



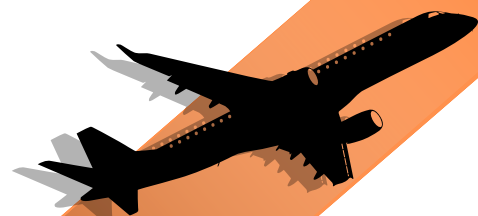
Kementerian Perhubungan
Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

RENCANA STRATEGIS (RENSTRA) 2025 - 2029

BANDAR UDARA **SILAMPARI**

KANTOR UPBU KELAS III SILAMPARI

- ☎ 0733 - 7012004
- ✉ bandara_silampari@kemenhub.go.id
- 📷 silampari_airport
- 📺 Official Bandara Silampari



KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kepada Allah Yang Maha Esa, karena hanya atas karunia-Nya penyusunan Dokumen Rencana Strategis (Renstra) Tahun 2025-2029 Kantor UPBU Kelas III Silampari dapat terselesaikan.

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

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

Kami menyadari dalam penyusunan Dokumen Reviu Rencana Strategis Kantor Unit Penyelenggara Kelas III Silampari ini masih kurang sempurna, untuk itu kami mengharapkan tanggapan dan kritik serta saran dari instansi yang memerlukan bagi perbaikan Penyusunan Dokumen Renstra di masa mendatang.

Lubuklinggau, 29 Januari 2026

Kepala Kantor
UPBU Kelas III Silampari



Ditandatangani secara elektronik

Wachyu Setiawan
NIP. 19870614 200003 1 002

No	Proses	Nama	Jabatan	Tanggal	Paraf
1	Dikonsep	Wahyu Erlangga	Penelaah Teknis Kebijakan	29-1-2026	
2	Diperiksa	Erland Gili Saptomi	Katim TKOPD	29-1-2026	



DAFTAR ISI

	Halaman
KATA PENGANTAR.....	i
DAFTAR ISI.....	ii
DAFTAR TABEL	v
DAFTAR GRAFIK.....	vii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
DAFTAR LAMPIRAN	x
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 KONDISI UMUM	1
1.1.1 Capaian Sumber Daya Manusia Tahun 2020-2024.....	3
1.1.2 Capaian Pembangunan/Pengembangan Tahun 2020-2024	10
1.1.3 Capaian Sarana dan Prasarana Tahun 2020-2024	12
1.1.4 Capaian Rute Angkutan Udara Tahun 2020-2024	16
1.1.5 Capaian Arus Lalu Lintas Angkutan Udara Tahun 2020-2024.....	19
1.1.6 Capaian Nilai Aset Tahun 2020-2024	21
1.1.7 Capaian PNBK Tahun 2020-2024	22
1.1.8 Capaian Realisasi Keuangan Tahun 2020-2024.....	24
1.1.9 Capaian Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Kantor UPBU Kelas III Silampari Tahun 2020-2024.....	27
1.2 POTENSI DAN PERMASALAHAN	34
1.2.1 Potensi dan Permasalahan	34
BAB II VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN KANTOR UPBU KELAS III SILAMPARI TAHUN 2025-2029	45
1.2 VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL RPJPN 2025-2029.....	45
2.2 VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL RPJMN 2025-2029	48
2.3 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN	

TAHUN 2025-2029	53
2.3.1 Visi dan Misi Kementerian Perhubungan.....	53
2.3.2 Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029.....	54
2.3.3 Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029.....	56
2.4 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN DITJEN PERHUBUNGAN UDARA	
TAHUN 2025-2029	59
2.4.1 Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara 2025-2029.....	59
2.4.2 Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara 2025-2029	60
2.4.3 Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara 2025-2029	60
2.4.4 Sasaran Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara 2025-2029.....	62
2.5 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN KANTOR UPBU KELAS III SILAMPARI	
TAHUN 2025-2029	65
2.5.1 Visi Kantor UPBU Kelas III Silampari 2025-2029.....	65
2.5.2 Misi Kantor UPBU Kelas III Silampari 2025-2029	66
2.5.3 Tujuan Kantor UPBU Kelas III Silampari 2025-2029	66
2.5.4 Indikator Kinerja Sasaran Kegiatan Kantor UPBU Kelas III Silampari 2025-2029.....	69
2.5.5 Indikasi Risiko Pencapaian Sasaran Kegiatan (SK) Kantor UPBU Kelas III Silampari.....	71
BAB III ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI, DAN	
KERANGKA KELEMBAGAAN KANTOR UPBU KELAS III SILAMPARI	76
3.1 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI PEMBANGUNAN NASIONAL.....	76
3.1.1 Arah Kebijakan Tahap Pertama RPJPN 2025-2045.....	76
3.1.2 Prioritas Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029.....	77
3.1.3 Proyek Strategis Nasional RPJMN 2025-2029	85
3.1.4 Arah Pembangunan Wilayah RPJMN 2025-2029.....	87
3.2 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN	95
3.2.1 Arah Kebijakan Umum Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029	95
3.2.2 Arah Kebijakan dan Strategi Pencapaian Sasaran Strategis	

Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029.....	98
3.3 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA	104
3.4 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KANTOR UPBU KELAS III SILAMPARI	108
3.4.1 <i>Progress</i> Pembangunan Bandara Baru.....	111
3.4.2 Peningkatan Klasifikasi Bandar Udara.....	112
3.5 KERANGKA REGULASI KANTOR UPBU KELAS III SILAMPARI	113
3.6 KERANGKA KELEMBAGAAN KANTOR UPBU KELAS III SILAMPARI	114
3.6.1 Penataan Kelembagaan Kantor UPBU Kelas III Silampari	114
3.7 MANAJEMEN RISIKO KANTOR UPBU KELAS III SILAMPARI.....	114
BAB IV TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN	121
4.1 SASARAN DAN TARGET PEMBANGUNAN NASIONAL	121
4.1.1 Sasaran dan Target RPJPN 2025-2045.....	121
4.1.2 Sasaran Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029.....	122
4.1.3 Indikator Kinerja Biaya Transportasi Logistik Pada Sektor Transportasi Udara	128
4.2 INDIKASI KEGIATAN STRATEGIS.....	128
4.2.1 Indikasi Kegiatan Strategis RPJMN 2025-2029.....	128
4.2.2 Indikasi Kegiatan Strategis Ditjen Perhubungan Udara 2025-2029.....	128
4.3 TARGET KINERJA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2025-2029	129
4.4 TARGET KINERJA DITJEN PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2025-2029	130
4.5 TARGET KINERJA KANTOR UPBU KELAS III SILAMPARI 2025 -2029.....	133
4.6 KERANGKA PENDANAAN KANTOR UPBU KELAS III SILAMPARI	134
BAB V PENUTUP	135
5.1 ARAHAN PELAKSANA.....	135
5.2 MEKANISME PERUBAHAN PELAKSANA EVALUASI.....	135

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1.1 Komposisi SDM Berdasarkan Jabatan	3
Tabel 1.2 Komposisi SDM Berdasarkan Penempatan pada Unit Kerja	4
Tabel 1.3 Komposisi SDM Berdasarkan Latar Belakang Pendidikan.....	5
Tabel 1.4 Komposisi SDM Berdasarkan Golongan	6
Tabel 1.5 Komposisi SDM dari Tenaga Honorer.....	6
Tabel 1.6 <i>Asessment</i>	6
Tabel 1.7 Data Diklat Pegawai Tahun 2020-2024	7
Tabel 1.8 Capaian Pembangunan/Pengembangan Tahun 2020-2024	10
Tabel 1.9 Data Umum Bandar Udara Silampari.....	12
Tabel 1.10 Fasilitas Sisi Udara	13
Tabel 1.11 Fasilitas Sisi Darat.....	14
Tabel 1.12 Fasilitas Elektronika Bandara dan Keamanan Penerbangan	14
Tabel 1.13 Fasilitas Listrik Penerbangan	15
Tabel 1.14 Fasilitas PKP-PK.....	15
Tabel 1.15 Fasilitas Alat-Alat Besar.....	16
Tabel 1.16 Rute Angkutan Udara Tahun 2020.....	16
Tabel 1.17 Rute Angkutan Udara Tahun 2021	17
Tabel 1.18 Rute Angkutan Udara Tahun 2022.....	17
Tabel 1.19 Rute Angkutan Udara Tahun 2023.....	18
Tabel 1.20 Rute Angkutan Udara Tahun 2024.....	18
Tabel 1.21 Capaian Arus Lalu Lintas Angkutan Udara Tahun 2020-2024.....	20
Tabel 1.23 Capaian PNBK Tahun 2020-2024	22
Tabel 1.24 Indikasi Kebutuhan Anggaran Renstra 2020-2024	24
Tabel 1.25 Alokasi dan Realisasi Anggaran Tahun 2020-2024	25
Tabel 1.26 Perbandingan Pagu Anggaran Renstra Tahun 2020-2024.....	26

Tabel 1.27	Capaian Indikator Kinerja Tahun 2020-2024.....	30
Tabel 1.28	Capaian Indikator Kinerja Penunjang Tahun 2020-2024	33
Tabel 2.1	Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan	47
Tabel 2.2	Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan	52
Tabel 2.3	Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029	55
Tabel 2.4	Matriks Kinerja Penugasan RPJMN 2025-2029 kepada Kementerian Perhubungan (Sub Sektor Transportasi Udara).....	56
Tabel 2.5	Rumusan Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) Kementerian Perhubungan 2025-2029	58
Tabel 2.6	Indikator Tujuan Ditjen Perhubungan Udara 2025-2029	61
Tabel 2.7	Rumusan Indikator Kinerja Sasaran Program (IKSP) Ditjen Perhubungan Udara 2025-2029.....	64
Tabel 2.8	Indikator Tujuan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Silampari 2025-2029	67
Tabel 2.9	Rumusan Indikator Kinerja Sasaran Kegiatan (IKSK) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Silampari 2025-2029	70
Tabel 2.10	Daftar Indikasi Risiko Pencapaian Sasaran Kegiatan (SK) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Silampari	71
Tabel 3.1	Kegiatan Prioritas Utama RPJMN 2025-2029 (Dukungan Sektor Transportasi).....	84
Tabel 3.2	Daftar Indikasi Proyek Strategis Nasional 2025-2029*) (Dukungan Sektor Transportasi)	86
Tabel 3.3	<i>Highlight</i> Intervensi Khusus Per Provinsi	87
Tabel 3.4	Arah Kebijakan dan Strategi Ditjen Perhubungan Udara.....	104
Tabel 3.5	Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Kantor UPBU Kelas III Silampari	108
Tabel 3.6	Matriks Identifikasi Awal Risiko Utama dan Rencana Mitigasi Risiko.....	115

Tabel 4.1	Sasaran Utama Prioritas Nasional RPJMN 2025-2029 (Dukungan Sektor Transportasi)	123
Tabel 4.2	Program Prioritas dan Kegiatan Prioritas PN 3 RPJMN 2025-2029 (Sektor Transportasi Udara)	124
Tabel 4.3	Program Prioritas dan Kegiatan Prioritas PN 5 RPJMN 2025-2029 (Sektor Transportasi Udara)	124
Tabel 4.4	Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 (Sektor Transportasi Udara).....	125
Tabel 4.5	Rincian Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 (Penugasan Ditjen Perhubungan Udara).....	126
Tabel 4.6	Rincian Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 terkait Biaya Transportasi Logistik Angkutan Udara	128
Tabel 4.7	Target Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan 2025-2029	130
Tabel 4.8	Target Capaian Indikator Tujuan Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029.....	131
Tabel 4.9	Sasaran dan Indikator Kinerja Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029.....	133
Tabel 4.10	Sasaran dan Indikator Kantor UPBU Kelas III Silampari Tahun 2025-2029	133
Tabel 4.11	Indikasi Pendanaan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Silampari Tahun 2025-2029	134

DAFTAR GRAFIK

		Halaman
Grafik 1.1	Perkembangan Lalu Lintas Pesawat Tahun 2020-2024	20
Grafik 1.2	Perkembangan Lalu Lintas Penumpang Tahun 2020-2024.....	20
Grafik 1.3	Perkembangan Lalu Lintas Barang/Kargo Tahun 2020-2024.....	20
Grafik 1.4	Perkembangan Nilai Aset Tahun 2020-2024	22
Grafik 1.5	Perkembangan PNBK Tahun 2020-2024.....	23
Grafik 1.6	Perkembangan Pagu Anggaran 2020-2024	25
Grafik 1.7	Perkembangan Pagu Renstra, Pagu Anggaran, dan Pagu Realisasi Tahun 2020-2024	26

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1 Keterkaitan RPJMN Tahun 2025-2029 dengan RPJPN	
Tahun 2025-2045	50
Gambar 2.2 Sasaran Utama Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029	51
Gambar 2.3 <i>Strategy Map</i> Kementerian Perhubungan 2025-2029	57
Gambar 2.4 <i>Strategy Map</i> Ditjen Perhubungan Udara 2025-2029	63
Gambar 2.5 <i>Strategy Map</i> Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	
Kelas III Silampari 2025-2029	70
Gambar 4.1 Sasaran dan Target RPJPN 2025-2045	122
Gambar 4.2 Sasaran RPJMN 2025-2029 terkait Langsung Tugas dan Fungsi	
Kemenhub	123
Gambar 4.3 Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan	
Tahun 2025-2029	129

DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN I	MATRIKS KINERJA KANTOR UPBU KELAS III SILAMPARI
LAMPIRAN II	MATRIKS PENDANAAN KANTOR UPBU KELAS III SILAMPARI
LAMPIRAN III	MATRIKS KERANGKA REGULASI KANTOR UPBU KELAS III SILAMPARI
LAMPIRAN IV	

BAB I

PENDAHULUAN

A. KONDISI UMUM

Transportasi udara sebagai salah satu sub sektor transportasi yang perlu dikembangkan potensi dan perannya agar lebih efektif dan efisien. Perkembangan sub sektor transportasi udara berpengaruh besar terhadap kondisi perekonomian nasional, mengingat peranannya dalam kegiatan distribusi barang dan jasa serta pergerakan manusia. Untuk itulah perlu diupayakan pembangunan dan pemeliharaan prasarana dan sarana transportasi udara yang berkelanjutan. Ketersediaan infrastruktur sebagai barang publik, perlu disediakan oleh pemerintah sebagai usaha untuk mendorong pemerataan dan percepatan pembangunan serta melayani kebutuhan masyarakat sehingga terciptanya harga yang terjangkau serta membuka akses terhadap daerah tertinggal dan terisolir, daerah perbatasan serta daerah rawan bencana. Transportasi udara memiliki karakteristik khusus berupa keunggulan kecepatan dibandingkan moda transportasi lainnya. Namun transportasi udara merupakan sektor transportasi yang sarat dengan aturan internasional, oleh karena itu perlu dikelola sesuai standar keselamatan penerbangan internasional. Diperlukan juga adanya interkoneksi antara transportasi udara dengan moda transportasi lainnya yang saling terintegrasi serta adanya jaminan keselamatan penerbangan di wilayah udara Indonesia. Jaminan tersebut dapat diwujudkan melalui kerjasama yang baik antara pemerintah sebagai pemegang otoritas penerbangan sipil bersama operator bandar udara dan perusahaan penerbangan serta *stakeholder* terkait lainnya.

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

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

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

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

Mendasari Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025-2029, dan Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2025 tentang Penyusunan Rencana Strategis dan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga, Kementerian Perhubungan telah menyusun Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029, sebagaimana telah ditetapkan melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 dan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 302 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029 yang merupakan dokumen perencanaan yang berisi program-program pembangunan dalam jangka waktu 5 (lima) tahun, baik program pembangunan yang ditangani langsung oleh Kementerian Perhubungan maupun program pembangunan yang dilakukan melalui pelibatan Masyarakat, maupun Pemerintah Daerah Provinsi/Kabupaten/Kota.

Oleh karena itu, Renstra Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Silampari disusun sebagai pedoman arah kebijakan dan strategi dalam meningkatkan kinerja organisasi, optimalisasi pemanfaatan sumber daya, serta penguatan tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*) selama periode perencanaan. Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara, sebagaimana telah dirubah pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2024 tentang Perubahan Keenam atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara. Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III

Silampari mempunyai tugas melaksanakan pelayanan jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara, kegiatan keamanan, keselamatan dan ketertiban penerbangan pada bandar udara yang belum diusahakan secara komersial. Dalam melaksanakan tugas, Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Silampari menyelenggarakan fungsi :

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

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

A.1 Capaian Sumber Daya Manusia Tahun 2020-2024

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

Tabel 1.1 Komposisi SDM Berdasarkan Jabatan

No	Jabatan	Jumlah SDM (orang)				
		2020	2021	2022	2023	2024
1	Kepala Kantor	1	1	1	1	1
2	Ketua Tim Tata Usaha / Analis SDM Aparatur Ahli Pertama	-	1	1	1	1
3	Ketua Tim TOKPD	1	-	-	-	-
4	Pengelola Kepegawaian	1	2	2	3	3
5	Bendahara Pengeluaran	1	1	1	1	1
6	Bendahara Penerimaan	1	1	1	1	1
7	Pengelola Keuangan	2	2	2	2	2
8	Pengelola Keuangan dan BMN	-	-	-	1	1
9	Pengelola BMN	1	2	2	-	-
10	Penyusun Rencana dan Program	1	1	1	1	1
11	Pengevaluasi dan Penyusun Laporan	1	1	1	2	2
12	Penyusun Bahan Hukum, Kehumasan dan Publikasi	1	1	2	2	2
13	Pengelola Rumah Tangga dan Tata Usaha	1	1	1	1	2
14	Pemroses Bahan Kerja Sama dan Pengembangan Usaha Jasa Kebandarudaraan	-	-	1	1	2
15	Pengelola Informasi	-	1	1	1	1
16	Petugas Tata Terminal	3	2	4	3	3
17	Tenaga Medis	2	2	2	2	2
18	Petugas Senior PKP-PK	7	9	8	7	9
19	Petugas Junior PKP-PK	9	7	6	7	9
20	Petugas <i>Basic</i> PKP-PK	10	9	8	8	8
21	Petugas PKP-PK	2	1	9	8	3
22	Pengawas Personel Penerbangan Bidang PKP-PK	-	-	-	-	1
23	Petugas Senior AVSEC	4	3	3	4	5
24	Petugas Junior Avsec	13	9	8	7	10
25	Petugas <i>Basic</i> AVSEC	3	5	3	2	2
26	Petugas AVSEC	3	1	4	1	3
27	Pengawas Personel Penerbangan Bidang AVSEC	-	-	-	-	2
28	Teknisi Penerbangan Pelaksana Lanjutan	1	1	1	2	3
30	Teknisi Penerbangan Penyelia	2	2	2	2	3
31	Teknisi Penerbangan Terampil	-	-	6	10	15
32	Teknisi Penerbangan Pelaksana	-	-	-	4	-
33	Pengawas Operasional Bandar Udara	-	-	-	-	4
34	Personel Operasional Bandar Udara	-	-	-	2	-
35	Petugas AMC	-	-	1	1	-
36	Petugas Alat-Alat Besar	1	2	2	2	2
37	Pemelihara Bangunan dan Landasan	4	3	3	3	3
38	Petugas Listrik Bandara	2	1	3	4	3
39	Petugas Elektro Bandara	-	-	1	1	1
Jumlah		74	72	91	97	111

Sumber: Data Nominatif Pegawai Tahun 2020-2024

Tabel 1.2 Komposisi SDM Berdasarkan Penempatan pada Unit Kerja

No	Unit	Jumlah SDM (orang)				
		2020	2021	2022	2023	2024
1	AVSEC	22	18	18	14	20
2	Bangunan dan Landasan	4	4	4	3	4
3	Utilitas	2	1	6	7	12
4	Alat-Alat Besar	2	3	3	4	6
5	PKP-PK	29	28	32	31	29
6	Bangland dan AAB	1	3	3	10	9
7	Tata Terminal	2	2	3	3	3
8	Informasi dan AMC	1	1	3	3	3
9	Pelayanan dan Kerjasama	-	-	1	2	2
10	Tata Usaha	5	5	10	12	14
11	Kepegawaian	1	2	2	3	3
12	Keuangan	4	4	4	4	4
13	Kehumasan dan Publikasi	1	1	2	2	2
Jumlah		74	72	91	97	111

Sumber: Data Nominatif Pegawai Tahun 2020-2024

Tabel 1.3 Komposisi SDM Berdasarkan Latar Belakang Pendidikan

No	Pendidikan	Jumlah SDM (orang)				
		2020	2021	2022	2023	2024
1	S2	3	2	1	1	4
2	DIV/S1	20	23	26	25	26
3	DIII	7	7	20	31	41
4	DII	2	2	1	-	1
5	DI	1	1	1	1	1
6	SLTA	41	37	42	39	38
Jumlah		74	72	91	97	111

Sumber: Data Nominatif Pegawai Tahun 2020-2024

Tabel 1.4 Komposisi SDM Berdasarkan Golongan

No	Golongan	Jumlah SDM (orang)				
		2020	2021	2022	2023	2024
1	II/a	3	3	11	7	7
2	II/b	7	7	-	4	5
3	II/c	19	19	35	26	35
4	II/d	8	8	13	18	14
5	III/a	12	12	4	11	16
6	III/b	20	19	23	20	14
7	III/c	1	2	3	5	11

No	Golongan	Jumlah SDM (orang)				
		2020	2021	2022	2023	2024
8	III/d	4	2	2	2	4
9	IV/a	-	-	-	-	1
10	GOL V	-	-	-	-	-
11	GOL VI	-	-	-	-	-
12	GOL VII	-	-	-	4	4
13	GOL IX	-	-	-	-	-
Jumlah		74	72	91	97	111

Sumber: Data Nominatif Pegawai Tahun 2020-2024

Tabel 1.5 Tenaga Honorer

No	Golongan	Jumlah SDM (orang)				
		2020	2021	2022	2023	2024
1	Tenaga Satpam	45	47	50	48	48
2	Petugas Kebersihan	82	84	99	91	91
Jumlah		127	131	149	139	138

Sumber: Data Nominatif Pegawai Tahun 2020-2024

Tabel 1.6 Assestment

No	Jenis Assestment	Jumlah SDM (orang)				
		2020	2021	2022	2023	2024
1	Assestment Eselon III	0	0	0	1	0
2	Assestment Eselon IV	0	0	0	0	0
Jumlah						

Sumber: Data Nominatif Pegawai Tahun 2020-2024

Selama kurun waktu lima tahun (2020 - 2024), capaian Sumber Daya Manusia (SDM) menunjukkan tren peningkatan yang signifikan, baik dari sisi kuantitas pegawai maupun penguatan kompetensi. Peningkatan jumlah SDM tersebut dipengaruhi oleh pembukaan formasi Calon Pegawai Negeri Sipil (CPNS) reguler serta penerimaan CPNS melalui jalur Pola Pembibitan (polbit) lulusan Politeknik Penerbangan.

Selain dari sisi kuantitas, kualitas SDM juga mengalami perkembangan yang positif. Hal ini tercermin dari pelaksanaan pembinaan dan pengembangan kompetensi pegawai secara berkelanjutan, baik melalui pendidikan formal maupun berbagai program pendidikan dan pelatihan. Dalam rangka penguatan kompetensi manajerial, selama periode 2020 - 2024 telah dilaksanakan asesmen kompetensi bagi pegawai, khususnya pada jabatan struktural Eselon III dan Eselon IV.

Pelaksanaan asesmen kompetensi tersebut merupakan bagian dari komitmen organisasi untuk memastikan kesesuaian antara kompetensi pegawai dengan jabatan yang diemban (*the right man on the right place*), sekaligus menjadi dasar dalam pengembangan karier dan penataan manajemen talenta. Secara kumulatif, jumlah pegawai yang mengikuti asesmen kompetensi menunjukkan tren peningkatan, yang mencerminkan semakin luasnya cakupan pengembangan SDM di lingkungan organisasi.

Sebagai bentuk dukungan terhadap peningkatan kapasitas dan kompetensi pegawai, berikut disajikan tabel data capaian pendidikan dan pelatihan (diklat) pegawai selama Tahun 2020 - 2024.

Tabel 1.7 Data Diklat Pegawai Tahun 2020-2024

No	Diklat	Tahun	Jumlah Pegawai
1	Genset dan ACOS	2020	1
2	Transmisi dan Distribusi		1
3	UPS and Solar Cell Ahli		1
4	Constant current Regulator		1
5	Airfield Lighting System (ALS)		1
6	Aeronautical Electronics and Radio Maintenance		1
7	Dangerous Goods Type A		2
8	Basic Aviation Security		1
9	Initial Junior Avsec		1
10	Apron Movement Control		1
11	Marshaller		1
12	Preparation Course for the TOEFL TEST Training		1
1	Aviation Security Awareness	2021	13
2	Ramp Safety Operation		3
3	Safety Management System (SMS)		5
4	Kursus Komputer		1
5	Agile Thingking		1
6	Training Coaching and Counseling Techniques for Managers Training		1
7	Pelatihan Dasar CPNS		1
8	Pendidikan dan Pelatihan Pembangunan Karakter bagi CPNS Kemenhub yang diselenggarakan oleh Balai Pendidikan dan Pelatihan Pembangunan Karakter Sumber Daya Manusia Transportasi		1
9	Workshop/Bimbingan Teknis/Seminar/Sosialisasi/Pendidikan/Pelatihan Lainnya Bidang Kepegawaian		1
10	Aerodrome Safety Management System		3
11	Apron Movement Control		1
12	Junior Avsec		1
13	Dangerous Goods Type A		1
14	Basic PKP-PK		1
15	Pengelolaan Keuangan Satuan Kerja Pemerintah		1
16	Pengadaan Barang dan Jasa		1
1	Observasi Meteorologi Penerbangan	2022	1
2	Perencanaan dan Perancangan Bandara (Airport Planning and Engineering)		1
3	Las Tingkat Dasar		10
4	Pengelola APBN		1
5	Pelatihan Pejabat Pembuat Komitmen Satuan Kerja Pemerintah Pusat		1
6	Pendidikan Dan Pelatihan Pengadaan Barang Dan Jasa Level 1		1

No	Diklat	Tahun	Jumlah Pegawai
7	Safety Management System (SMS)		1
8	Pendidikan dan Pelatihan Prajabatan		1
9	Pelatihan Dasar CPNS		5
10	Pendidikan dan Pelatihan Pembangunan Karakter bagi CPNS Kemenhub yang diselenggarakan oleh Balai Pendidikan dan Pelatihan Pembangunan Karakter Sumber Daya Manusia Transportasi		2
11	Junior PKP-PK		1
12	SMS (Safety Management System)		2
13	Management Information System		2
14	Traction Equipment		1
15	Air Conditioning System Tingkat Ahli		1
16	Foam tender operation and defensive driving workshop		1
17	Marshaller		1
18	Dangerous Goods		1
19	Keudaraan Tingkat Dasar		1
1	Sistem Kelistrikan Bandar Udara	2023	2
2	KURSUS KOMPUTER		2
3	Pendidikan dan Pelatihan Pembangunan Karakter bagi ASN		1
4	Initial Senior Avsec		2
5	Junior Avsec		2
6	Basic Aviation Security		3
7	General Instructor		1
8	Civil Aviation Management		1
9	E-Learning Perencanaan Keuangan Satuan Kerja Pemerintah Pusat		1
10	Senior PKP-PK		2
11	Junior PKP-PK		1
12	Basic PKP-PK		3
13	Pelatihan Kompetensi PPK Tipe C Model MOOC		2
14	Inspector Keamanan Penerbangan		1
15	UPS dan Solar Cell		2
16	Alat-Alat Besar Pemeliharaan Bandar Udara (A2B)		2
17	Keudaraan Tingkat Dasar		2
18	Airport Emergency Plan		1
19	Pelatihan Dasar Calon Pegawai Negeri Sipil		4
20	Pendidikan dan Pelatihan Pembangunan Karakter bagi CPNS Kemenhub yang diselenggarakan oleh Balai Pendidikan dan Pelatihan Pembangunan Karakter Sumber Daya Manusia Transportasi		1
21	Transmisi dan Distribusi		1
22	Airfield Lighting System (ALS)		1
23	Air Conditioning System		1
24	Human Factor		3
25	Ahli ILS		2
26	Water and Pump System		1

No	Diklat	Tahun	Jumlah Pegawai
27	Helicopter Landing Officer		1
28	Dangerous Goods Type A		2
29	Safety Management System (SMS)		3
30	Bimbingan Teknis/Bantuan Teknis Pengelolaan TIK		1
1	Basic Aviation Security	2024	23
2	Initial Junior Avsec		2
3	Initial Senior Avsec		2
4	Marshaller		1
5	Junior PKP-PK		1
6	Senior PKP-PK		3
7	Basic PKP-PK		1
8	Diklat Keudaraan Tingkat Sarjana		1
9	Bendahara Pengeluaran		1
10	Pelatihan PPK Tipe C		1
11	Bimtek Manager Keamanan Penerbangan		1
12	Refreshment Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK) Tingkat Senior		1
13	Manajemen Keamanan Penerbangan		1
14	Area Control Prosedural		1
15	Peralatan Pendeteksi Pemeriksaan Keamanan Penerbangan (P3KP)		1
16	Penyamaan Persepsi Agenda I Latsar CPNS Bagi Calon Fasilitator Latsar CPNS		1
17	Pelatihan Dasar CPNS		4
18	Pendidikan dan Pelatihan Pembangunan Karakter bagi CPNS Kemenhub yang diselenggarakan oleh Balai Pendidikan dan Pelatihan Pembangunan Karakter Sumber Daya Manusia Transportasi		2
19	On The Job Training		1
20	Traction Equipment		1
21	Ramp Safety		5
22	Dangerous Goods		1
23	Dispatch Recource Management Training		1
24	Aviation Security Awareness		1
25	Aircraft Type Rating		1
26	Pelatihan Kompetensi Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah		1
27	Human Factor		1

Sumber: Data Nominatif Pegawai Tahun 2020-2024

A.2 Capaian Pembangunan / Pengembangan Tahun 2020-2024

Tabel berikut menyajikan capaian pembangunan dan pengembangan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Silampari selama periode Tahun 2020–2024, yang menggambarkan realisasi pelaksanaan kegiatan pembangunan dan pengembangan prasarana serta sarana bandar udara dalam mendukung peningkatan kinerja pelayanan, keselamatan, dan keamanan penerbangan.

Tabel 1.8 Capaian Pembangunan/Pengembangan Tahun 2020-2024

No	Tahun Anggaran	Kegiatan	Ket.
1	2020	Pembangunan dan Pengembangan Bandar Udara Atung Bungsu Pagar Alam	SYC
2		Pengawasan Pembangunan dan Pengembangan Bandar Udara Atung Bungsu Pagar Alam	SYC
3		Pekerjaan Pembuatan Interior Terminal, Landscape dan Pembangunan Musholla	SYC
4		Pengawasan Pembuatan Interior Terminal, Landscape dan Pembangunan Musholla	SYC
5		Optimalisasi Catu Daya dan Jaringan Air Bersih Bandar Udara Atung Bungsu	SYC
6		Pengadaan dan Pemasangan Conveyor, FIDS dan CCTV	SYC
7		Pematangan Lahan Sisi Darat, Pembuatan Lapangan dan GSE Road	SYC
8		Pengawasan Pematangan Lahan Sisi Darat, Pembuatan Lapangan dan GSE Road	SYC
1	2020 - 2021	Penyusunan Rencana Induk Termasuk KKOP, BKK, DLKr DAN DLKp Bandar Udara Gatot Subroto	MYC
2		Penyusunan RTT Sisi Darat dan RTT Sisi Udara	MYC
1	2021	Pengadaan Dan Pemasangan Papi dan Rtil Bandara Atung Bungsu	SYC
2		Pekerjaan Pengadaan dan Pemasangan Pagar Pengaman Sisi Udara	SYC
3		Pengawasan Kegiatan Bandara Atung Bungsu	SYC
4		Pelebaran Apron Dari 110 M X 70 M Menjadi 165 M X 70 M	SYC
5		Pembuatan Drainase Sisi Darat dan Sisi Udara	SYC
6		Pembuatan Pelindung Permukaan Lereng Area Runway Strip	SYC
7		Pengawasan Pembangunan dan Pengembangan Bandar Udara Atung Bungsu	SYC
8		Pekerjaan Pengadaan dan Pemasangan Afl Bandara Gatot Subroto	SYC
9		Pengadaan dan Pengiriman Kendaraan Foam Tender Tipe IV	SYC
10		Pekerjaan Pengadaan dan Pemasangan Peralatan CCTV	SYC

No	Tahun Anggaran	Kegiatan	Ket.
11		Lanjutan Pekerjaan Tanah Persiapan Perpanjangan Landas Pacu	SYC
12		Pengawasan Pekerjaan Pengembangan Fasilitas Bandar Udara M. Taufik Kiemas	SYC
13		Pekerjaan Perpanjangan Runway Menjadi 1.400 X 30 M	SYC
14		Pengawasan Kegiatan Perpanjangan Runway	SYC
15		Pembuatan Talud Pengaman Tanah Area Sisi Darat	SYC
16		Pengadaan dan Pemasangan Fasilitas Penunjang Terminal	SYC
17		Pekerjaan Optimalisasi AFL Bandara Silampari	SYC
18		Pengadaan dan Pemasangan Hydrant System Bandara Silampari	SYC
19		Pengadaan dan Pemasangan Lampu Penerangan Lahan Parkir Terminal Dengan Solar Cell System	SYC
20		Pengawasan Kegiatan Bandar Udara Silampari	SYC
1	2021 - 2021	Pekerjaan Pelapisan Runway	MYC
2		Pengawasan Pekerjaan Pengembangan Fasilitas Bandar Udara (Konstruksi Myc)	MYC
1	2022	Pengadaan dan Pengiriman Kendaraan Foam Tender Type IV	SYC
2		Pekerjaan Pembangunan dan Pengembangan Area Sisi Darat	SYC
3		Pengawasan Pekerjaan Pembangunan dan Pengembangan Area Sisi Darat	SYC
4		Pelebaran Apron	SYC
5		Pengawasan Pekerjaan Pelebaran Apron	SYC
6	2022 - 2023	Lanjutan Pelapisan Runway, Turning Area dan Taxiway	MYC
7		Pengawasan Pekerjaan Lanjutan Pelapisan Runway, Turning Area dan Taxiway	MYC
1	2023	Pengadaan Dan Pengiriman Kendaraan Foam Tender PKP-PK Type IV	SYC
1	2023 - 2024	Pengadaan dan Pemasangan AFL	MYC
2		Pekerjaan Perpanjangan Runway Menjadi 1.450 x 30 m termasuk pekerjaan Tanah	MYC
3		Pengawasan Pembangunan dan Pengembangan	MYC

No	Tahun Anggaran	Kegiatan	Ket.
4		Pekerjaan Lanjutan Pelebaran Apron dan Pembuatan Taxiway Bravo	MYC
5		Pengawasan Pembangunan dan Pengembangan Area Sisi Udara	MYC
6		Pekerjaan Pembuatan Struktur Penahan Tanah Area Sisi Udara	MYC
7		Pengawasan Pembangunan dan Pengembangan Area Sisi Udara	MYC
1	2024	Pengadaan dan Pemasangan Apron Light dan Taxiway Light	SYC
2		Perpanjangan Runway Menjadi 2.500 x 45 m	SYC
3		Pengawasan Perpanjangan Runway Menjadi 2.500 x 45 m	SYC
4		Pemenuhan Peralatan Kategori PKP-PK	SYC
5		Pengembangan Bandara Atung Bungsu	SYC
6		Pengawasan Pengembangan Bandara Atung Bungsu	SYC

Sumber: Laporan Belanja Modal Tahun Anggaran 2020-2024

A.3 Capaian Sarana dan Prasarana Tahun 2020-2024

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

Tabel 1.9 Data Umum Bandar Udara Silampari

Nama Bandar Udara	:	Silampari
Kode ICAO	:	WIPB
Kode IATA	:	LLJ
Termasuk Provinsi	:	Sumatera Selatan
Kabupaten/Kota	:	Lubuklinggau
Pengelola	:	UPT Direktorat Jenderal Perhubungan Udara
Kantor Otoritas	:	Otoritas Bandar Udara Wilayah VI Padang
Kelas	:	III (tiga)
Jam Operasi	:	07.30 - 16.00 WIB / 00.30 - 09.00 UTC
Pesawat Beroperasi	:	Airbus 320
Kategori PKP-PK	:	6
Kelompok Peralatan Keamanan Penerbangan	:	G
Status Bandar Udara	:	Domestik

Hierarki Bandar Udara	:	Pengumpan
Koordinasi dengan Instansi Pemerintah	:	
a. Bea Cukai (Custom)	:	Tidak Ada
b. Imigrasi (Imigration)	:	Tidak Ada
c. Karantina	:	
a) Karantina Hewan & Tumbuhan	:	Kelas I
b) Karantina Ikan	:	Kelas I
c) Karantina Kesehatan (KKP)	:	Kelas II
d. AIRNAV	:	Kantor Cabang Pembantu
e. BMKG	:	Kelas II
f. Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan (BNPP) / SAR	:	Pos Pencarian dan Pertolongan

Sumber: Dokumen Aerodrome Manual

Tabel 1.10 Fasilitas Sisi Udara

NO	FASILITAS	DIMENSI PANJANG/LEBAR	JENIS KONSTRUKSI
1	Runway Strip	2.340 x 150 m2	Tanah Rumput
2	Runway	2.220 x 45 m2	Asphalt Concrete
3	Taxiway A	155 x 23 m2	Asphalt Concrete
4	Taxiway B	155 x 23 m2	Asphalt Concrete
5	Apron A (Flexible)	130 x 100 m2	Asphalt Concrete
6	Apron B (Rigid)	108 x 100 m2	Rigid Beton
7	Turning Area 02	124 m2	Asphalt Concrete
8	Turning Area 20	166 m2	Asphalt Concrete
9	RESA 02	90 x 90 m2	-
10	RESA 20	90 x 60 m2	-
11	Fillet	7 x 134,375 m2	Asphalt Concrete
12	Service Road	1.715 m2	Asphalt Concrete
13	Shoulder		Tanah Rumput
14	Pagar Parimeter	4.800 m'	BRC
15	Drainase Utara Runway	3.050,5 m2	Pas. Batu Kali

Sumber: Laporan Bulanan Unit Bangunan dan Landasan Bulan Desember Tahun 2024

Tabel 1.11 Fasilitas Sisi Darat

NO	FASILITAS	DIMENSI	JENIS BANGUNAN
1	Gedung Terminal Penumpang (Baru)	5.452 m2	Bangunan Permanen
2	Gedung VIP (Belum serah terima aset)	864 m2	Bangunan Permanen
3	Gedung Musholla	62 m2	Bangunan Permanen
4	Area Parkir Publik	3.320 m2	Flexible Pavement
5	Area Parkir Roda Dua	414 m2	Flexible Pavement
6	Area Parkir Taksi	268 m2	Flexible Pavement
7	Menara Pengawas LLU	163 m2	Bangunan Permanen
8	Gedung Kantor Administrasi	750 m2	Bangunan Permanen
9	Gedung PKP-PK	300 m2	Bangunan Permanen
10	Gedung Poliklinik	125 m2	Bangunan Permanen
11	Gedung Avsec	200 m2	Bangunan Permanen

12	Gedung Power House	236 m2	Bangunan Permanen
13	Gedung Workshop	240 m2	Bangunan Permanen
14	Bangunan Sumber Air	20 m2	Bangunan Permanen
15	Pagar Parimeter Sisi Darat	2.000 m'	BRC
16	Drainase Sisi Darat	3.223 m2	Pas. Batu Kali
17	Rumah Dinas T.50	50 m2 x 3	Bangunan Permanen
18	Rumah Dinas T.36	36 m2 x 10	Bangunan Permanen

Sumber: Laporan Bulanan Unit Bangunan dan Landasan Bulan Desember Tahun 2024

Tabel 1.11 Fasilitas Elektronika Bandara dan Keamanan Penerbangan

NO	FASILITAS	JUMLAH (UNIT)	KETERANGAN (MERK/TYPE)
1	PAS (Public Address System)	1 unit	-
2	FIDS (Flight Information Display System)	1 Ls	-
3	HF HANDY TALKY	4 unit	Firstcom , Baofeng
4	HHMD	5 unit	Garret
5	WTMD	3 unit	Garret , CEIA
6	X-RAY BAGASI	2 unit	L3 , Fiscan
7	X-RAY CABIN	1 unit	L3
8	CCTV	1 Ls	-
9	Mobil Patroli	1 unit	Toyota
10	Motor Patroli	2 unit	Honda
11	Mirror Detector	1 unit	-
12	Conveyor	2 unit	-
13	Eskalator	2 unit	-
14	Garbarata	2 unit	-

Sumber: Laporan Bulanan Unit Elektronika Bandara Bulan Desember Tahun 2024

Tabel 1.13 Fasilitas Listrik Penerbangan

NO	FASILITAS	JUMLAH (UNIT)	KETERANGAN (MERK/TYPE)
1	Runway Edge Light	43 unit	ADB / Bidirectional
2	Runway Inset Light	1 unit	
3	Runway Edge Light	37 unit	ADB / Bidirectional
4	Threshold RW 02	14 unit	-
5	Runway End Runway 02	8 unit	ADB / L.862E
6	Threshold Runway 20	14 unit	ADB / L.862E
7	Runway End Runway 20	8 unit	ADB / L.862E
8	Turning Light Edge	10 unit	-
9	PAPI Runway 20	4 box	ADB / PPL Type
10	PAPI Runway 02	4 box	ADB / PPL Type
11	Taxy Way Light A	16 unit	ADB / L.861T
12	Taxy Way Light B	16 unit	ADB / L.861T
13	Apron Light	9 unit	-
14	Apron Flood Light	3 tiang	-
15	TGS Mandatory	1 unit	-
16	TGS Information	2 unit	-

17	ROB	1 unit	-
18	RTIL RW 02	2 unit	-
19	RTIL RW 21	2 unit	-
20	Plumbing	1 unit	-
21	AC	1 Ls	-
22	Uninterrupted Power Supply	1 Ls	-
23	Constan Current Regulator	1 Ls	Alstom
24	Wind Cone	1 unit	-
25	Sirine	1 unit	-
26	Genset	2 unit	500 dan 150 Kva
27	ACOS	2 unit	500 dan 150 Kva

Sumber: Laporan Bulanan Unit Listrik Penerbangan Bulan Desember Tahun 2024

Tabel 1.14 Fasilitas PKP-PK

NO	KETERANGAN (MERK/TYPE)	JUMLAH (UNIT)
1	F.T III Mercy	1 unit
2	F.T IV Mercy Merah	1 unit
3	Ambulan Isuzu ELF	1 unit
4	Ambulan Suzuki APV	1 unit
NO	JENIS BAHAN PEMADAM	JUMLAH
1	AFFF (Aqueous Film Forming Foam)	2.400 liter
2	DCP (Dry Chemical Powder)	1.325 liter
3	Nitrogen (N2)	8 tabung
4	Carbondioxida (CO ₂)	-
5	Air (Bak Penampungan Air)	58.561,88 Liter

Sumber: Laporan Bulanan Unit PKP-PK Bulan Desember Tahun 2024

Tabel 1.15 Fasilitas Alat-Alat Besar

NO	KETERANGAN (MERK/TYPE)	JUMLAH (UNIT)
1	Roda 4	13 Unit
2	Roda 2	29 Unit
3	Traktor Massey Perguson 450	1 unit
4	Traktor Massey Perguson (Membawa Steam Racun)	1 unit
5	Traktor Deutz - Fahr	1 unit
6	Traktor Yanmar	1 unit
7	Steam Racun Rumpot SCN 30	1 unit
8	Kompresor Krisbow 5,5 H	1 unit
9	Steam SCN 30	1 unit
10	Implementary Mower	5 unit

Sumber: Laporan Bulanan Unit Alat-Alat Besar Bulan Desember Tahun 2024

A.4 Capaian Rute Angkutan Udara Tahun 2020-2024

Layanan rute domestik angkutan udara pada Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Silampari selama periode Tahun 2020–2024, yang meliputi penerbangan berjadwal, *extra flight*, dan penerbangan *charter*, tercatat sebagaimana disajikan pada tabel berikut.

Tabel 1.16 Rute Angkutan Udara Tahun 2020 - 2024

TAHUN	RUTE	OPERATOR	JENIS PESAWAT	FREKUENSI / TAHUN
2020	CGK - LLJ (PP)	BATIK AIR	Airbus 320	248
	CGK - LLJ (PP)	NAM AIR	Boeing 737-500	138
	PLM - LLJ (PP)	WINGS AIR	ATR-72	258
2021	CGK - LLJ (PP)	BATIK AIR	Airbus 320	157
	CGK - LLJ (PP)	NAM AIR	Boeing 737-500	2
	PLM - LLJ (PP)	WINGS AIR	ATR-72	48
2022	CGK - LLJ (PP)	BATIK AIR	Airbus 320	336
2023	CGK - LLJ (PP)	BATIK AIR	Airbus 320	642
2024	CGK - LLJ (PP)	BATIK AIR	Airbus 320	752

Sumber : Laporan Arus Lalu Lintas Angkutan Udara Tahun 2020 - 2024

Tabel di atas menunjukkan bahwa jumlah rute angkutan udara di Bandar Udara Silampari bersifat fluktuatif dari tahun ke tahun seiring dengan penyesuaian terhadap tingkat permintaan (*demand*). Meskipun demikian, dari sisi jenis operator dan armada yang melayani, terdapat perkembangan positif yang ditandai dengan frekuensi tahunan yang cukup signifikan. Frekuensi penerbangan tertinggi selama kurun waktu lima tahun tercatat pada Tahun 2024, yaitu sebesar 752 frekuensi per tahun. Peningkatan tersebut mencerminkan pemulihan aktivitas penerbangan pascapandemi COVID-19 pada era *new normal*, yang berdampak pada meningkatnya minat masyarakat di wilayah Lubuklinggau terhadap transportasi udara sebagai moda pilihan utama karena efisiensi waktu tempuh. Sementara itu, frekuensi penerbangan terendah terjadi pada Tahun 2021, yaitu sebesar 207 frekuensi per tahun, yang dipengaruhi oleh pembatasan pergerakan masyarakat akibat pandemi COVID-19 melalui kebijakan Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM). Kondisi tersebut menyebabkan penurunan permintaan serta penghentian operasional dua operator penerbangan di Bandar Udara Silampari.

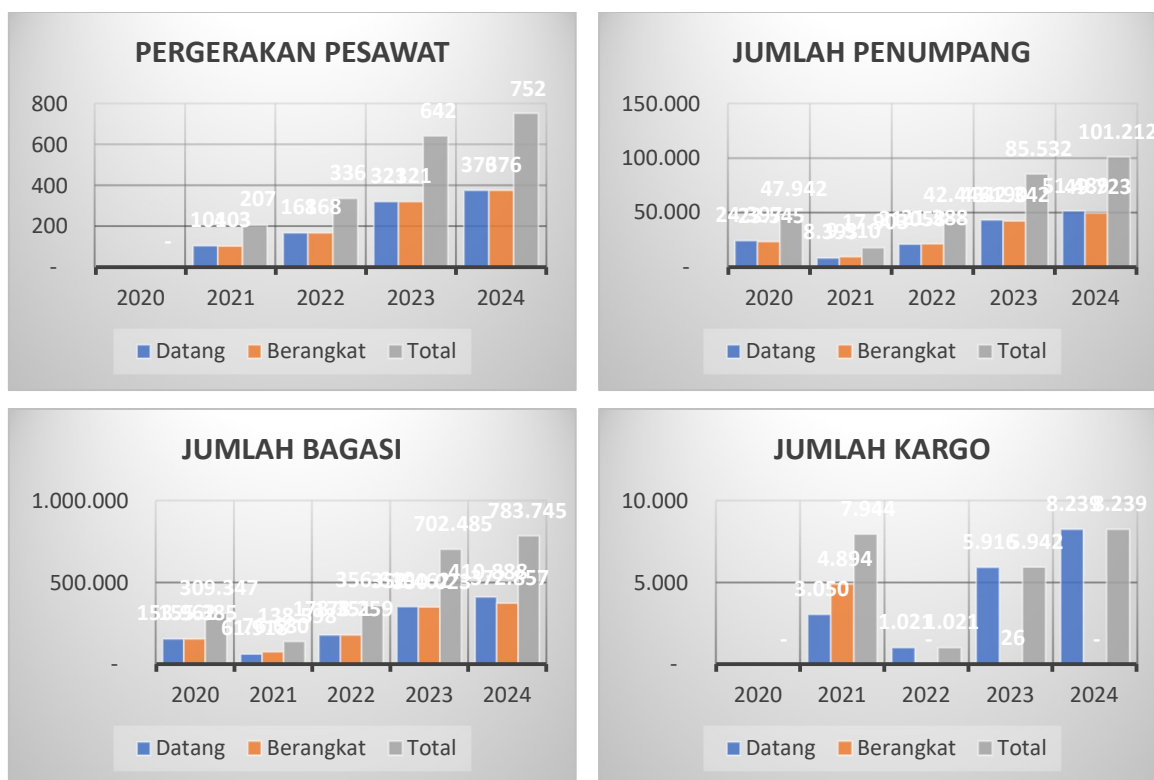
A.5 Capaian Arus Lalu Lintas Angkutan Udara Tahun 2020-2024

Perkembangan arus lalu lintas angkutan udara di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Silampari selama periode lima tahun terakhir, yang mencakup pergerakan pesawat, penumpang, dan barang/kargo, tersaji dalam tabel berikut.

Tabel 1.17 Capaian Arus Lalu Lintas Angkutan Udara Tahun 2020-2024

Tahun	Pesawat			Penumpang			Bagasi			Kargo (Kg)		
	DTG	BRK	TOTAL	DTG	BRK	TOTAL	DTG	BRK	TOTAL	DTG	BRK	TOTAL
2020	320	320	627	24.397	23.545	47.942	153.962	155.385	309.347	33.449	19.329	51.978
2021	104	103	207	8.393	9.510	17.903	61.918	76.680	138.598	3.050	4.894	7.944
2022	168	168	336	21.058	21.388	42.446	178.351	178.259	356.610	1.021	-	1.021
2023	321	321	642	43.190	42.342	85.532	352.462	350.023	702.485	5.916	26	5.942
2024	376	376	752	51.489	49.723	101.212	410.888	372.857	783.745	8.239	-	8.239

Sumber : Laporan Arus Lalu Lintas Angkutan Udara Tahun 2020-2024



Grafik 1.1

Grafik Pergerakan Pesawat, Jumlah Penumpang, Bagasi dan Kargo di Kantor UPBU Kelas III Silampari Tahun 2020 - 2024

Grafik Pergerakan Pesawat menunjukkan perkembangan arus lalu lintas pesawat yang bersifat fluktuatif, seiring dengan perubahan jenis pesawat dan kondisi operasional yang melayani. Jumlah pergerakan pesawat datang dan berangkat tercatat terendah pada Tahun 2021 sebesar 207 *movement* dan tertinggi pada Tahun 2024 sebesar 752 *movement*. Kondisi tersebut mencerminkan penurunan *demand* pada masa pandemi COVID-19 serta pemulihan aktivitas penerbangan pada periode pascapandemi.

Selanjutnya, Grafik Jumlah Penumpang memperlihatkan perkembangan arus lalu lintas penumpang yang menunjukkan tren peningkatan secara signifikan. Jumlah penumpang datang dan berangkat tercatat terendah pada Tahun 2021 sebesar 17.903 orang, sedangkan jumlah tertinggi terjadi pada Tahun 2024 yang mencapai 101.212 orang. Peningkatan tersebut

dipengaruhi oleh berakhirnya pembatasan mobilitas akibat pandemi COVID-19 serta meningkatnya demand masyarakat pada era new normal. Selain itu, mulai beroperasinya armada pesawat berkapasitas lebih besar secara rutin turut mendukung peningkatan kapasitas angkut penumpang.

Sementara itu, Grafik Jumlah Kargo menunjukkan perkembangan arus lalu lintas barang/kargo yang cenderung fluktuatif dan mengalami penurunan dalam tiga tahun terakhir. Volume bongkar muat kargo terendah tercatat pada Tahun 2022 sebesar 1.021 kg dan tertinggi pada Tahun 2020 sebesar 51.978 kg. Penurunan arus lalu lintas barang/kargo dipengaruhi oleh melemahnya permintaan distribusi melalui moda udara, peralihan pengiriman ke moda transportasi darat dan laut yang lebih efisien secara biaya, serta keterbatasan kapasitas kargo akibat optimalisasi angkutan penumpang dalam kondisi beban maksimum pesawat. Selain itu, faktor kebijakan, biaya operasional, serta perubahan pola rantai pasok turut berkontribusi terhadap penurunan volume kargo yang dilayani.

A.6 Capaian Nilai Aset Tahun 2020 - 2024

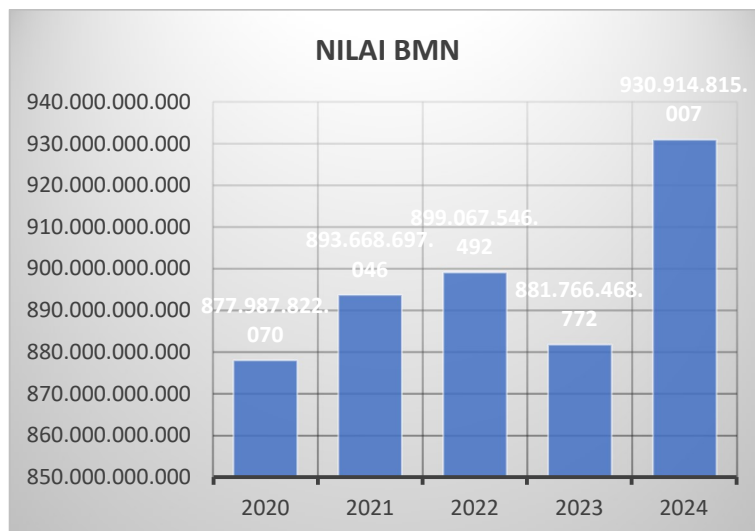
Nilai aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Silampari berasal dari Barang Milik Negara yang terdiri atas barang konsumsi, persediaan lainnya, peralatan dan mesin, gedung dan bangunan, jalan dan jembatan, irigasi, jaringan, aset tak berwujud, serta konstruksi dalam pengerjaan (KDP). Perkembangan nilai aset yang dikelola Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Silampari selama periode pelaporan disajikan dalam tabel dan grafik berikut.

Tabel 1.18 Capaian Nilai Aset Tahun 2020-2024

URAIAN	NILAI ASET				
	2020	2021	2022	2023	2024
ASET TETAP	877.987.822.070	893.668.697.046	899.067.546.492	881.766.468.772	930.914.815.007

Sumber : Aplikasi Simak BMN dan SAKTI

Grafik 1.2 Perkembangan Nilai Aset Tahun 2020-2024



Grafik di atas menunjukkan bahwa capaian aset yang berhasil diinventarisasi selama kurun waktu lima tahun cenderung mengalami kenaikan. kenaikan tersebut dipengaruhi oleh beberapa faktor, antara lain :

1. Dalam kurun waktu 5 tahun terdapat beberapa pekerjaan Belanja Modal baik yang bersumber dari RM, PNBP maupun SBSN berupa Aset yang terdiri dari Tanah, Peralatan dan Mesin, Gedung dan Bangunan, Jalan irigasi dan Jaringan serta Aset Tetap Lainnya yang mempengaruhi kenaikan jumlah nilai aset.
2. Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Silampari merupakan Bandar Udara yang juga bertanggung jawab atas aset yang berada di 3 (tiga) Satuan Pelayanan (satpel) dibawahnya yakni Satpel Bandara M. Taufiq Kiemas, Satpel Bandara Atung Bungsu dan Satpel Bandara Gatot Soebrot. Ketiga satpel ini aset nya masih tergabung di dalam pencatatan aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Silampari.

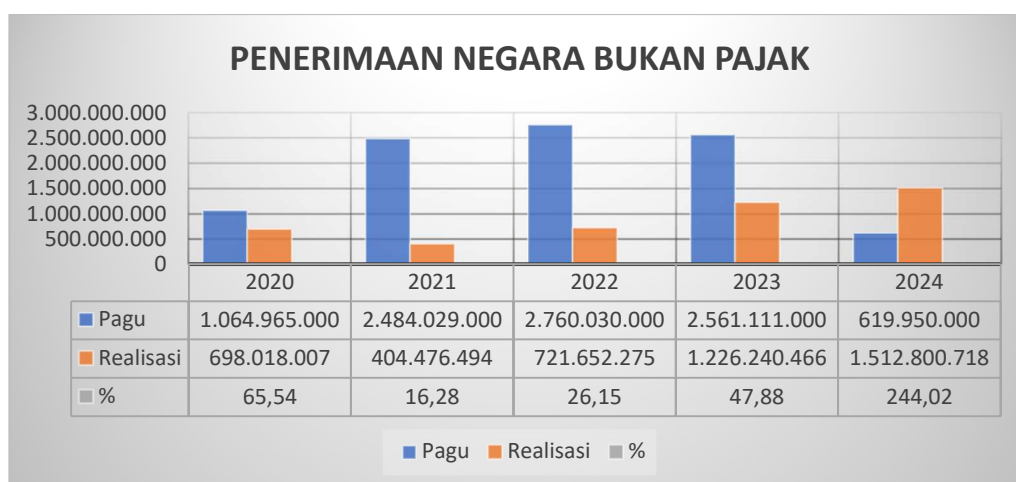
A.7 Capaian Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Tahun 2020-2024

Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) merupakan salah satu indikator kinerja yang mencerminkan kontribusi unit kerja dalam pengelolaan pelayanan dan pemanfaatan sumber daya sesuai ketentuan. Capaian PNBP Tahun 2020–2024 menunjukkan dinamika kinerja penerimaan yang dipengaruhi oleh kondisi operasional dan kebijakan yang berlaku. Oleh karena itu, penyajian data capaian PNBP pada periode tersebut diperlukan sebagai bahan evaluasi kinerja dan dasar perumusan langkah peningkatan ke depan. Berikut disajikan perkembangan capaian PNBP Tahun 2020–2024.

Tabel 1.19 Capaian PNBP Tahun 2020-2024

TAHUN	TARGET	REALISASI	%
2020	1.064.965.000	698.018.007	65,54
2021	2.484.029.000	404.476.494	16,28
2022	2.760.030.000	721.652.275	26,15
2023	2.561.111.000	1.226.240.466	47,88
2024	619.950.000	1.512.800.718	244,02

Sumber : Dashboard PNBP Direktorat Jenderal Perhubungan Udara



Grafik 1.3 Pencapaian Target PNBP Tahun 2020 - 2024

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

Pencapaian target terhadap 3 (tiga) Sasaran dan 11 (sebelas) Indikator Kinerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Silampari ini terus diupayakan sebaik mungkin sebagai indikator keberhasilan kinerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Silampari selama kurun waktu Tahun 2020-2024.

Berdasarkan pada hasil evaluasi pada pencapaian indikator kinerja utama (*core business*) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Silampari, pada **sasaran strategis pertama** “Meningkatnya Kinerja Pelayanan Prasarana Bandar Udara” dengan indikator pertama “Jumlah Penumpang yang Dilayani” menunjukkan kinerja yang secara umum sangat baik selama periode Tahun 2020 hingga 2024. Pada Tahun 2020, capaian indikator sebesar 95,88%, dengan realisasi sebanyak 47.942 penumpang terhadap target yang telah ditetapkan. Kondisi ini menunjukkan bahwa operasional penerbangan masih berlangsung relatif stabil. Namun demikian, pada Tahun 2021 capaian mengalami penurunan pada jumlah penumpang tetapi capaian indikator tetap baik sebesar 100,02%, dengan realisasi 17.903 penumpang dari target 17.900 penumpang. Penurunan jumlah penumpang tersebut dipengaruhi oleh pembatasan mobilitas dan penerapan persyaratan penerbangan yang ketat sebagai dampak pandemi COVID-19, sehingga berdampak langsung terhadap menurunnya permintaan masyarakat. Selanjutnya, pada Tahun 2022 capaian indikator meningkat signifikan menjadi 101,06%, dengan realisasi 42.446 penumpang terhadap target 42.000 penumpang. Peningkatan ini mencerminkan mulai pulihnya aktivitas penerbangan pascapandemi COVID-19. Tren positif tersebut berlanjut pada Tahun 2023 dengan capaian relatif stabil sebesar 104,63% dengan realisasi 85.479 penumpang dari target 81.700 penumpang, yang menunjukkan kinerja pelayanan penumpang berjalan baik tanpa kendala signifikan. Puncak capaian terjadi pada Tahun 2024, dengan persentase capaian tertinggi selama lima tahun terakhir, yaitu 106,54%, dengan realisasi 101.212 penumpang terhadap target 95.000 penumpang. Capaian ini mengindikasikan bahwa target yang ditetapkan sudah tidak sepenuhnya mencerminkan kondisi riil pertumbuhan permintaan transportasi udara pada tahun tersebut. Secara keseluruhan, meskipun target indikator kinerja mengalami peningkatan setiap tahunnya, namun realisasi jumlah penumpang yang dilayani pada tiga tahun terakhir menunjukkan pertumbuhan yang jauh lebih tinggi dari target, sehingga capaian kinerja cenderung meningkat secara signifikan. Adapun hasil evaluasi menunjukkan bahwa hambatan utama dalam peningkatan jumlah penumpang yang

dilayani antara lain keterbatasan jumlah maskapai yang beroperasi, sehingga belum sepenuhnya mampu mengakomodasi permintaan masyarakat. Oleh karena itu, diperlukan pengembangan infrastruktur bandar udara guna meningkatkan kapasitas layanan dan membuka peluang bertambahnya jumlah maskapai yang beroperasi di Bandar Udara Silampari.

Pada indikator kedua “Jumlah Kargo yang Dilayani” menunjukkan selama periode Tahun 2020 hingga 2024, capaian indikator kinerja jumlah kargo yang dilayani menunjukkan kondisi yang fluktuatif, dengan kecenderungan mengalami penurunan dan kenaikan pada periode tertentu. Pada Tahun 2020, capaian indikator mencapai 86,63%, dengan realisasi sebesar 51.978 kg terhadap target 60.000 kg. Capaian ini menunjukkan kinerja yang relatif stabil, didukung oleh ketersediaan maskapai yang masih melayani angkutan kargo secara optimal. Selanjutnya, pada Tahun 2021 capaian mengalami penurunan capaian yang signifikan menjadi 100,55%, dengan realisasi 7.944 kg terhadap target 7.900 kg. Penurunan tersebut dipengaruhi oleh dampak pandemi COVID-19, yang menyebabkan menurunnya aktivitas penerbangan serta adanya maskapai yang menghentikan operasionalnya. Pada Tahun 2022, capaian kembali menurun menjadi 102,1% ini merupakan capaian terendah selama kurun waktu 5 tahun dengan realisasi 1.021 kg terhadap target 1.000 kg. yang menunjukkan bahwa meskipun realisasi menurun dibandingkan tahun sebelumnya, target yang ditetapkan masih mampu mengakomodasi kondisi tersebut. Kemudian, pada Tahun 2023 capaian indikator kembali meningkat menjadi 104,61%, dengan realisasi 5.939 kg terhadap target 3.000 kg, Kondisi ini menggambarkan mulai pulihnya aktivitas penerbangan dan distribusi kargo udara pascapandemi, serta relatif tidak ditemukannya kendala operasional yang berarti. Pada Tahun 2024, capaian indikator kembali meningkat menjadi 102,99%, dengan realisasi 8.239 kg terhadap target 8.000 kg. Kondisi ini menggambarkan mulai pulihnya aktivitas penerbangan. Secara keseluruhan, target jumlah kargo yang ditetapkan dalam Renstra yang cenderung meningkat setiap tahunnya belum sepenuhnya mampu mengakomodasi realisasi pada beberapa tahun terakhir. Hasil evaluasi menunjukkan bahwa hambatan utama dalam peningkatan jumlah kargo yang dilayani antara lain rendahnya minat masyarakat dan pelaku usaha terhadap penggunaan jasa kargo udara karena biaya yang relatif tinggi, serta keterbatasan kapasitas muatan kargo pada pesawat yang lebih dioptimalkan untuk angkutan penumpang. Oleh karena itu, diperlukan upaya penguatan sinergi dengan maskapai serta optimalisasi layanan kargo guna meningkatkan kinerja angkutan kargo udara di masa mendatang.

Pada indikator ketiga “Jumlah Pergerakan Pesawat yang Dilayani” menunjukkan selama periode Tahun 2020 hingga 2024, capaian indikator kinerja jumlah pesawat yang dilayani menunjukkan hasil yang sangat memuaskan, meskipun mengalami fluktuasi berupa penurunan dan kenaikan pada periode tertentu. Pada Tahun 2020, capaian indikator mencapai 96,46%, dengan realisasi 627 movement yang sesuai dengan target yang ditetapkan. Kondisi ini menggambarkan aktivitas penerbangan yang berjalan dengan baik tanpa kendala operasional yang signifikan. Selanjutnya, pada Tahun 2021 capaian mengalami sedikit penurunan Jumlah capaian menjadi 103,50%, dengan realisasi 207 *movement* terhadap target 200 *movement*. Penurunan tersebut dipengaruhi

oleh berkurangnya jumlah maskapai yang beroperasi sebagai dampak pandemi COVID-19, sehingga target yang ditetapkan belum sepenuhnya dapat mengakomodasi kondisi riil. Pada Tahun 2022, capaian indikator meningkat menjadi 105% dengan realisasi 336 *movement* terhadap target 320 *movement*. Peningkatan ini menunjukkan bahwa aktivitas dan frekuensi penerbangan telah kembali normal seiring dengan pemulihan sektor transportasi udara pascapandemi. Pada Tahun 2023 capaian mengalami peningkatan menjadi 107,33%, dengan realisasi 644 *movement* terhadap target 600 *movement*. target yang ditetapkan masih mampu mengakomodasi realisasi pergerakan pesawat. Pada Tahun 2024, capaian kembali meningkat menjadi 107,43%, dengan realisasi 752 *movement* terhadap target 700 *movement*. Peningkatan ini terjadi dipengaruhi oleh adanya maskapai yang sudah mulai beroperasi rutin. Secara keseluruhan, capaian indikator jumlah pergerakan pesawat yang dilayani cenderung stabil dan berada di atas target yang ditetapkan. Hasil evaluasi menunjukkan bahwa hambatan utama dalam peningkatan jumlah pergerakan pesawat antara lain keterbatasan jumlah maskapai yang beroperasi sehingga belum sepenuhnya mampu mengakomodasi permintaan masyarakat. Oleh karena itu, diperlukan upaya pengembangan infrastruktur dan peningkatan daya tarik bandara guna membuka peluang bertambahnya jumlah maskapai serta frekuensi penerbangan di masa mendatang.

Pada indikator keempat “Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara” menunjukkan selama periode Tahun 2020 hingga 2024, capaian indikator kinerja indeks kepuasan pengguna jasa layanan bandar udara kondisi yang fluktuatif, namun secara umum mengarah pada tren yang positif. Pada Tahun 2020, capaian indikator mencapai 103,85%, dengan nilai realisasi 81. Hal ini menunjukkan tingkat kepuasan pengguna jasa terhadap layanan bandar udara berada pada kategori baik. Selanjutnya, pada Tahun 2021 capaian meningkat menjadi 116,83%, dengan nilai realisasi 96,67 terhadap target 83. Pada Tahun 2022, capaian indikator tercatat sebesar 115,77%, dengan nilai realisasi 98,41 terhadap target 85. Kondisi ini menunjukkan bahwa ekspektasi publik terhadap pelayanan bandar udara relatif stabil dan dapat dipenuhi secara konsisten. Selanjutnya, pada Tahun 2023 capaian indikator sebesar 113,01%, dengan nilai realisasi 97,19 terhadap target 86. Hal ini mencerminkan bertambahnya jumlah responden serta persepsi positif masyarakat terhadap kualitas pelayanan bandar udara yang semakin baik. Pada Tahun 2024, capaian indikator sebesar 103,56%, dengan nilai realisasi 91,43 terhadap target 86. Kinerja ini menunjukkan bahwa Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Silampari telah mampu mengoptimalkan penerapan standar pelayanan minimum bandar udara, serta melakukan peningkatan kualitas prasarana dan layanan pendukung secara berkelanjutan. Secara keseluruhan, capaian Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara menunjukkan tren peningkatan yang konsisten dan berada di atas target yang ditetapkan. Dengan capaian tersebut, tantangan ke depan adalah mempertahankan kualitas layanan yang telah dicapai serta terus melakukan inovasi dan perbaikan berkelanjutan guna menjaga dan meningkatkan tingkat kepuasan pengguna jasa layanan bandar udara.

Pada **sasaran strategis kedua** “Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara” dengan indikator pertama “Persentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara”, capaian indikator kinerja selama periode Tahun 2020 hingga 2024 menunjukkan hasil yang sangat baik dan konsisten. Pada indikator kinerja pertama, “Persentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara”, capaian indikator tercatat sebesar 100% pada setiap tahun selama periode evaluasi, dengan nilai realisasi 100 yang sesuai dengan target yang ditetapkan. Capaian tersebut mencerminkan terpenuhinya seluruh standar keselamatan bandar udara, yang meliputi kecukupan dan kompetensi sumber daya manusia, ketersediaan serta kelayakan fasilitas keselamatan, kelengkapan dokumen keselamatan, serta penerapan standar operasional prosedur (SOP) dan mitigasi risiko keselamatan yang terus diperbarui secara berkelanjutan.

Selanjutnya, pada indikator kinerja kedua yaitu “Persentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara”, capaian indikator juga menunjukkan hasil yang sangat baik dan konsisten, yaitu sebesar **100%** pada setiap tahun selama periode Tahun 2020 hingga 2024, dengan nilai realisasi **100** sesuai dengan target yang ditetapkan. Capaian ini menggambarkan terpenuhinya standar keamanan bandar udara secara menyeluruh, yang mencakup kecukupan sumber daya manusia, pemenuhan fasilitas dan peralatan keamanan, kelengkapan dokumen keamanan, serta penerapan SOP dan langkah-langkah mitigasi keamanan yang secara berkala dilakukan pembaruan. Secara keseluruhan, capaian indikator pada sasaran strategis “Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara” menunjukkan komitmen Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Silampari dalam menjaga dan meningkatkan aspek keselamatan serta keamanan penerbangan secara konsisten.

Hasil capaian indikator kinerja utama (*core business*) tersebut selanjutnya disajikan pada tabel berikut.

Tabel 1.23 Capaian Indikator Kinerja Tahun 2020-2024

Sesuai KP 13 Tahun 2021 ttg Renstra DJPU Tahun 2020-2024			Target Renstra					Realisasi					Capaian terhadap Target Renstra (%)					Notifikasi Ketercapaian Target 2024
Sasaran	Indikator Kinerja	Satuan	2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024	
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Prasarana Bandar Udara	1. Jumlah penumpang yang Dilayani	Orang	180.000	180.000	180.000	180.000	180.000	47.942	17.903	42.446	85.479	101.212	26,63	9,95	23,58	47,49	56,23	Tidak Tercapai
	2. Jumlah Kargo yang Dilayani	Kg	85.000	85.000	85.000	85.000	85.000	51.978	7.944	1.021	5.939	8.239	61,15	9,35	1,2	6,99	9,69	Tidak Tercapai
	3. Jumlah Pergerakan Pesawat yang	Angka	2.100	2.100	2.100	2.100	2.100	627	207	336	644	752	29,86	9,86	16	30,67	34,81	Tidak Tercapai

		Dilayan i																	
	I K. 4	Indeks Kepuas an Penggu na Jasa Layana n Bandar Udara	Nilai	82	83	84	85	85	81	96,9 7	98,4 1	97,1 9	91,4 3	98, 78	116 ,83	117, 15	11 4,3 4	107, 56	Tercapai
Meni ngkat nya Kesel amatan dan Keam anan	I K. 5	Persent ase Pemenu han Standar Kesela matan Bandar Udara	%	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	10 0	100	Tercapai
	I K. 6	Persent ase Pemenu han Standar Keama nan Bandar Udara	%	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	10 0	100	Tercapai

Sumber : Evaluasi Akhir Renstra 2020-2024 dan LAKIP 2024

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

Pada **sasaran strategis penunjang** “Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik”, dengan indikator kinerja penunjang pertama “Jumlah Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)”, capaian kinerja selama periode Tahun 2020 hingga 2024 menunjukkan perbaikan yang signifikan dan konsisten. Pada Tahun 2020, capaian tercatat sebesar 83,33%, dengan realisasi 5 dokumen terhadap target 6 dokumen. Kondisi ini dipengaruhi oleh adanya perubahan Keputusan Menteri terkait indikator kinerja Kantor UPBU, sehingga realisasi dokumen belum sepenuhnya mengakomodasi target indikator kinerja yang baru. Selanjutnya, pada Tahun 2021 hingga Tahun 2024, capaian indikator kinerja mencapai 100% setiap tahunnya, dengan realisasi 6 dokumen sesuai target yang ditetapkan. Dokumen tersebut meliputi dokumen perencanaan dan pelaporan kinerja, yaitu Rencana Strategis, Rencana Kerja Tahunan, Perjanjian Kinerja/Revisi Perjanjian Kinerja, Rencana Aksi Perjanjian Kinerja, Laporan Triwulanan, dan Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP). Dengan capaian yang konsisten sesuai target,

menjadi 100%, dengan realisasi Rp. 893.668.697.046,- terhadap target yang nilai nya sama dengan capaian, yang dipengaruhi oleh adanya belanja modal yang menambah nilai aset. Namun demikian, pada Tahun 2022 capaian 100%, dengan realisasi Rp. 899.067.546.492,- terhadap target Rp. 899.067.546.492,-, yang menunjukkan tidak adanya tambahan signifikan dari belanja modal. Peningkatan terjadi pada Tahun 2023, dengan capaian 100,44%, Selanjutnya, pada Tahun 2024 capaian kembali meningkat menjadi 100,64%, sekaligus menjadi capaian tertinggi, yang dipengaruhi oleh adanya belanja modal yang cukup signifikan menambah nilai aset. Kondisi ini menjadi tantangan ke depan dalam penyusunan rencana strategis pengelolaan aset agar target yang ditetapkan lebih realistis dan mencerminkan kondisi riil.

Pada indikator kinerja penunjang kelima “Persentase Pencapaian Target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)”, capaian kinerja selama periode Tahun 2020 hingga 2024 menunjukkan kondisi yang fluktuatif dengan kecenderungan meningkat secara signifikan. Pada Tahun 2020, capaian tercatat sebesar 167,6%, yang menggambarkan potensi PNBP yang cukup besar. Pada Tahun 2021, capaian menurun drastis menjadi 16,28%, sebagai dampak pandemi COVID-19 yang menyebabkan maskapai berhenti beroperasi serta tidak adanya aktivitas pemanfaatan aset dan penyewaan fasilitas. Pada Tahun 2022, capaian kembali meningkat menjadi 26,14%, yang menunjukkan mulai pulihnya aktivitas penerbangan pascapandemi. Selanjutnya, pada Tahun 2023 capaian meningkat menjadi 47,88%, seiring dengan peningkatan target rupiah PNBP setiap tahunnya. Pada Tahun 2024, capaian meningkat signifikan menjadi 244,02%, yang mencerminkan potensi penerimaan PNBP yang besar. Secara keseluruhan, capaian PNBP menunjukkan tren pemulihan dan peningkatan pascapandemi, yang menjadi dasar penting dalam penyusunan strategi penguatan penerimaan PNBP, baik yang bersumber dari fungsi utama maupun nonfungsional, agar lebih optimal dan berkelanjutan.

Tabel 1.24 Capaian Indikator Kinerja Tahun 2020-2024

Sesuai KP 13 Tahun 2021 ttg Renstra DJPU Tahun 2020-2024			Target Renstra					Realisasi					Capaian terhadap Target Renstra (%)					Notifikasi Ketercapaian Target 2024
Sasaran	Indikator Kinerja	Sasaran	2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024	
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Prasarana Bandar Udara	IKP.1 Jumlah Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)	Dokumen	6	6	6	6	6	5	6	6	6	6	83,33	100	100	100	100	Tercapai
	IKP.2 Jumlah Dokumen SPIP	Dokumen	3	3	3	3	3	2	1	1	3	3	66,67	33,33	33,33	100	100	Tercapai

I K P. 3	Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara	%	95	95	95	95	95	96,80	99,03	99,29	99,84	97,54	101,89	104,24	104,5	105,09	102,67	Tercapai
I K P. 4	Nilai Aset Bandar Udara yang Berhasil Diinventarisasi	Rupiah	896.317.859.085	896.317.859.085	951.082.938.046	1.008.517.269.046	1.065.941.555.046	877.987.822.070	893.668.697.046	899.067.546.492	881.766.484.772	930.914.815.007	97,95	99,70	94,52	87,43	87,33	Tidak Tercapai
I K P. 5	Persentase Pencapaian Target Penerimaaan Negara Bukan Pajak (PNBP)	%	100	100	100	100	100	67,04	16,28	26,14	47,88	244,02	67,04	16,28	26,14	47,88	244,02	Tercapai

Sumber : Evaluasi Akhir Renstra 2020-2024 dan LAKIP 2024

B. POTENSI DAN PERMASALAHAN

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

B.1. Potensi dan Permasalahan

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

1. Lingkungan Internal

Lingkungan internal merupakan seluruh kondisi, sumber daya, dan proses yang berada dalam organisasi serta dapat dikendalikan atau dipengaruhi langsung oleh organisasi tersebut. Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Silampari dalam menjalankan

tugas dan fungsinya mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara sebagaimana telah diubah pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2024 tentang Perubahan Keenam atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara.

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

1) Man (Sumber Daya Manusia)

Kekuatan:

- Tersedianya SDM operasional penerbangan pada fungsi utama bandar udara sebanyak 141 personel, terdiri dari 70 PNS dan 71 PPPK, yang mendukung kelangsungan operasional bandara.
- Personel memiliki pengalaman kerja yang memadai dalam mendukung pelayanan keselamatan dan keamanan penerbangan.
- Pejabat Bendahara Penerimaan dan Bendahara Pengeluaran telah memiliki sertifikasi Bendahara Negara (BNT) dari Kementerian Keuangan.
- Pejabat Pembuat Komitmen (PPK) dan Pejabat Penandatangan SPM (PPSPM) telah memiliki sertifikasi kompetensi dari Kementerian Keuangan.
- Pejabat Pengadaan telah memiliki sertifikat kompetensi Ahli Pengadaan Nasional dari Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah (LKPP).
- SDM secara aktif mengikuti diklat, bimbingan teknis, sosialisasi, dan pengembangan kompetensi, sesuai dengan tugas dan fungsi yang diemban serta ketersediaan anggaran.

Kelemahan:

- Kualifikasi dan sertifikasi teknis SDM belum sepenuhnya memenuhi standar kebutuhan layanan, khususnya pada fungsi teknis keselamatan, keamanan, dan operasional bandar udara.
- Komposisi, rasio, dan kualifikasi personel antar unit kerja belum ideal, jika dibandingkan dengan luasan area bandara, jumlah penumpang, serta kompleksitas fasilitas, sehingga menyebabkan ketidakseimbangan distribusi SDM dan terjadinya rangkap tugas (*multitasking*).
- Keterbatasan SDM administrasi pendukung, terutama pegawai yang memiliki sertifikasi pengelolaan anggaran, perencanaan, dan akuntabilitas kinerja, sehingga beban kerja terpusat pada personel tertentu.
- Belum tersedianya jabatan fungsional tertentu pada Unit Tata Usaha, yang berdampak pada kurang optimalnya pengembangan karier, profesionalisme, dan spesialisasi SDM.

- Regenerasi SDM teknis belum optimal, khususnya pada jabatan-jabatan kritis, sehingga berpotensi menimbulkan risiko keberlanjutan layanan apabila terjadi mutasi atau pensiun.
- Keterbatasan kuota dan anggaran pelatihan bersertifikasi, menyebabkan peningkatan kompetensi teknis belum dapat dilakukan secara merata dan berkelanjutan.

2) *Money*

Kekuatan:

- Dukungan anggaran operasional rutin tersedia setiap tahun untuk menjamin keberlangsungan pelayanan dan operasional bandar udara.
- Pendanaan bersumber dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN), sehingga memberikan kepastian pendanaan dasar dan stabilitas pembiayaan operasional.
- Memiliki potensi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) yang cukup besar, baik dari aktivitas penerbangan, penggunaan fasilitas bandar udara, maupun pemanfaatan aset.
- Sistem pengelolaan keuangan telah mengikuti ketentuan peraturan perundang-undangan dan didukung oleh pejabat keuangan yang tersertifikasi, sehingga akuntabilitas pengelolaan anggaran relatif terjaga.

Kelemahan:

- Perubahan kebijakan anggaran pemerintah pusat, seperti pemotongan, realokasi, dan *refocusing* anggaran, berpotensi mengganggu kesinambungan program dan kegiatan yang telah direncanakan.
- Keterbatasan anggaran untuk kegiatan pengembangan dan peningkatan kapasitas layanan, khususnya untuk pengembangan infrastruktur, fasilitas keselamatan dan keamanan, serta peningkatan kualitas pelayanan bandar udara.
- Tingkat ketergantungan yang tinggi terhadap alokasi anggaran pusat (APBN), sehingga ruang gerak dalam perencanaan dan pelaksanaan kegiatan menjadi terbatas.
- Fleksibilitas penggunaan anggaran yang rendah dalam merespons kebutuhan mendesak atau kondisi operasional yang tidak terduga, akibat keterikatan pada mekanisme penganggaran yang ketat.
- Kontribusi PNBP terhadap pembiayaan operasional dan pengembangan masih relatif minim, sehingga belum mampu menjadi sumber pendanaan alternatif yang signifikan.
- Keterbatasan kewenangan pengelolaan dan pemanfaatan aset serta layanan tertentu menyebabkan sebagian potensi PNBP tidak dapat dioptimalkan, bahkan berpotensi hilang.

- Belum optimalnya diversifikasi sumber PNBP non-fungsional, seperti pemanfaatan ruang, lahan, dan kerja sama pemanfaatan aset, sehingga peluang peningkatan pendapatan belum sepenuhnya dimanfaatkan.

3) *Method*

Kekuatan:

- Proses bisnis penyelenggaraan pelayanan penerbangan di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Silampari telah didukung oleh Standar Operasional Prosedur (SOP) serta regulasi teknis yang menjadi acuan pelaksanaan tugas dan fungsi kebandarudaraan.
- SOP tersebut secara berkala dimutakhirkan dan disosialisasikan kepada personel terkait guna menyesuaikan dengan perkembangan regulasi dan kebutuhan operasional..
- Secara kelembagaan, Kantor UPBU Kelas III Silampari telah memenuhi kriteria Klasifikasi Organisasi Kantor UPBU Kelas I sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 39 Tahun 2014 tentang Kriteria Klasifikasi Organisasi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
- Sistem pelaporan dan administrasi kinerja telah berjalan, baik untuk kebutuhan perencanaan, penganggaran, maupun evaluasi kinerja.
- Penerapan standar keselamatan dan keamanan penerbangan telah dijadikan sebagai acuan utama dalam pelaksanaan operasional bandar udara, sesuai ketentuan keselamatan penerbangan sipil.
- Di sisi perencanaan lingkungan, telah tersedia Dokumen Perencanaan Teknis berupa Studi Penyusunan Dokumen Evaluasi Lingkungan Hidup (DELH) Bandar Udara Silampari.

Kelemahan:

- Implementasi SOP di lapangan belum sepenuhnya konsisten, sehingga masih terdapat perbedaan penerapan antar unit kerja. Di samping itu, sebagian proses kerja, khususnya pada fungsi administrasi dan pengendalian operasional, masih dilakukan secara manual, yang berpotensi menurunkan efisiensi dan akurasi pelaksanaan tugas.
- Evaluasi dan peninjauan SOP belum dilaksanakan secara berkala dan sistematis, sehingga pembaruan SOP belum sepenuhnya berbasis pada hasil evaluasi kinerja dan analisis risiko.
- Pelaksanaan mitigasi risiko operasional juga belum optimal, terutama dalam aspek identifikasi, pemetaan, serta tindak lanjut risiko yang berpotensi memengaruhi keselamatan, keamanan, dan kualitas pelayanan bandar udara.
- Uji kelayakan sarana dan prasarana dalam kegiatan pengendalian dan pengawasan di lapangan belum optimal, baik dari aspek frekuensi maupun kedalaman pengujian. Selain itu, kategori sistem pengamanan dan pelayanan keselamatan yang ada saat ini

masih memerlukan peningkatan guna mendukung pengembangan kapasitas layanan serta rencana kenaikan kelas bandar udara.

- Dari aspek perencanaan strategis dan teknis, hingga saat ini belum disahkannya beberapa dokumen penting, antara lain:

1. Dokumen Review Masterplan
2. Rencana Teknik Terinci
3. AMDAL

Kedala pengesahan dokumen tersebut berdampak pada keterbatasan pengusulan kebutuhan anggaran pengembangan bandar udara.

4) *Machine*

Kekuatan:

- Ketersediaan fasilitas utama sisi udara dan sisi darat bandar udara yang mendukung operasional penerbangan, pelayanan penumpang, serta pergerakan pesawat.
- Peralatan keselamatan dan navigasi dasar telah tersedia dan digunakan sebagai pendukung utama keselamatan dan kelancaran operasional penerbangan.
- Aset bandar udara telah tercatat dan dikelola sebagai Barang Milik Negara (BMN) sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- Pelayanan Pertolongan Kecelakaan dan Pemadam Kebakaran (PKP - PK) Bandar Udara Silampari termasuk dalam Kategori 6, yang ditetapkan berdasarkan panjang keseluruhan pesawat udara dan lebar maksimum badan pesawat udara yang beroperasi. Penetapan kategori PKP–PK tersebut mengacu pada 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 dan Pemadam Kebakaran (PKP–PK)*. Kesesuaian kategori PKP–PK ini menunjukkan bahwa Bandar Udara Silampari telah memenuhi standar keselamatan penerbangan yang dipersyaratkan sesuai dengan karakteristik operasional pesawat udara, serta menjadi faktor penting dalam menjamin kesiapsiagaan dan kemampuan penanggulangan keadaan darurat di bandar udara.

Kelemahan:

- Sebagian peralatan operasional dan keselamatan telah memasuki usia teknis, sehingga memerlukan peremajaan untuk menjaga keandalan dan kinerja.
- Sebagian peralatan belum mengikuti perkembangan teknologi terkini, yang berpotensi menurunkan efisiensi dan efektivitas operasional.
- Keterbatasan peralatan pendukung operasional tertentu, terutama untuk mendukung peningkatan kapasitas layanan dan pengembangan bandara.
- Biaya pemeliharaan sarana dan prasarana relatif tinggi, seiring dengan bertambahnya usia teknis peralatan dan fasilitas.

- Gangguan teknis pada peralatan maupun aplikasi pendukung operasional (*error*) yang dapat memengaruhi kelancaran pelayanan apabila tidak segera ditangani secara optimal.

5) *Material*

Kekuatan:

- Ketersediaan material operasional dasar yang memadai untuk mendukung pelayanan harian bandar udara serta menunjang pelaksanaan tugas dan fungsi organisasi.
- Sistem pengadaan material telah dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang pengadaan barang dan jasa pemerintah, sehingga menjamin akuntabilitas dan transparansi.
- Pemanfaatan material operasional relatif efisien dalam mendukung kegiatan operasional rutin, dengan pengendalian penggunaan yang cukup baik

Kelemahan:

- Keterbatasan atas ketersediaan stok material tertentu, terutama material khusus dan material pendukung keselamatan, yang dipengaruhi oleh keterbatasan alokasi anggaran.
- Proses pengadaan material belum sepenuhnya fleksibel, sehingga kurang responsif terhadap kebutuhan mendesak atau kondisi operasional yang tidak terduga.
- Ketergantungan yang tinggi terhadap pihak ketiga dalam penyediaan material tertentu, yang berpotensi menimbulkan keterlambatan pemenuhan kebutuhan operasional.
- Belum optimalnya perencanaan kebutuhan material berbasis risiko dan proyeksi operasional, sehingga berpotensi menimbulkan ketidaksesuaian antara kebutuhan dan ketersediaan material

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

2. **Lingkungan Eksternal**

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

1) **Politik dan Kebijakan**

Peluang:

- Dukungan kebijakan Pemerintah Daerah Kota Lubuklinggau terhadap pengembangan konektivitas wilayah tercermin dalam penetapan *Peraturan Daerah Kota Lubuklinggau Nomor 1 Tahun 2012* tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Lubuklinggau Tahun 2012–2032. Dalam Pasal 9, Rencana Sistem Jaringan Transportasi Udara ditetapkan sebagai salah satu prasarana utama, dengan Bandar Udara Silampari di Lubuklinggau berfungsi sebagai bandar udara pengumpan. Penetapan tersebut menunjukkan pengakuan strategis terhadap peran Bandar Udara Silampari dalam mendukung konektivitas wilayah dan pengembangan ekonomi daerah.
- Adanya rencana pemekaran daerah atau calon daerah otonomi baru (CDOB) Sumatera Selatan Barat yang dimana Kota Lubuklinggau menjadi calon Ibu Kota Provinsi, sebagai bagian dari kebijakan penguatan jaringan transportasi udara dan pengembangan wilayah. Rencana ini membuka peluang pengembangan transportasi udara serta peningkatan peran Kota Lubuklinggau dalam sistem transportasi nasional.

Ancaman:

- Keterbatasan kewenangan pemerintah daerah dalam pengembangan bandar udara yang pengelolaannya berada di bawah kewenangan pemerintah pusat, sehingga ruang intervensi daerah dalam percepatan pembangunan relatif terbatas.
- Proses koordinasi lintas instansi yang kompleks dan memerlukan waktu relatif panjang, terutama antara Kementerian Perhubungan, Kementerian Keuangan dan Pemerintah Daerah, yang berpotensi memperlambat pengambilan keputusan dan pelaksanaan program pengembangan bandara.

2) Ekonomi

Peluang:

- Kinerja sektor Transportasi dan Pergudangan Kota Lubuklinggau menunjukkan tren pertumbuhan yang signifikan. Selama periode Tahun 2020 - 2024, nilai PDBR sektor Transportasi dan Pergudangan atas dasar harga berlaku meningkat dari Rp. 6.717,99 Miliar mejadi Rp. 8.717,86 miliar atau tumbuh sekitar 29,77%. Sementara itu, berdasarkan PDRB Atas Dasar Harga Konstan (ADHK) Tahun 2010 sektor yang sama mengalami pertumbuhan riil positif dari Rp. 4.333,67 miliar pada Tahun 2020 menjadi Rp. 5.105,06 miliar pada Tahun 2024, atau tumbuh sekitar 17,80%. Kondisi ini mencerminkan meningkatnya peran sektor transportasi dan pergudangan dalam mendukung aktivitas ekonomi dan distribusi wilayah.
- Bandar Udara Silampari berperan sebagai simpul utama transportasi udara yang mendukung mobilitas penumpang, distribusi barang bernilai tinggi, serta konektivitas wilayah dengan pusat-pusat ekonomi regional dan nasional. Peningkatan pergerakan pesawat dan jumlah penumpang, termasuk penerbangan secara rutin dengan armada berkapasitas besar, turut mendorong pertumbuhan

subsektor transportasi dan pergudangan, khususnya pada periode pemulihan ekonomi pasca pandemi COVID-19.

- Struktur ekonomi daerah yang didukung sektor perdagangan, jasa, dan pariwisata, mendorong meningkatnya kebutuhan konektivitas udara. Lubuklinggau sebagai pusat aktivitas ekonomi wilayah barat Sumatera Selatan memiliki potensi industri unggulan yang selaras dengan arahan pembangunan daerah dan nasional, meliputi industri pengolahan ikan, tanaman pangan, buah-buahan, kelapa sawit, serta industri pengolahan logam. Pertumbuhan sektor-sektor tersebut berpotensi meningkatkan permintaan transportasi udara dan distribusi logistik.
- Posisi strategis Kota Lubuklinggau sebagai daerah pertumbuhan dan dikenal sebagai kota transit menjadikan Bandar Udara Silampari berpotensi dikembangkan sebagai hub transportasi udara regional, yang mendukung mobilitas penduduk dan distribusi komoditas unggulan dari kabupaten sekitar, yaitu Kabupaten Musi Rawas, Musi Rawas Utara, Empat Lawang, Sarolangun, dan Rejang Lebong serta daerah sekitar.

Ancaman:

- Ketergantungan struktur ekonomi daerah pada sektor-sektor tertentu berpotensi menimbulkan fluktuasi permintaan transportasi udara, terutama apabila terjadi perlambatan pada sektor unggulan.
- Sensitivitas jumlah penumpang terhadap kondisi ekonomi regional dan nasional, termasuk perubahan daya beli masyarakat dan aktivitas bisnis, yang dapat mempengaruhi tingkat utilisasi layanan penerbangan.
- Tingkat harga tiket pesawat yang relatif mahal, khususnya untuk rute tertentu, berpotensi menekan minat perjalanan udara masyarakat serta membatasi pertumbuhan jumlah penumpang.

3) Sosial Budaya

Peluang:

- Mobilitas masyarakat antardaerah yang relatif tinggi untuk kepentingan sosial, pemerintahan, pendidikan, kesehatan, dan hubungan keluarga mendorong kebutuhan akan moda transportasi yang cepat, aman, dan andal. Dalam konteks ini, transportasi udara menjadi pilihan utama, khususnya untuk perjalanan jarak menengah dan antarpulau.
- Dukungan dan penerimaan masyarakat terhadap keberadaan Bandar Udara Silampari sebagai akses utama transportasi udara di Kota Lubuklinggau merupakan modal sosial yang penting dalam pengembangan layanan kebandarudaraan. Bandara dipandang sebagai infrastruktur strategis yang menunjang aktivitas sosial, ekonomi, serta keterhubungan wilayah.
- Keberadaan kawasan cagar budaya dan situs sejarah di Kota Lubuklinggau menawarkan perpaduan sejarah, tradisi dan alam, hal ini menjadi potensi pengembangan pariwisata budaya daerah. Kawasan peruntukan wisata budaya

tersebut antara lain meliputi Kampung Budaya Batu Urip, Bendungan Watervang (peninggalan Belanda 1941), Museum Perjuangan Subkoss, Bukit Sulap dan Festival Bukit Sulap yang berada di tengah Kota Lubuklinggau selain itu juga Lubuklinggau dikenal dengan kota transit yang kaya akan hasil bumi terutama buah durian. Potensi pariwisata budaya ini berpeluang meningkatkan arus kunjungan wisatawan domestik maupun mancanegara, yang pada gilirannya mendorong peningkatan permintaan layanan transportasi udara melalui Bandar Udara Silampari.

- Peran Bandar Udara Silampari sebagai pintu masuk wisatawan memungkinkan integrasi pengembangan transportasi udara dengan sektor pariwisata dan pelestarian budaya. Pengembangan konektivitas udara yang terencana dan berkelanjutan dapat mendukung promosi destinasi budaya sekaligus memperkuat identitas sosial dan budaya daerah.

Ancaman:

- Pola perjalanan masyarakat yang belum stabil sepanjang tahun, dipengaruhi oleh musim, kegiatan sosial-budaya, serta kalender pendidikan dan pemerintahan, berpotensi menimbulkan fluktuasi permintaan layanan transportasi udara.
- Tingkat literasi, preferensi, dan daya beli masyarakat terhadap moda transportasi udara yang masih beragam dapat mempengaruhi tingkat pemanfaatan layanan penerbangan, khususnya pada kelompok masyarakat tertentu yang masih bergantung pada moda transportasi darat atau laut.

4) Lingkungan

Peluang:

- Meningkatnya kesadaran Pemerintah Daerah dan pemangku kepentingan terhadap pembangunan berwawasan lingkungan, yang sejalan dengan prinsip pembangunan berkelanjutan.
- Terbukanya peluang penerapan konsep bandar udara ramah lingkungan (*eco-airport*), antara lain melalui efisiensi energi, pengelolaan limbah, pengurangan emisi, dan pemanfaatan ruang terbuka hijau.
- Karakteristik wilayah Kota Lubuklinggau yang masih didominasi kawasan hijau yang dikelilingi bukit barisan dengan daya serap lingkungan yang relatif baik, sehingga mendukung upaya pengendalian dampak lingkungan operasional bandara.
- Adanya kebijakan dan regulasi nasional di bidang lingkungan hidup yang dapat menjadi landasan penguatan tata kelola lingkungan bandar udara.

Ancaman:

- Tuntutan kepatuhan terhadap regulasi dan standar lingkungan hidup yang semakin ketat, termasuk kewajiban pemenuhan dokumen lingkungan dan pengendalian dampak operasional bandara.
- Potensi dampak lingkungan akibat aktivitas kebandarudaraan, seperti kebisingan, emisi, dan peningkatan aktivitas di sekitar kawasan bandara.

- Keterbatasan ruang pengembangan bandara akibat pertimbangan lingkungan dan tata guna lahan di sekitarnya.
- Risiko munculnya resistensi masyarakat apabila pengelolaan dampak lingkungan tidak dilakukan secara optimal.

5) Alam

Peluang:

- Kondisi geografis Provinsi Sumatera Selatan yang ditandai dengan jarak antardaerah yang luas dan keterbatasan konektivitas darat menjadikan transportasi udara sebagai moda strategis dan andalan.
- Letak Bandar Udara Silampari yang relatif strategis dalam menjangkau wilayah Kabupaten Musi Rawas, Musi Rawas Utara, Empat Lawang, Sarolangun, dan Rejang Lebong serta daerah sekitar, sehingga berpotensi mendukung pemerataan akses dan konektivitas regional.
- Posisi geografis Kota Lubuklinggau yang dikenal sebagai Kota transit berpotensi berperan sebagai daerah penyangga pembangunan daerah sekitar, sekaligus sebagai salah satu pintu masuk transportasi udara menuju kawasan Ujung Barat Sumatera.
- Keberadaan kawasan konservasi dan pelestarian alam, antara lain Taman Nasional Kerinci Seblat (TNKS) - Zona Bukit Sulap (± 200 ha), Kawasan Wisata Alam Bukit Sulap, Air Terjun Temam serta Sungai Kelingi dan Sungai Kasie, yang menjadi daya tarik pariwisata alam dan berpotensi meningkatkan pergerakan penumpang.
- Ketersediaan sumber daya alam yang melimpah, khususnya komoditas perkebunan kelapa sawit dan karet serta berlimpahnya hasil bumi terutama buah durian, yang mendukung pengembangan ekonomi daerah serta peningkatan pergerakan logistik dan distribusi komoditas ekspor bernilai tinggi.

Ancaman:

- Kondisi cuaca ekstrem, kabut asap, serta curah hujan dengan intensitas tinggi yang berpotensi mengganggu keselamatan dan kelancaran operasional penerbangan.
- Risiko kebakaran hutan dan lahan yang berdampak pada visibilitas penerbangan, kualitas udara, serta kepercayaan pengguna jasa transportasi udara.
- Dampak perubahan iklim global yang berpotensi meningkatkan frekuensi dan intensitas gangguan cuaca terhadap operasional bandara.

6) IT

Peluang:

- Perkembangan infrastruktur telekomunikasi di wilayah Kota Lubuklinggau mendukung peningkatan pemanfaatan teknologi informasi dalam operasional dan pelayanan kebandarudaraan, termasuk sistem informasi penerbangan, pelayanan penumpang, serta koordinasi antarunit kerja.
- Pemanfaatan teknologi digital dalam pelayanan publik daerah yang semakin mudah dan cepat diakses membuka peluang integrasi layanan bandara dengan sistem

pelayanan publik lainnya, seperti perizinan, informasi pariwisata, dan layanan transportasi pendukung.

- Perkembangan teknologi informasi dan komunikasi (TIK) mendorong perubahan perilaku masyarakat dalam mengakses layanan transportasi, termasuk peningkatan penggunaan transportasi udara yang ditunjang oleh sistem reservasi daring, informasi jadwal penerbangan real time, serta kemudahan akses informasi layanan bandara.
- Penerapan sistem digital dalam manajemen bandara berpotensi meningkatkan efisiensi operasional, transparansi, dan akuntabilitas kinerja, sekaligus mendukung penerapan tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*)

Ancaman:

- Keterbatasan kualitas dan stabilitas jaringan telekomunikasi di wilayah tertentu berpotensi menghambat optimalisasi penerapan sistem teknologi informasi, khususnya pada operasional berbasis daring dan sistem *real time*.
- Ketergantungan terhadap sistem nasional dan penyedia layanan eksternal (*provider*) menimbulkan risiko keterbatasan kendali, gangguan layanan, serta potensi keterlambatan dalam penanganan gangguan sistem.
- Akses publik terhadap informasi dan dampak pelayanan yang semakin luas dan tidak terbatas meningkatkan eksposur bandara terhadap risiko reputasi, termasuk penyebaran informasi negatif atau keluhan publik melalui media digital dan media sosial, apabila kualitas layanan tidak dikelola secara optimal.
- Risiko keamanan informasi dan perlindungan data menjadi tantangan tersendiri seiring meningkatnya pemanfaatan sistem digital dalam pelayanan dan administrasi kebandarudaraan.

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

Dari kedua faktor lingkungan yang memengaruhi tugas dan fungsi organisasi akan memunculkan potensi dan permasalahan, sehingga dapat ditentukan arah kebijakan dan strategi yang harus dilakukan. Berikut merupakan potensi dan permasalahan yang dapat disimpulkan secara garis besar :

1. Potensi:

1) Penguatan Peran Bandara sebagai Simpul Konektivitas Regional

Ketersediaan SDM operasional yang relatif memadai, fasilitas utama bandara yang telah berfungsi, serta dukungan anggaran operasional rutin (faktor internal) berpadu dengan pertumbuhan sektor transportasi dan pergudangan, posisi strategis Kota Lubuklinggau sebagai daerah pertumbuhan dan dikenal sebagai kota transit, serta meningkatnya kebutuhan konektivitas akibat Potensi pengembangan sebagai hub transportasi udara regional (faktor eksternal). Kombinasi ini menunjukkan potensi kuat bagi Bandar Udara

Silampari untuk dikembangkan sebagai simpul konektivitas udara regional yang mendukung mobilitas penumpang, distribusi logistik, dan penguatan ekonomi wilayah.

2) Peningkatan Kualitas Pelayanan dan Keselamatan Penerbangan

Pengalaman kerja personel, ketersediaan SOP, kategori PKP–PK yang telah memenuhi standar (internal), serta meningkatnya ekspektasi masyarakat terhadap layanan transportasi udara yang aman dan andal (eksternal), memberikan peluang untuk meningkatkan kualitas pelayanan, keselamatan, dan keamanan penerbangan. Hal ini dapat memperkuat kepercayaan pengguna jasa dan meningkatkan daya saing bandara dalam jaringan transportasi udara nasional.

3) Optimalisasi PNBP melalui Pemanfaatan Aset dan Aktivitas Bandara

Keberadaan aset BMN yang strategis, potensi PNBP dari aktivitas penerbangan dan penggunaan fasilitas bandara (internal), serta pertumbuhan ekonomi daerah, pariwisata alam dan budaya, serta peningkatan mobilitas masyarakat (eksternal), membuka peluang untuk mengoptimalkan PNBP. Dengan pengelolaan aset dan layanan yang tepat serta dukungan regulasi, bandara berpotensi meningkatkan kontribusi PNBP sebagai sumber pendanaan alternatif.

4) Pengembangan Bandara Berwawasan Lingkungan dan Digital

Kesadaran internal terhadap tata kelola yang baik, didukung peluang penerapan konsep *eco-airport* dan perkembangan teknologi informasi (eksternal), memberikan ruang bagi pengembangan bandara yang ramah lingkungan dan berbasis digital. Penerapan sistem digital berpotensi meningkatkan efisiensi operasional, transparansi, serta kualitas layanan publik kebandarudaraan.

2. Permasalahan:

1) Keterbatasan Pengembangan Bandar Udara akibat Belum Disahkannya Dokumen Perencanaan dan Keterbatasan Kewenangan

Belum disahkannya dokumen perencanaan strategis dan teknis, antara lain Dokumen Review Masterplan, Rencana Teknik Terinci (RTT) dan AMDAL, khususnya yang masih dalam proses koordinasi dan pengesahan di Direktorat Teknis, menjadi Kendala pengesahan dokumen tersebut berdampak pada keterbatasan pengusulan kebutuhan anggaran pengembangan bandar udara, keterbatasan kewenangan pemerintah daerah dalam mendukung pengembangan infrastruktur kebandarudaraan turut menjadi faktor eksternal yang memengaruhi. Secara keseluruhan, kondisi tersebut menyebabkan potensi pertumbuhan trafik penerbangan dan peningkatan kapasitas serta kualitas layanan bandar udara belum dapat dimanfaatkan secara optimal.

2) Keterbatasan Kompetensi dan Distribusi SDM dalam Menjawab Tantangan Operasional

Kualifikasi dan sertifikasi teknis SDM yang belum merata, ketidakseimbangan distribusi personel, serta keterbatasan regenerasi SDM (internal) berhadapan dengan tuntutan

keselamatan penerbangan, digitalisasi layanan, dan kompleksitas operasional akibat pertumbuhan trafik (eksternal). Hal ini berpotensi menimbulkan risiko keberlanjutan layanan dan menurunkan efektivitas pelaksanaan tugas kebandarudaraan.

3) Ketergantungan Tinggi pada APBN di Tengah Dinamika Kebijakan Fiskal

Ketergantungan besar terhadap APBN, keterbatasan fleksibilitas anggaran, serta rendahnya kontribusi PNBPN (internal), dihadapkan pada dinamika kebijakan anggaran nasional, *refocusing*, serta kebutuhan investasi infrastruktur yang terus meningkat (eksternal). Kondisi ini membatasi ruang gerak organisasi dalam melakukan pengembangan layanan dan peningkatan kapasitas bandara secara berkelanjutan.

4) Risiko Gangguan Operasional akibat Faktor Alam dan Lingkungan

Keterbatasan peralatan yang menua, kesiapan mitigasi risiko yang belum optimal, serta belum optimalnya pengelolaan lingkungan (internal), dikombinasikan dengan ancaman cuaca ekstrem, kabut asap, kebakaran hutan, dan dampak perubahan iklim (eksternal), menimbulkan risiko signifikan terhadap keselamatan dan kelancaran operasional penerbangan. Risiko ini memerlukan pengelolaan yang lebih sistematis dan berbasis risiko

5) Tantangan Reputasi dan Keamanan Informasi di Era Digital

Pemanfaatan teknologi informasi yang belum sepenuhnya optimal dan ketergantungan pada sistem eksternal (internal), dihadapkan dengan keterbukaan akses informasi publik, risiko keamanan data, serta cepatnya penyebaran informasi negatif melalui media digital (eksternal). Kondisi ini berpotensi memengaruhi citra dan kepercayaan publik terhadap layanan bandara apabila tidak diantisipasi dengan tata kelola IT yang memadai.

BAB II

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

2.1 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, berbasis 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 gantar 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

S Misi	Arah (Tujuan) Pembangunan (IE)	Sasaran Pembangunan terkait Tugas Fungsi Kementerian Perhubungan	Baseline 2025	Target 2045
M1 Transformasi sosial	IE2 Pendidikan Berkualitas yang Merata	7. Penambasan peluang lulusan pendidikan menengah dan tinggi yang bekerja di bidang keahlian menengah tinggi (%)	86,78	75,00
M2 Transformasi ekonomi	IE7 Integrasi Ekonomi Domestik dan Global	20. Biaya Logistik (% PDB)	13,5	8,0
M3 Transformasi tata kelola	IE9 Regulasi dan tata kelola yang Berintegritas dan Adaptif	24. Indeks Melayan Hukum	0,51	0,71
		25. Indeks Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik (SPBE)	3,12	5,00
		26. Indeks Pelayanan Publik	3,68	5,00
		27. Anti Korupsi		
		a. Indeks Integritas Nasional	74,52	96,69
M5 Ketahanan sosial budaya dan ekologi	IE17 Resiliensi terhadap Bencana dan Perubahan Iklim	b. Indeks Persepsi Korupsi	38	60
		44. Proporsi Kerugian Ekonomi Langsung akibat Bencana (%PDB)	0,137	0,11
		45. Penurunan Emisi GRK (%):		
		a. Kumulatif	28,12	51,51
M7 Mewujudkan sarana dan prasarana yang berkualitas dan ramah lingkungan		b. Tahunan	50,55	50,50
		Stok Infrastruktur terhadap PDB (persen)	46,0	62,0

Sumber: Ditasek dan UU No. 69 Tahun 2024 tentang RPJPN 2025-2045

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

- a. Sasaran No. 7 terkait dengan fungsi Kementerian Perhubungan dalam pelaksanaan pengembangan sumber daya manusia transportasi (Pasal 6 Butir f. Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan).
- b. Sasaran No. 20, No. 44, No. 45, dan Stok Infrastruktur terhadap PDB terkait dengan tugas Kementerian Perhubungan dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi (Pasal 5 Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan).

- c. Sasaran No 24, No. 25, No. 26, dan No. 27 terkait dengan fungsi Kementerian Perhubungan dalam pemberian dukungan administrasi, pengelolaan BMN/Kekayaan Negara, dan pelaksanaan pengawasan di Lingkungan Kementerian Perhubungan (Pasal 6 Butir c., d., dan e. Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan).

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

Sumber:Perpres 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029

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

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

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

2.3.1 VISI DAN MISI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 2025-2029

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

“Transportasi Maju Menuju Indonesia Emas 2045”

Visi Kementerian Perhubungan 2025-2029 merupakan bentuk dukungan Kementerian Perhubungan terhadap pencapaian visi pembangunan nasional sesuai lingkup tugas dan

fungsi Kementerian Perhubungan dalam Peraturan Presiden Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan yakni menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi untuk membantu Presiden dalam menyelenggarakan pemerintahan negara, yang mencakup penyelenggaraan pelayanan, keselamatan, dan keamanan transportasi, serta peningkatan aksesibilitas, konektivitas, dan kapasitas sarana dan prasarana transportasi.

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

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

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

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

2.3.2 TUJUAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 2025-2029

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

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

Tujuan pada Level *Stakeholders Perspectives* (SP) ini merepresentasikan *externalities* dari kinerja Kementerian Perhubungan, yang berkaitan dengan nilai tambah atau

dukungan bidang transportasi terhadap pencapaian Prioritas Nasional (PN) dalam RPJMN 2025-2029.

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

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

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

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

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

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

Tabel 2.3 Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029

PERSPEKTIF	TUJUAN	INDIKATOR	SAUAN	FORMULA PENGHITUNGAN
STAKEHOLDER PERSPECTIVE (Observation)	T.0 Terwujudnya misi raihlah transportasi dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029	Kinerja pada level Stakeholder Perspective diukur pada tingkatan nasional (RPJMN 2025-2029)		
CUSTOMER PERSPECTIVE (Core Business)	T.1 Terwujudnya transportasi nasional yang handal, inklusif, dan berdaya saing	TKT.1 Capaian kinerja penyediaan layanan transportasi nasional	%	Capaian Kinerja Penyediaan Layanan Transportasi Nasional (CKLN) $CKLN = \frac{RKN_{25} \times TKN_{25} + RTN_{25} \times TTN_{25} + RKN_{25} \times TKN_{25} + RTN_{25} \times TTN_{25}}{4}$ RTN₂₅ = Realisasi Rasio Responsivitas Transportasi Nasional TKN₂₅ = Target Rasio Keandalan Transportasi Nasional RTN₂₅ = Realisasi Tingkat Integrasi Transportasi Nasional TTN₂₅ = Target Tingkat Integrasi Transportasi Nasional RTN₂₅ = Realisasi RKN terhadap pelayanan publik sektor transportasi TKN₂₅ = Target RKN terhadap pelayanan publik sektor transportasi RTN₂₅ = Realisasi Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional TTN₂₅ = Target Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional

PERSPEKTIF	TUJUAN	INDIKATOR	SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
INTERNAL BUSINESS PROCESS PERSPECTIVE (Technical Support)	2.2. Derajatnya kelengkapan dan SDM transportasi yang berkualitas	IKT.2 Capaian kinerja penyusunan rekomendasi kebijakan dan peningkatan SDM transportasi	%	Capaian Kinerja Penyusunan Rekomendasi Kebijakan dan Peningkatan SDM Transportasi (IKR2%) $CIKRS_2 = \frac{(RIKRS_2 / TIKRS_2) + (RCR_2 / TCRC_2) \times 2}{2}$ RIKRS₂ = Realisasi Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi TIKRS₂ = Target Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi RCR₂ = Realisasi Peningkatan Penambahan SDM Transportasi yang Kuat TCR₂ = Target Peningkatan Penambahan SDM Transportasi yang Kuat
LEARNING AND GROWTH PERSPECTIVE (Management Support)	2.8. Derajatnya tata kelola pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di lingkungan pemerintahan	IKT.8 Capaian kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan	%	Capaian Kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan (IKR8%) $CIKRS_8 = \frac{(RIKRS_8 / TIKRS_8)}{2}$ RIKRS₈ = Realisasi Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan TIKRS₈ = Target Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan

Sumber : Bagian Perencanaan Setdijen 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	lokasi (kumulatif)	3 (2023)	9	5

Level	Indikator	Satuan	Baseline 2024	Target	
				2025	2029
	ditingkatkan kapasitasnya				
KP 05.03.01	Volume angkutan barang transportasi udara pada bandara primer/ utama	juta ton	1.391	1.419	1.536

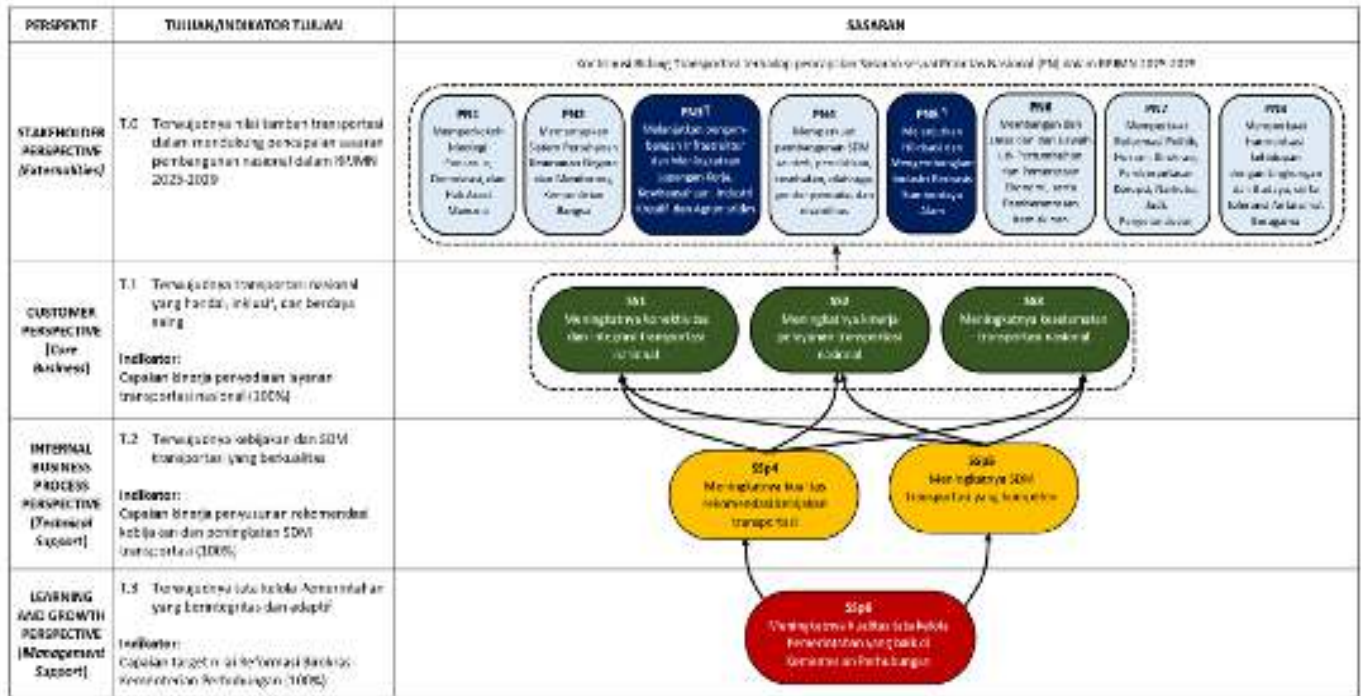
Sumber: Perpres 12 tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029

2.3.3 SASARAN STRATEGIS KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 2025-2029

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

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

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



*) Pada level Stakeholder (T.0) merupakan tujuan dan sasaran pada level Nasional (RPJMN 2025-2029) yang pengukurannya diukur berdasarkan oleh Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian dan Kementerian PRN (Rappesal).
 **) Pada PM0 dan PM1 terdapat dukungan langsung kepada Kementerian Perhubungan sebagai koordinator dan sebagai indikator Program Prioritas atau pengumpul pencapaian indikator Kegiatan Prioritas pada Lencana RPJMN 2025-2029.

Gambar 2.3 Strategy Map Kementerian Perhubungan 2025-2029

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

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

optimal. Sasaran terkait dukungan manajemen ini mencakup kualitas pengelolaan ASN, keuangan, aset, data dan informasi, regulasi dan kelembagaan yang diukur melalui tingkat pelaksanaan Reformasi Birokrasi (*Good Governance*) di lingkungan Kementerian Perhubungan.

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

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

SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
SS.1 Meningkatnya konektivitas dan integrasi transportasi nasional	IKSS.1.1 Rasio konektivitas transportasi nasional	Rasio	Rasio Konektivitas Transportasi Nasional (RR_{nt}) $RR_{nt} = (RR_{rd} + RR_{pa} + RR_{rl} + RR_{ru})/4$ RR_{rd} = Rasio konektivitas transportasi darat RR_{pa} = Rasio konektivitas transportasi perkeretaapian RR_{rl} = Rasio konektivitas transportasi laut RR_{ru} = Rasio konektivitas transportasi udara
	IKSS.1.2 Tingkat integrasi transportasi nasional	%	Tingkat integrasi transportasi nasional (TI_{nt}) $TI_{nt} = (TI_{ra} + TI_{ma} + TI_{pa})/3$ TI_{ra} = Tingkat integrasi transportasi antar moda TI_{ma} = Tingkat integrasi transportasi multimoda TI_{pa} = Tingkat integrasi transportasi perkeretaapian
SS.2 Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi nasional	Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi	Indeks	Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi (IKM_{nt}) $IKM_{nt} = (IKM_{rd} + IKM_{pa} + IKM_{rl} + IKM_{ru} + IKM_{ram})/5$ IKM_{rd} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Darat IKM_{pa} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Perkeretaapian IKM_{rl} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Laut IKM_{ru} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Udara IKM_{ram} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Antar moda dan Multimoda IKM diukur melalui survei sesuai dengan Permenpan RB Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik

SASARAN STRATEGIS		INDIKATOR KINERJA		SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
SS.3	Meningkatnya keselamatan transportasi nasional	IKSS.3	Tingkat keselamatan transportasi nasional	%	Tingkat keselamatan transportasi nasional (TK_{nn}) $TK_{nn} = (TK_{nd} + TK_{nl} + TK_{nu})/4$ TK_{nd} = Tingkat keselamatan transportasi darat TK_{nl} = Tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian TK_{nu} = Tingkat keselamatan transportasi laut TK_{nu} = Tingkat keselamatan transportasi udara
SSp.4	Meningkatnya kualitas rekomendasi kebijakan transportasi	IKSSp.4	Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi	Indeks	Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi (IK_{kari}) $IK_{kari} = 50\% \text{ Efektivitas Rekomendasi Kebijakan} + 50\% \text{ Kemudahan Rekomendasi Kebijakan (t-1)}$
SSp.5	Meningkatnya SDM transportasi yang kompeten	IKSSp.5	Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten	%	Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten ($C_{transportasi}$) $C_{transportasi} = (C_{keahlian} \times 15\%) + (C_{kompetensi} \times 35\%) + (C_{pemerataan} \times 25\%) + (C_{akreditasi} \times 25\%)$ $C_{keahlian}$ = Tingkat Penyerapan Didlat Pembentukan SDM Transportasi Darat/Laut/Udara yang Berkompetensi $C_{kompetensi}$ = Tingkat lulusan SDM transportasi yang bersertifikat kompetensi $C_{pemerataan}$ = Persentase Peserta Didlat Transportasi $C_{akreditasi}$ = Tingkat Pemenuhan Akreditasi dan Sertifikasi
SSp.6	Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Kementerian Perhubungan	IKSSp.6	Indeks RE Kementerian Perhubungan	Indeks	Nilai Indeks RE atau kinerja organisasi Kementerian Perhubungan yang diukur oleh Kementerian PAN-RE

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

2.4.1 VISI DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA 2025-2029

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

“Transportasi Udara Maju Menuju Indonesia Emas 2045”

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

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

- 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).
- Inklusif*: tersedianya layanan transportasi udara yang adil dan merata serta dapat diakses oleh semua golongan Masyarakat.
- Berdaya saing*: tersedianya layanan transportasi udara yang efisien, terjangkau dan kompetitif, yang dilayani oleh penyedia jasa dan sumber daya manusia yang profesional, mandiri dan produktif, serta berdaya saing global.

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

2.4.2 MISI DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA 2025-2029

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

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

2.4.3 TUJUAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA 2025-2029

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

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

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

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

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

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

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

pertanggungjawaban untuk mewujudkan *good and clean governance* di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Tabel 2.6 Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara 2025-2029

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

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

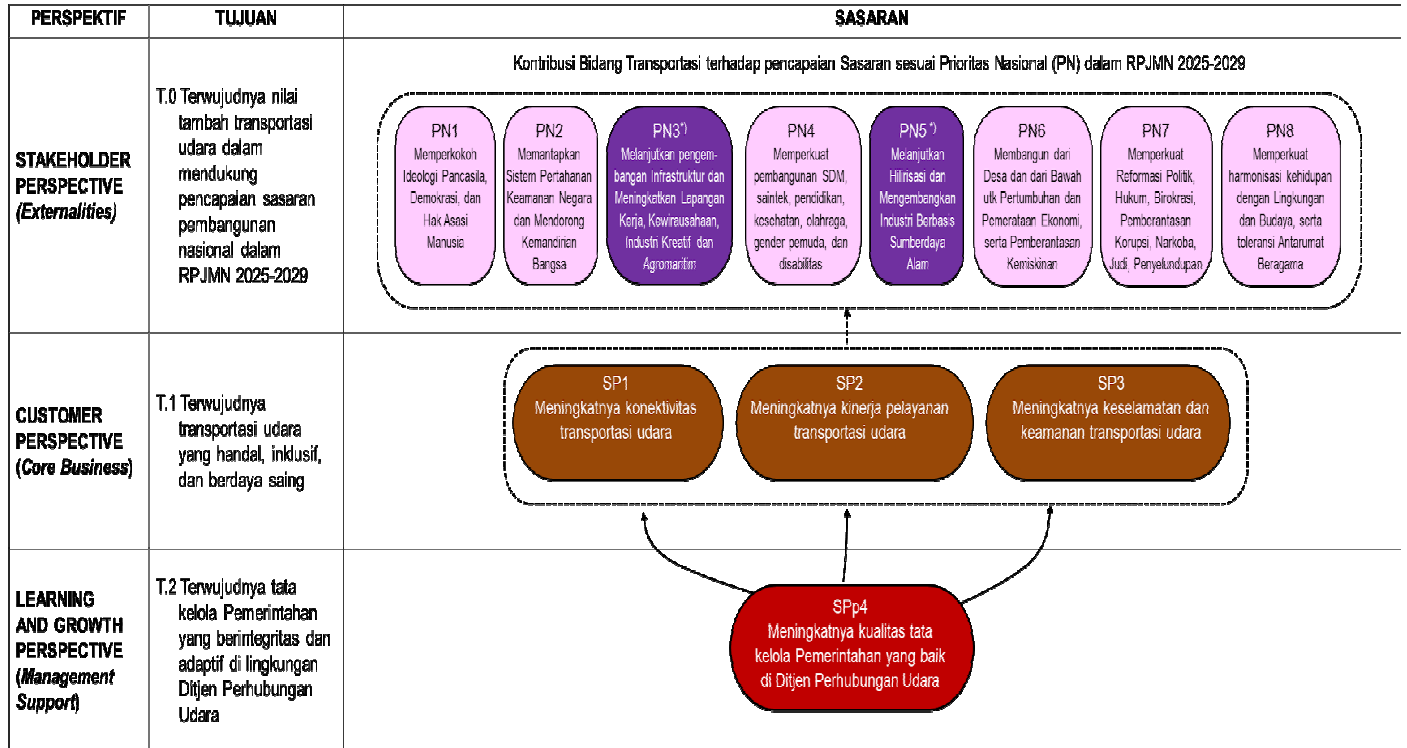
2.4.4 SASARAN STRATEGIS DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2025-2029

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

1. *Customer Perspective (Core Business)*
 - Mencakup Sasaran Program (SP1) Meningkatnya Konektivitas Transportasi Udara, dengan Indikator Kinerja Utama:
 - IKP1 Persentase Konektivitas Transportasi Udara
 - Mencakup Sasaran Program (SP2) Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Udara, dengan Indikator Kinerja Utama:
 - IKP2 Persentase *On Time Performance (OTP)* Penerbangan
 - IKP3 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Transportasi Udara
 - Mencakup Sasaran Program (SP3) Meningkatnya Keselamatan Dan Keamanan Transportasi Udara, dengan Indikator Kinerja Utama:
 - IKP4 Tingkat Keselamatan Transportasi Udara
 - IKP5 Tingkat Keamanan Transportasi Udara
2. *Learning and Growth Perspective (Management Support)*

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

 - IKSPp 1 Nilai AKIP Ditjen Perhubungan Udara;
 - IKSPp 2 Nilai Evaluasi Kelembagaan Ditjen Perhubungan Udara;
 - IKSPp 3 Indeks Kematangan dan Keamanan Siber Ditjen Perhubungan Udara;
 - IKSPp 4 Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Udara;
 - IKSPp 5 Indeks Pengelolaan Aset Ditjen Perhubungan Udara;
 - IKSPp 6 Persentase pemenuhan kualitas SDM Ditjen Perhubungan Udara;
 - IKSPp 7 Persentase Peraturan Perundang-undangan Bidang Penerbangan yang ditetapkan;
 - IKSPp 8 Tingkat interaksi masyarakat pada kanal media sosial Ditjen Perhubungan Udara;
 - IKSPp 9 Nilai pengawasan kearsipan internal Ditjen Perhubungan Udara.



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

Gambar 2.4 Strategy Map Ditjen Perhubungan Udara 2025-2029

Tabel 2.7 Formulasi Perhitungan Indikator Kinerja untuk setiap Sasaran Strategis (IKSP) Ditjen Perhubungan Udara 2025-2029.

KODE	SASARAN PROGRA	KODE	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
SP 1	Meningkatnya konektivitas transportasi Udara	IKSP 1	Persentase konektivitas transportasi udara	Persentase	$\frac{BUNB\ DN + BUPR + (BUNB\ DN\ dan\ BUPR)}{RINBU + BUPRTR} \times 11111$ Keterangan : BUNB DN : Jumlah Bandara yang hanya melayani penerbangan niaga berjadwal dalam negeri BUPR : Jumlah Bandara yang hanya melayani penerbangan perintis sesuai dalam KP Perintis (BUNB DN dan BUPR) : Jumlah Bandara yang melayani penerbangan niaga berjadwal dalam negeri dan perintis sesuai dalam KP Perintis RINBU : Jumlah Bandara dalam RINBU (Rencana Induk Nasional Bandar Udara) sesuai KM 33 Tahun 2024 BUPRTR : Jumlah Bandara yang melayani penerbangan perintis sesuai dengan KP Perintis (tidak masuk dalam RINBU) RINBU : jumlah bandara eksisting ditambah bandara baru yang terbangun
	Meningkatnya	IKSP 2.1	Persentase On Time Performance (OTP) Penerbangan	Persentase	$\frac{Jumlah\ Penerbangan\ Tepat\ Waktu}{Jumlah\ Total\ Penerbangan} \times 11111\%$

SP 2	kinerja pelayanan transportasi udara	IKSP 2.2	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan Transportasi Udara	Indeks	Rata-rata nilai survey pengguna jasa di Lingkungan Ditjen Perhubungan Udara
SP 3	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	IKSP 3.1	Tingkat keselamatan transportasi udara	Persentase	100% - (Rasio Kecelakaan Transportasi Udara per 1 juta pergerakan x 100%.)
		IKSP 3.2	Tingkat keamanan transportasi udara	Persentase	$\frac{(n-a)}{n} \times 100\%$ N = Jumlah bandar udara dengan sistem keamanan A-F a = Jumlah kondisi darurat (merah) pada bandar udara dengan sistem keamanan A-F
SPp.4	Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	IKSPp 4.1	Nilai AKIP Ditjen Perhubungan Udara	Nilai	Hasil penilaian implementasi SAKIP oleh Inspektorat Jenderal Kemenhub
		IKSPp 4.2	Nilai evaluasi kelembagaan Ditjen Perhubungan Udara	Nilai	Hasil penilaian evaluasi kelembagaan oleh Ditjen Perhubungan Udara sesuai Permenpan 20 Tahun 2018 tentang Pedoman Evaluasi Kelembagaan Instansi Pemerintah
		IKSPp 4.3	Indeks kematangan keamanan siber Ditjen Perhubungan Udara	Indeks	Hasil penilaian tingkat kematangan keamanan siber (<i>Cyber Security Maturity</i>) oleh Badan Siber dan Sandi Negara (BSSN)
		IKSPp 4.4	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Udara	Persentase	Hasil penilaian IKPA oleh Kementerian Keuangan
		IKSPp 4.5	Indeks Pengelolaan Aset Ditjen Perhubungan Udara	Indeks	Hasil penilaian Indeks Pengelolaan Aset oleh Kementerian Keuangan
		IKSPp 4.6	Persentase pemenuhan kualitas SDM Ditjen Perhubungan Udara	Persentase	Realisasi jumlah SDM Ditjen Perhubungan Udara yang mengikuti pengembangan kompetensi dibagi Target jumlah SDM Ditjen Perhubungan Udara yang mengikuti pengembangan kompetensi dikali 100%
		IKSPp 4.7	Persentase peraturan	Persentase	Target persentase peraturan perundang-undangan bidang penerbangan yang ditetapkan pada tahun berjalan
KODE	SASARAN PROGRAM	KODE	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
			perundang-undangan bidang penerbangan yang ditetapkan		

		IKSPp 4.8	Tingkat interaksi masyarakat pada kanal media sosial Ditjen Perhubungan Udara	Persentase	Target persentase interaksi pada kanal media sosial Ditjen Perhubungan Udara pada tahun berjalan
		IKSPp 4.9	Nilai pengawasan kearsipan internal Ditjen Perhubungan Udara	Nilai	Hasil penilaian pengawasan kearsipan oleh Biro Umum Kementerian Perhubungan

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

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

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

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

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

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

1. **Keselamatan dan Keamanan sebagai fondasi utama** Operasional bandar udara dilaksanakan dengan tingkat kepatuhan tinggi terhadap regulasi keselamatan penerbangan (safety) dan sistem keamanan (security), didukung SDM kompeten, prosedur baku, serta pengawasan berkelanjutan.

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

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

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

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

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

Menjabarkan visi dan misi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Silampari, maka tujuan penyelenggaraan jasa kebandarudaraan 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 Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Silampari, yang berkaitan dengan nilai tambah atau dukungan bidang transportasi udara terhadap pencapaian Prioritas Nasional (PN) dalam RPJMN 2025-2029.
2. **Terwujudnya kualitas penyelenggaraan jasa kebandarudaraan dan ketersediaan sarana prasarana bandar udara yang handal dan optimal untuk mendukung transportasi udara yang selamat, aman, inklusif, dan berdaya saing (T.1)**

Tujuan pada *Level Customer Perspectives* (CP) ini merepresentasikan pelaksanaan *Core Business* Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Silampari meliputi kualitas penyelenggaraan jasa kebandarudaraan dan ketersediaan sarana prasarana bandar udara yang handal dan optimal sesuai tugas dan fungsi dari Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Silampari dalam mendukung transportasi udara yang selamat, aman, inklusif, dan berdaya saing.

3. Terwujudnya kualitas tata kelola penyelenggaraan bandar udara yang berintegritas, adaptif, dan berwawasan lingkungan (T.2)

Tujuan pada *Level Learning and Growth Perspectives* (LG) ini menggambarkan kualitas dukungan manajemen (*management support*) yang mampu disediakan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Silampari, yang berkaitan dengan tata kelola pemerintahan yang baik meliputi aspek tata kelola penyelenggaraan bandar udara yang berintegritas, adaptif, dan berwawasan lingkungan di lingkungan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Silampari sesuai dengan prinsip transparansi, akuntabilitas, dan pertanggungjawaban untuk mewujudkan *good and clean governance* di lingkungan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Silampari.

Tabel 2.8 Indikator Tujuan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Silampari 2025-2029

Tujuan		Indikator		Satuan	Formulasi Perhitungan
T.0	Terwujudnya nilai tambah transportasi udara dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029		Kinerja pada level Stakeholder Perspective diukur pada tingkatan nasional (RPJMN 2025-2029)		
T.1	Terwujudnya kualitas penyelenggaraan jasa kebandarudaraan dan ketersediaan sarana prasarana bandar udara yang handal dan optimal untuk	IKT.1	Capaian Kinerja Penyelenggaraan Jasa Kebandarudaraan	%	Capaian Kinerja Penyelenggaraan Jasa Kebandarudaraan (CKPJK) : $CKPJK = \frac{(RJPD/TJPD)+(RJKD/TJKD)+(RJPPD/TJPPD)+(RIKMTPBU/TKMTPBU)+(RPPSTOKPBU/TPPSTOKPBU)+(RPPSKPBU/TPPSKPBU)}{100}$

Tujuan		Indikator		Satuan	Formulasi Perhitungan
	mendukung transportasi udara yang selamat, aman, inklusif, dan berdaya saing				TPPSKPBU) dibagi 6 dikali 100% RJPD = Realisasi Jumlah Penumpang yang Dilayani TJPD = Target Jumlah Penumpang yang Dilayani RJKD = Realisasi Jumlah Kargo yang Dilayani TJKD = Target Jumlah Kargo yang Dilayani RJPPD = Realisasi Jumlah Pergerakan Pesawat yang Dilayani TJPPD = Target Jumlah Pergerakan Pesawat yang Dilayani RIKMTPBU = Realisasi Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Bandar Udara TIKMTPBU = Target Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Bandar Udara RPPSTOKPBU = Realisasi Persentase Pemenuhan Standar Teknis dan Operasional Keselamatan Penerbangan di Bandar Udara

Tujuan		Indikator		Satuan	Formulasi Perhitungan
					TPPSTOKPBU = Target Persentase Pemenuhan Standar Teknis dan Operasional Keselamatan Penerbangan di Bandar Udara RPPSKPBU = Realisasi Persentase Pemenuhan Standar Keamanan Penerbangan di Bandar Udara TPPSKPBU = Target Persentase Pemenuhan Standar Keamanan Penerbangan di Bandar Udara
T. 2	Terwujudnya kualitas tata kelola penyelenggaraan bandar udara yang berintegritas, adaptif, dan berwawasan lingkungan	IKT .2	Capaian Kinerja Tata Kelola Pemerintahan yang Baik di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	%	Capaian Kinerja Tata Kelola Pemerintahan yang Baik di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara (CKTKPBKUPBU) : CKTKPBKUPBU = (RNHEAKUPBU/TNHEAKUPBU)+(RPKPAKUPBU/TPKPAKUPBU)+(RPNKUPBUBD/TPNAKUPBUBD)+(RPPTPNBP/TPPTPNBP) dibagi 4 dikali 100% RNHEAKUPBU = Realisasi Nilai Hasil Evaluasi AKIP Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara TNHEAKUPBU = Target

Tujuan		Indikator		Satuan	Formulasi Perhitungan
					Nilai Hasil Evaluasi AKIP Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara RPKPAKUPBU = Realisasi Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara TPKPAKUPBU = