikat Kelaikudaraan untuk Pesawat Udara dan Persetujuan yang Berkaitan (<i>Airworthiness Certification of Aircraft and Related Products</i>)	-	✓	-	-	-	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				
96.	Rancangan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : KP 273 Tahun 2015 Tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 45-01 (Staff Instruction CASR 45-01) tentang Persetujuan Tanda Pendaftaran Pesawat Udara (<i>Assignment of Aircraft Registration Marks</i>)	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang mengikuti perubahan pada CASR 45	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur antara lain: a. Pemberian tanda pada produk dan artikel b. Tanda kebangsaan dan pendaftaran pesawat udara di Indonesia dst	2025 - 2029	
97.	Rancangan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 311 Tahun 2018 Tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 47-01 (_Staff Instruction CASR Part 47-01) Prosedur Pendaftaran Pesawat Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang mengikuti perubahan pada CASR 47	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur Terkait pendaftaran Pesawat Udara	2025 - 2029	
98.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang <i>Staff Instruction Evaluation SI 92-01 of Safe Transport of Dangerous Goods by Air</i>	✓	-	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Pemenuhan PQ ICAO USOAP (PQ 4.359) <i>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);</i> 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	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: 1. Sertifikasi otorisasi <i>dangerous goods</i> 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				
							Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 92 Tentang Keselamatan Pengangkutan Barang Berbahaya Dengan Pesawat Udara			
99.	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	
100.	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	
101.	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 <i>maintenance program</i> .	2025 - 2029	
102.	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 <i>Upset Prevention and Recovery Training</i>	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
103.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 057 Tahun 2018 Tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 8900-6.3 (<i>Staff Instruction 8900-6.3</i>) tentang Prosedur Audit dan Surveillance Pemegang Sertifikat Operator Pesawat Udara (<i>Auditing And Surveillance Procedure For Air Operator Certificate (AOC) Holders</i>)	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. QMS Internal Audit b. Terkait dengan implementasi Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang mengenai pengawasan perizinan berusaha c. Tidak terkait dengan PQ, namun akan dicek pada saat audit ICAO	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur penyesuaian terhadap ketentuan mengenai pengawasan terhadap pemegang 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				
104.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 064 Tahun 2018 Tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 8900-6.9 (<i>Staff Instruction Part 8900-6.9</i>) tentang Prosedur Audit dan Surveillance Pemegang Sertifikat Organisasi Perawatan Pesawat Udara (<i>Auditing and Surveillance Procedure For Approved Maintenance Organizations Holders</i>)	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. QMS Internal Audit b. Terkait dengan implementasi Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang mengenai pengawasan perizinan berusaha c. Tidak terkait dengan PQ, namun akan dicek pada saat audit ICAO.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur penyesuaian terhadap ketentuan mengenai pengawasan terhadap pemegang Sertifikat Organisasi Perawatan Pesawat Udara.	2025 - 2029	
105.	Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/137/VI/2008 tentang SI 43-01 <i>Service Difficulty Reporting System</i>	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang bahwa proses SDR yang ada di dalam SI 43-01 sudah tidak sesuai dengan kondisi saat ini di Subdit Kelaikudaraan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: Merevisi prosedur penanganan SDR untuk disesuaikan dengan tupoksi yang ada di Subdit Kelaikudaraan.	2025 - 2029	
106.	Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/260/XII/2004 tentang AC 43-02 <i>Service Difficulty</i>	-	✓	-	-	-	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	

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>Reports</i>									
107.	Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 293 tahun 2017 tentang <i>Staff Instructions 8900 – 3.181 Authorizations, Conditions, and Limitations</i>	-	✓	-	-	-	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 beragam.	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	
108.	Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 054 tahun 2018 tentang <i>Staff Instructions 8900 – 3.326 Review the Air Operators Mechanical Interruption Summary Report</i>	-	✓	-	-	-	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 <i>in-flight problem</i> pada pesawat yang masuk kategori MISR	2025 - 2029	
109.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 129 Tahun 2016 tentang <i>Staff Instruction SI 8900-1.3 Inspector Training System of Airworthiness and Aircraft Operation Personnel</i>	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang untuk menyesuaikan <i>Roadmap Competency Building Framework</i>	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Penyesuaian <i>Formal Course -Training</i> yang disesuaikan dengan <i>Job Task Analysis</i> . b. Pengaturan instruktur <i>formal course</i> dan instruktur OJT , sesuai PM 40 Tahun 2020	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 Navigasi Penerbangan										
110.	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	
111.	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 (<i>Civil Aviation Safety Regulation Part 170</i>) tentang Peraturan Lalu Lintas Penerbangan (<i>Air Traffic Rules</i>)	-	✓	-	✓	-	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	
112.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 95 Tahun 2018 Tentang	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Pemenuhan PQ 7.009, 7.011 b. Regulasi nasional telah sesuai dg ketentuan pd amendment terkini ICAO Annex 3 Amandemen 80	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pelayanan Meteorologi penerbangan b. Pengamatan meteorologi dan laporan-laporan meteorologi c. Pengamatan di pesawat udara dan	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 174 (<i>Civil Aviation Safety Regulations Part 174</i>) Tentang Pelayanan Informasi Meteorologi Penerbangan (<i>Aeronautical Meteorological Information Services</i>)							laporannya d. Informasi untuk unit pelayanan lalu lintas penerbangan e. Persyaratan penggunaan komunikasi		
113.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2017 tentang Tata Cara Pengajuan dan Persetujuan Rencana Investasi Perusahaan Umum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia	-	✓	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang untuk penguatan ketentuan terkait dengan mekanisme pengajuan Investasi Perum LPPNPI kepada Menteri	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. kriteria investasi Perum LPPNPI yang memerlukan persetujuan Menteri Perhubungan. b. persyaratan permohonan persetujuan rencana investasi (penambahan ketentuan adanya kajian kelayakan operasional dan kelayakan keuangan)	2025 - 2029	
114.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Nomor : PM 38 Tahun 2023 tentang Petunjuk Teknis Inspektur Navigasi Penerbangan dan Asisten Inspektur Navigasi Penerbangan	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai tindak Lanjut ketentuan ICAO USOAP area ANS terkait Inspektur Navigasi Penerbangan	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. tugas dan wewenang inspektur Navigasi Penerbangan b. bidang Kompetensi Inspektur Navigasi Penerbangan	2025 - 2029	
115.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri	-	✓	-	✓	-	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	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	Perhubungan Nomor: PM 9 Tahun 2023 tentang Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 175 tentang Penyelenggara Pelayanan Informasi Aeronautika									
116.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 10 Tahun 2023 tentang Pencarian Dan Pertolongan (<i>Search And Rescue</i>) 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	
117.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang AC 173-04 Petunjuk Pelaksanaan pengukuran WGS-84	-	-	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut PM 11 Tahun 2022 (CASR 173) dan pemenuhan ICAO USOAP. b. PQ 7.109 bahwa implementasi PBN di Indonesia melalui penerapan WGS 84 c. Akan dicabut dan nantinya dijadikan dalam bentuk MOS 173	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal hal antara lain sebagai berikut: a. Titik – titik penting navigasi penebangan b. Objek Survei Navigasi penerbangan c. Sistem prosedur pelaksanaan pengukuran koordinat d. Standar dokumentasi laporan survei	2025 - 2029	
118.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang AC 171-12 tentang Prosedur Pemeliharaan dan Pelaporan Fasilitas Telekomunikasi Penerbangan (KP 35 Th 2019)	-	-	✓	-	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut temuan BPK terkait penetapan tata cara dan prosedur pengelolaan sarana dan prasarana navigasi yang meliputi pemasangan, pengoperasian, pemeliharaan. b. Akan dicabut dan diubah menjadi MOS 172	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal hal sebagai berikut: a. Persyaratan Kinerja Fasilitas telekomunikasi penerbangan b. Pemeliharaan dan Evaluasi Fasilitas telekomunikasi Penerbangan; c. Buku Catatan Fasilitas telekomunikasi Penerbangan d. Pelaporan hasil EValuasi Kinerja dan pemeliharaan Fasilitas telekomunikasi Penerbangan	2025 - 2029	
119.	Rancangan Keputusan	-	-	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur	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				
	Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang MOS Produk Informasi Aeronautika						Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut PM 9 Tahun 2023 tentang CASR 175 b. Tindak lanjut pemenuhan ICAO USOAP c. Akan mencabut MOS 175 - 02 Notam, Mos 175 - 02 Standar publikasi,	Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur. Antara lain hal-hal sebagai berikut: a. Ketentuan standar penyajian Produk Informasi Aeronautika (AIP, NOTAM, SNOWTAM, ASHTAM) b. Ketentuan <i>Aeronautical Information Circular</i> ; c. Ketentuan tanggung jawab Data Originator		
120.	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 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. 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				
121.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 276 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan (<i>staff Instruction</i> 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	
122.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 182 Tahun 2017 Tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Pengawasan Oleh Inspektur Navigasi Penerbangan		-	✓	✓	✓	a. Sebagai pemenuhan PQ ICAO USOAP: 1) PQ 7.063, 7.231, 7.287, 7.391, 7.393, 7.435, PQ 7.505 ttg mekanisme dan prosedur pelaksanaan keg pengawasan pd bidang ATS, PANS OPS, CNS, AIS, MET, SAR. 2) PQ 7.199, 7.233, 7.289, 7.395, 7.437, 7.507 ttg mekanisme dan identifikasi defisiensi keg pengawasan dan pemenuhannya pada bidang ATS, PANS OPS, CNS, AIS, MET, SAR. b. Tindak lanjut temuan BPK terkait revisi KP 182 Tahun 2017 guna menambahkan ketentuan mengenai: 1) Panduan untuk menentukan target waktu pemenuhan atas temuan dan menunjuk pengendali teknis untuk meningkatkan kualitas pengawasan 2) Panduan untuk menentukan status open atau close dr suatu temuan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur. Antara lain hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup pengawasan Bidang Navigasi Penerbangan; b. Objek Pengawasan Bidang Navigasi Penerbangan; c. Ketentuan Pelaksanaan Kegiatan Pengawasan Bidang navigasi Penerbangan	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
123.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Prosedur Pengujian di Darat (<i>Ground Inspection</i>) Peralatan Fasilitas Elektronik dan Listrik Penerbangan (SKEP/83/VI/2005)	-	✓	✓	-	✓	Tindak lanjut temuan BPK terkait revisi Perdirjen Perhubungan Udara Nomor SKEP/83/VI/2005 tentang Prosedur Pengujian di Darat (<i>Ground Inspection</i>) Peralatan Fasilitas elektronik dan Listrik Penerbangan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur dan Tata Cara <i>Ground Inspection</i> pada Fasilitas Navigasi penerbangan b. Form <i>Ground Inspection</i>	2025 - 2029	
124.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Kriteria Penempatan Fasilitas Elektronik dan Listrik Penerbangan (SKEP/113/VI/2002)	-	-	✓	-	✓	a. Tindak lanjut temuan BPK terkait Peralatan Fasilitas elektronik dan Listrik Penerbangan b. Tindak lanjut PM 29 Tahun 2021 tentang CASR 172	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur. antara lain hal-hal sebagai berikut: a. Kriteria penempatan fasilitas navigasi penerbangan; b. Persyaratan penempatan Fasilitas Navigasi Penerbangan	2025 - 2029	
125.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang <i>Fatigue Risk Management</i> bidang Navigasi Penerbangan	✓	-	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut : a. Adopsi Annex 11 amandemen 52 b. Tindak lanjut PM 29 Tahun 2021 tentang CASR 172 c. ICAO USOAP PQ 7.193 dan 7.195	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur antara hal-hal sebagai berikut: a. Kebijakan dan Dokumentasi FRMS; b. FRMS Process; c. FRMS Safety assurance process; dan d. FRMS promotion Process	2025 - 2029	
126.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan dan Penutupan Pelayanan ATS	✓	-		-	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai tindak lanjut PM 9 Tahun 2022 tentang Tatanan Navigasi Penerbangan Nasional	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur antara hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur dan tata Cara Pembentukan unit Pelayanan lalu lintas penerbangan; dan b. Prosedur dan tata cara penetapan unit pelayanan lalu lintas penerbangan c. Prosedur dan tata cara perubahan unit pelayanan lalu lintas 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				
127.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Prosedur dan tata cara pemberian <i>exemption</i> Bidang Navigasi Penerbangan	✓	-	-	-	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai Tindak Lanjut Audit BPK	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur pengusulan <i>exemption</i> bidang navigasi penerbangan; dan b. Prosedur pelaksanaan exemption bidang navigasi penerbangan	2025 - 2029	
128.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk dan Tata Cara Penyelenggaraan Kalibrasi Fasilitas Navigasi dan Prosedur Penerbangan (SKEP 116 Th 2010 dan KP 85 Th 2014)	-	-	✓	-	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut audit BPK terkait perlunya dilakukan revisi atas SKEP 116/2010 dan KP 85/2014 ttg tata Cara Penyelenggaraan Kalibrasi Fasilitas Navigasi dan Prosedur Penerbangan b. Tindak lanjut CASR 171 mengenai kalibrasi	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur penyelenggaraan Kalibrasi Fasilitas Navigasi dan prosedur Penerbangan b. Jenis fasilitas dan prosedur penerbangan c. Masa berlaku/periodisasi kegiatan kalibrasi;	2025 - 2029	
129.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang MOS 170-02 Prosedur Komunikasi Penerbangan (<i>Manual on Aeronautical Communication Procedures</i>)	-	-	✓	✓	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Pemenuhan ICAO USOAP PQ 7.009 dan BPK b. Adoption Annex 10 Vol II – Communication Procedures.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur Komunikasi Penerbangan; dan b. Pelayanan informasi Penerbangan tetap.	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
130.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Operasional Bagian 171-10 (<i>Advisory Circular</i> Part 171-10) Tata Cara dan Prosedur Penggunaan Frekuensi Radio untuk kegiatan Penerbangan	-	-	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Pemenuhan ICAO USOAP PQ 7.009 b. Adoption Annex 10 Vol V – Aeronautical Radio Frequency Spectrum Utilisation.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur antara lain hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur penggunaan Frekuensi radio untuk penerbangan; b. Penggunaan frekuensi radio untuk keadaan bahaya; c. Frekuensi untuk kegiatan pencarian dan pertolongan; dan d. Pemanfaatan frekuensi HF.	2025 - 2029	

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				
131.	<i>Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Prosedur Pelayanan Lalu Lintas Penerbangan pada ruang udara yang tidak dikendalikan (uncontrolled Airspace) (AFIS, FIC & CTAF)</i> <i>Mencabut KP 220 Tahun 2016 - MOS AFIS</i>	-	-	✓	-	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut PM 29 Tahun 2021 tentang Penyelenggara Pelayanan Manajemen Lalu Lintas dan Telekomunikasi Penerbangan. b. Tindak lanjut Rekomendasi BPK	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pelayanan LLP Pada Unit AFIS, FIC, dan Bandara Prosedur CTAF. b. Prosedur Penggunaan Flight Progress Strip; c. Prosedur Pemberian Traffic Information; d. Prosedur Koordinasi antara Unit FIC dengan Unit terkait lainnya; e. Prosedur Penyampaian Kembali (Relay) ATC Clearance. f. Phraseology; g. Prosedur Pelaporan Air Traffic Incident; h. Prosedur Penyimpanan Dokumen dan Rekaman i. ATS Logbook j. Pelayanan Kesiagaan (Alerting Service) pada Unit FIC. k. Plotting Pesawat yang berada dalam kondisi emergency; l. Informasi Untuk Pesawat Udara yang beroperasi di sekitar pesawat udara yang dalam keadaan darurat; m. Prosedur Emergency dan/atau Kegagalan Komunikasi Air-Ground serta kontingensinya. n. pengaturan implementasi prosedur CTAF o. Penetapan Standar Phraseology Broadcast untuk Prosedur CTAF.	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				
132.	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	
133.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk Teknis Program Pelatihan Inspektur Bidang Navigasi Penerbangan (SI ITS)	-	-	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai Pemenuhan ICAO USOAP 7.073	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Panduan program pelatihan; b. Standar pelatihan formal; dan c. Analisa uraian pekerjaan; dan d. Pendokumentasian pelatihan berbasis teknologi.	2025 - 2029	
134.	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	
135.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Rencana Induk Navigasi penerbangan (<i>National Air Navigation Plan/NANP</i>)	✓	-	-	-	✓	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 Tataan Navigasi Penerbangan Nasional	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur ketentuan terkait Rencana Induk Navigasi Penerbangan	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
136.	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	
137.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal tentang Kajian Aeronautika	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Pemenuhan ketentuan UU No. 1 Tahun 2009 dan PM 11 Tahun 2022 tentang CASR 173 b. Pemberian panduan dalam pelaksanaan kajian aeronautika	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur terkait: a. Alur proses pengusulan kajian aeronautika b. Mekanisme pelaksanaan kajian aeronautika c. Hasil kajian aeronautika	2025 - 2029	
138.	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	

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				
139.	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	
140.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Tata Cara Penetapan, Penggunaan dan penutupan Ruang Udara Khusus Uji <i>Advanced Air Mobility (AAM)</i>	✓	-	-	-	-	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	
141.	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	
142.	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	
143.	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	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				
								kegiatan penelitian, kegiatan kenegaraan		
144.	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	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
	Bagian Hukum									

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				
145.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 27 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pengawasan dan Pengenaan Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-undangan di Bidang Penerbangan	-	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai tindak lanjut ICAO USOAP PQ: 1.055 Kebijakan dan prosedur penegakan hukum	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur. hal-hal sebagai berikut: a. Pengenaan sanksi kepada personel b. Mekanisme pengenaan jenis sanksi Penambahan jenis sanksi	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
Bagian Kerjasama Internasional, Humas dan Umum										
146.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 62 Tahun 2017 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan	-	-	✓	✓	✓	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut temuan audit BPK terkait sistem manajemen keselamatan penerbangan. b. Adopsi Annex 19 2nd edition	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pedoman dan Mekanisme Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan Penerbangan; dan b. Mekanisme dan Sistem Pelaporan Keselamatan Penerbangan	2025 - 2029	
147.	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	
148.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal tentang AC 19 - 03 <i>List Classifying occurence in sipil aviation to be mandatorily reported</i>	✓	-	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition. b. Perlunya standarisasi klasifikasi kejadian yang dilaporkan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Daftar Klasifikasi kejadian b. Penjelasan klasifikasi kejadian	2025 - 2029	

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

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
151.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-02 (<i>Advisory Circular 19-02</i>) Sistem Pelaporan Sukarela (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	
152.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Nomor : KP 242 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-02 (<i>Staff Instruction 19-02</i>) Sistem Pelaporan Sukarela (<i>Voluntary Reporting System</i>)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition b. Revisi CASR 19	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup b. Prosedur analisis data VRS	2025 - 2029	

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				
153.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 279 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-05 (<i>Staff Instruction 19-05</i>) tentang Petunjuk Teknis (Panduan) Safety Management System (SMS) untuk Para Inspektur Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan Operator	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition b. Revisi CASR 19	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur pengawasan SMS b. Checklist Pengawasan SMS	2025 - 2029	
154.	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	
155.	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 kendala dalam penanganan ICAO <i>State Letter</i> 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 <i>State Letter</i> yang melewati batas waktu d. Sebagai Upaya percepatan dan efektifitas tindak lanjut ICAO <i>State Letter</i> 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 <i>State Letter</i> yang memerlukan tanggapan dari 2 unit kerja atau lebih beserta tata caranya.	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				
156.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk Teknis Program Secondment di Kantor Organisasi Penerbangan Sipil Internasional/International Civil Aviation Organization (ICAO) bagi Sumber Daya Manusia di luar Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Meningkatkan peran dan kontribusi aktif Indonesia pada penerbangan sipil Internasional, serta sebagai upaya mengoptimalkan keanggotaan Indonesia pada ICAO b. Dorongan dari Kementerian Luar Negeri terkait Peraturan Presiden Nomor 30 Tahun 2009 tentang keanggotaan dan kontribusi pada organisasi internasional yang mengamanatkan n agar keanggotaan Indonesia wajib memiliki manfaat yang salah satunya adalah peningkatan jumlah WNI yang bekerja pada organisasi Internasional tersebut baik secara mandiri maupun dalam skema penugasan. c. Mengakomodir minat dari permintaan dari para pemangku kepentingan yakni operator penerbangan sipil nasional serta Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Udara untuk menugaskan personilnya pada program <i>secondment</i>. d. Perlu penyederhanaan proses birokrasi guna penyampaian informasi mengenai tawaran <i>secondment</i> dan pembentukan prosedur baku mengenai pengusulan dan penugasan SDM eksternal pada rangkaian proses <i>secondment</i>.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Tata cara pendistribusian tawaran <i>secondment</i> (<i>State Letter</i>) dan pembentukan kelompok kerja b. Tata cara pengusulan dan penugasan SDM pada program <i>Secondment</i>. c. Persyaratan umum calon kandidat <i>secondment</i>. d. Kewajiban instansi/operator pengirim e. Hak dan kewajiban <i>secondment</i>. f. Masa penugasan; dan g. Pengakhiran penugasan.	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				
157.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk Teknis Tata Cara Keterlibatan Unit Eksternal Direktorat Jenderal Perhubungan Udara pada Kelompok Kerja (<i>Working Group</i>) ICAO	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Arahan Direktur Jenderal Perhubungan Udara untuk dapat membuka kesempatan bagi pihak eksternal agar bergabung pada keanggotaan Indonesia di dalam <i>working group</i> ICAO. b. Permohonan dari Universitas Indonesia untuk bergabung pada <i>working group</i> ICAO khusus dibidang kesehatan penerbangan. c. Kesepakatan rapat internal Ditjen Perhubungan Udara agar disusun KP Direktur Jenderal guna dasar keterlibatan pihak eksternal pada keanggotaan Indonesia di dalam <i>working group</i> ICAO	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur penyampaian tawaran (baik melalui mekanisme <i>State Letter</i> ataupun permintaan/kebutuhan Indonesia) b. Prosedur penyampaian nominasi kepada Ditjen Perhubungan Udara dan kepada ICAO dengan membuat <i>credentials</i> (kualifikasi <i>nominee</i> dan justifikasi untuk bergabung c. Tugas dan tanggung jawab baik Ditjen Perhubungan Udara maupun pihak eksternal termasuk mekanisme pembiayaan. d. Prosedur penyampaian masukan/tanggapan pada <i>working group</i>. e. Prosedur terkait Langkah-langkah tindak lanjut kehadiran pihak eksternal pada pertemuan <i>working group</i>. f. Prosedur pengakhiran keanggotaan pada <i>working group</i>.	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
158.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk Teknis Pengesahan Perjanjian Internasional di Bidang Penerbangan Sipil	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Guna menindaklanjuti kewajiban Direktur Jenderal Perhubungan Udara mengenai pengesahan perjanjian internasional di bidang penerbangan sipil. b. Pemetaan tugas masing-masing unit kerja di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara terkait pengesahan perjanjian internasional.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Tugas dan tanggung jawab masing-masing unit kerja. b. Langkah-langkah guna upaya pengesahan perjanjian internasional termasuk penyelenggaraan <i>Focus group Discussion</i>, <i>public hearing</i>, dan penyusunan dokumen-dokumen kelengkapan administrasi. c. Prosedur pengajuan pengesahan perjanjian internasional di lingkungan Ditjen Perhubungan 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				
Bagian SDMO										
159.	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	
160.	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	
161.	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				
162.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perencanaan SDM Inspektur Penerbangan	-	-	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang antara lain : a. Tindak lanjut PQ USOAP 1) PQ:2053 Analisa Beban Kerja; 2) PQ:2101 Recruitment dalam pemenuhan JF Inspektur b. Akan mencabut Keputusan Direktur Jenderal Nomor KP 182 Tahun 2020 tentang Perencanaan SDM Inspektur Penerbangan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Penetapan Analisa Beban Kerja dan Kebutuhan Formasi Inspektur Penerbangan setiap jenjang pada tiap unit kerja; dan b. Perencanaan SDM Inspektur Penerbangan dalam jangka waktu 5 (lima) tahun	2025 - 2029	
163.	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	
164.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 200 Tahun 2017 tentang Perencanaan SDM Kantor Pusat	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang untuk Penyesuaian sehubungan dengan Adanya simplifikasi jabatan pelaksana dalam Kepmenpan 11 Tahun 2024 tentang Jabatan Pelaksana Aparatur Sipil Negara Di Lingkungan Instansi Pemerintah	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur Tata cara penghitungan Analisa Beban Kerja dengan menggunakan nomenklatur jabatan baru yang disesuaikan dengan Kepmenpan 11 Tahun 2024 tentang Jabatan Pelaksana Aparatur Sipil Negara Di Lingkungan Instansi Pemerintah	2025 - 2029	

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				
165.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Nomor KP 224 Tahun 2017 tentang Perencanaan SDM Kantor Otoritas Bandar Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang untuk Penyesuaian sehubungan dengan Adanya simplikasi jabatan pelaksana dalam Kepmenpan 11 Tahun 2024 tentang Jabatan Pelaksana Aparatur Sipil Negara Di Lingkungan Instansi Pemerintah	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur Tata cara penghitungan Analisa Beban Kerja dengan menggunakan nomenklatur jabatan baru yang disesuaikan dengan Kepmenpan 11 Tahun 2024 tentang Jabatan Pelaksana Aparatur Sipil Negara Di Lingkungan Instansi Pemerintah	2025 - 2029	
166.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Proses Bisnis Unit Pelaksana Teknis di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara						Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang: - Permen PANRB 2 Tahun 2023 tentang organisasi unit Pelaksana Teknis Kementerian/Lembaga Mengamanatkan bahwa proses bisnis dijadikan pertimbangan dalam pembentukan/pengubahan organisasi. - Tindak lanjut Permenpan Rb 19 Tahun 2008 tentang penyusunan peta proses bisnis instansi pemerintah - Tindak lanjut PM 53 Tahun 2018 tentang proses bisnis di lingkungan Kementerian Perhubungan. - Tindak lanjut KM 8 Tahun 2024 tentang peta proses, peta sub proses dan peta relasi di Kementerian Perhubungan. - Tindak lanjut KM 69 Tahun 2023 tentang Manajemen Risiko di lingkungan Kementerian Perhubungan, Dimana penyusunan manajemen risiko menggunakan proses bisnis sebagai dasar penyusunan - Penyusunan SPBE (Sistem Pemerintah Berbasis Elektronik) yang penyusunannya menggunakan proses bisnis sebagai dasar.	Proses bisnis pada UPT di Rektorat Jenderal Perhubungan Udara yang terdiri dari peta sub proses level 2 dan peta lintas fungsi/CFM (<i>Cross Function Map</i>)	2025 - 2029	

[illegible]

[illegible]

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

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Diatur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
169.	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	
170.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Penerapan dan Kelompok Kerja Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di lingkungan DJPU						Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai acuan dalam Menjalankan Akuntabilitas kinerja melalui system AKIP sesuai Permenpan 53 tahun 2016 dan Permenhub 85 tahun 2020 guna melaksanakan sistem perencanaan, monitoring, pelaporan dan evaluasi	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur petunjuk teknis Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di lingkungan DJPU, yang memuat : a. Perancangan desain evaluasi AKIP b. Pelaksanaan evaluasi AKIP c. Pelaporan dan Pengkomunikasian hasil evaluasi AKIP d. Kelompok Kerja Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di lingkungan DJPU	2025 - 2029	

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

LAMPIRAN IV

MATRIKS RINCIAN KERANGKA KINERJA DAN PENDANAAN KANTOR UPBU KELAS III OKSIBIL TAHUN 2025-2029

[illegible]

[illegible]

MANUAL INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)

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



**JULI
TAHUN 2026**

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

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

DEFINISI

Penumpang adalah orang yang namanya tercantum dalam manifest pesawat

FORMULA INDIKATOR

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

SUMBER DATA

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

SATUAN

Orang

PENANGGUNG JAWAB

Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara

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

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

DEFINISI

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

FORMULA INDIKATOR

Jumlah kargo angkutan udara niaga berjadwal dan tidak berjadwal

SUMBER DATA

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

SATUAN

Kg

PENANGGUNG JAWAB

Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara

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

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

DEFINISI

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

FORMULA INDIKATOR

Jumlah pergerakan pesawat niaga berjadwal, tidak berjadwal, dan bukan niaga

SUMBER DATA

Laporan pergerakan pesawat dari *Airline* dan Airnav (LPPNPI) yang telah direkapitulasi oleh bidang/seksi/urusan terkait

SATUAN

Angka

PENANGGUNG JAWAB

Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara

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

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

DEFINISI

- Survei Kepuasan Masyarakat Adalah kegiatan pengukuran secara komprehensif tentang kepuasan Masyarakat terhadap kualitas layanan yang diberikan oleh unit penyelenggara Bandar Udara.
- Survei Kepuasan Masyarakat di lingkungan Kementerian Perhubungan dilaksanakan menggunakan aplikasi survei yang terdiri atas survei Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) dan survei Indeks Persepsi Korupsi (IPK). Dalam hal ini Tingkat kepuasan Masyarakat yang diukur hanya Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM).
- Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) adalah hasil pengukuran dari kegiatan Survei Kepuasan Masyarakat berupa angka.
- IKM terhadap pelayanan Bandar Udara merupakan layanan yang diberikan kepada seluruh pengguna layanan Bandar Udara yang di koordinir secara terpusat oleh Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan (PPTB) Kementerian Perhubungan.
- Survei Kepuasan Masyarakat mengacu pada Permenpan RB terkait Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik.

FORMULA INDIKATOR

Nilai survey pengguna jasa di lingkungan Kantor UPBU pada aplikasi survey yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan

SUMBER DATA

Aplikasi survei yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan yang dilaksanakan Bagian/Sub Bagian/Urusan Tata Usaha

SATUAN

Indeks

PENANGGUNG JAWAB DATA

Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara

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

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

DEFINISI

- Kinerja Keselamatan Adalah pencapaian Keselamatan penerbangan yang terukur di Tingkat nasional atau Penyedia Jasa Penerbangan. Indikator Kinerja Keselamatan Adalah metrik yang digunakan untuk mengukur dan memantau Kinerja Keselamatan Tingkat nasional atau Penyedia Jasa Penerbangan, termasuk perkembangan dalam pencapaian Tujuan Keselamatan (Ref. Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan Penyedia Jasa Penerbangan)
- Indikator Kinerja keselamatan untuk penyelenggara bandar udara yang diukur Adalah *Runway Incursion (RI)* dan *Runway Excursion (RE)*
- *Runway Incursion (RI)* Adalah setiap peristiwa di *Aerodrome* yang melibatkan keberadaan pesawat udara, kendaraan atau orang yang tidak seharusnya berada di area permukaan yang dilindungi untuk pendaratan dan lepas landas pesawat udara. (Ref. ICAO doc 9870)
- *Runway Excursion (RE)* Adalah setiap peristiwa pesawat udara yang mengalami *veer-off* atau *overrun* dari permukaan *runway*. (Ref. ICAO Annex 13)
- Airport Facilities Readiness & Performance (AFRP) Adalah ketersediaan, serviceability, dan kesesuaian standard fasilitas bandar udara dalam mendukung operasi penerbangan
- Airport Emergency Readiness & Performance (AERP) adalah kemampuan bandar udara untuk mempersiapkan, merespons, dan memulihkan kondisi darurat secara efektif guna menjaga keselamatan penerbangan dan keberlanjutan operasi bandar udara

FORMULA INDIKATOR

$$SPI = RI + RE + AFRP + AERP$$

Keterangan:

1. Indikator *Lagging*

- *Runway Incursion (RI)* = 30%

$$\text{Incident Rate (IR)} = \frac{\text{Jumlah Kejadian}}{\text{Total Jumlah Movement}}$$

$$\text{RI} = 30\% \times (100\% - (\text{Incident Rate (IR)} \times 100\%))$$

- *Runway Excursion (RI)* = 30%

$$\text{Incident Rate (IR)} = \frac{\text{Jumlah Kejadian}}{\text{Total Jumlah Movement}}$$

$$\text{RE} = 30\% \times (100\% - (\text{Incident Rate (IR)} \times 100\%))$$

2. Indikator *Leading*

- *Airport Facilities Readiness & Performance (AFRP)* = 20%

$$\text{AFRP} = 20\% \times \frac{\text{Rating Performance (RP) Aktual}}{\text{Rating Performance (RP) Target}}$$

- *Airport Equipment Readiness & Performance (AERP)* = 20%

$$\text{AFRP} = 20\% \times \frac{\text{Rating Performance (RP) Aktual}}{\text{Rating Performance (RP) Target}}$$

Rentang Penilaian SPI:

0-25 = 25%

26-50 = 25%

51-75 = 25%

76-100 = 25%

SUMBER DATA

Laporan *Safety Performance Indicator (SPI)* Unit Penyelenggara Bandar Udara yang divalidasi oleh Direktorat Bandar Udara

SATUAN

Persentase (%)

PENANGGUNG JAWAB

Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara

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

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

DEFINISI

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

FORMULA INDIKATOR

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

Catatan:

- *Protocol Question* (PQ) merupakan pertanyaan-pertanyaan yang terdapat dalam *checklist* pengawasan keamanan penerbangan.
- *Checklist* adalah suatu alat bantu pengawasan berbentuk daftar pemeriksaan sesuai dengan ketentuan di bidang keamanan penerbangan guna mengidentifikasi dan mendokumentasikan status penerapan ketentuan tersebut.
- Dalam penghitungan tidak termasuk *Protocol Question* (PQ) yang tidak diberlakukan dalam ketentuan (N/A)

SUMBER DATA

Hasil pengawasan keamanan penerbangan internal Unit Penyelenggara Bandar Udara (*self-assessment*) yang dilakukan minimal 1 (satu) kali dalam setahun dan divalidasi oleh Direktorat Keamanan Penerbangan

SATUAN

Persentase (%)

PENANGGUNG JAWAB

Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara

MANUAL INDIKATOR KINERJA SASARAN KEGIATAN PENUNJANG (IKSKp)

**KANTOR UPBU OKSIBIL
TAHUN 2025 - 2029**



**JULI
TAHUN 2026**

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

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

DEFINISI

Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP) Adalah perwujudan kewajiban suatu instansi pemerintah untuk mempertanggungjawabkan keberhasilan dan kegagalan pelaksanaan misi organisasi dalam mencapai sasaran dan tujuan yang telah ditetapkan melalui system pertanggungjawaban secara periodik.

Nilai AKIP Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara merupakan nilai atas implementasi system akuntabilitas kinerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang terdiri dari 4 (empat) komponen, meliputi: Perencanaan Kinerja + Pengukuran Kinerja + Pelaporan Kinerja + Evaluasi Internal.

FORMULA INDIKATOR

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

SUMBER DATA

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

SATUAN

Nilai

PENANGGUNG JAWAB

Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara

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

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

DEFINISI

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

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

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

FORMULA INDIKATOR

Hasil Nilai Kinerja Pelaksanaan Anggaran pada Aplikasi Kementerian Keuangan

SUMBER DATA

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

SATUAN

Persentase (%)

PENANGGUNG JAWAB

Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara

SASARAN PROGRAM PENUNJANG (SPp)		INDIKATOR KINERJA SASARAN PROGRAM PENUNJANG (IKSPp)	
SPp 4	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	IKSPp 4.5	Indeks Pengelolaan Aset Ditjen Perhubungan Udara

SASARAN KEGIATAN PENUNJANG (SKp)		INDIKATOR KINERJA SASARAN KEGIATAN PENUNJANG (IKSKp)	
SKp 3	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	IKSKp 3.3	Persentase nilai aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi

DEFINISI

- Aset Adalah sumber daya ekonomi yang dikuasai dan/atau dimiliki oleh pemerintah sebagai akibat dari peristiwa masa lalu dan dari mana manfaat ekonomi dan/atau social di masa depan diharapkan dapat diperoleh, baik oleh pemerintah maupun Masyarakat, serta dapat diukur dalam satuan uang, termasuk sumber daya nonkeuangan yang diperlukan untuk penyediaan jasa bagi Masyarakat umum dan sumber-sumber daya yang dipelihara karena alasan Sejarah dan budaya (Peraturan tentang Standar Akuntansi Pemerintahan).
- Aset yang dimaksud Adalah nilai neto Barang Milik Negara di neraca pada Laporan Posisi Barang Milik Negara.

FORMULA INDIKATOR

$$\frac{\text{Nilai aset yang berhasil diinventarisasi dalam tahun berjalan}}{\text{Target nilai aset yang diinventarisasi}} \times 100\%$$

Catatan:

$$\text{Target nilai aset yang diinventarisasi} = (\text{Nilai aset tahun sebelumnya} + \text{Usulan belanja Modal}) - (\text{Prediksi Penyusutan} + \text{penghapusan})$$

SUMBER DATA

Laporan BMN dari Aplikasi SAKTI Modul Aset Tetap, Modul GL dan Pelaporan yang dikelola oleh Bagian/Sub Bagian/Urutan Tata Usaha

SATUAN

Persentase (%)

PENANGGUNG JAWAB

Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara

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

SASARAN KEGIATAN PENUNJANG (SKp)		INDIKATOR KINERJA SASARAN KEGIATAN PENUNJANG (IKSKp)	
SKp 3	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	IKSKp 3.4	Persentase pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)

DEFINISI

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

FORMULA INDIKATOR

$$\text{Persentase Pencapaian Target PNBP} = \frac{\text{Nilai PNBP yang berhasil dicapai pada tahun berjalan}}{\text{Target Nilai PNBP pada tahun berjalan}} \times 100\%$$

SUMBER DATA

Laporan PNBP yang dicatat oleh Bagian/Sub Bagian/Urusan Tata Usaha

SATUAN

Persentase (%)

PENANGGUNG JAWAB

Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara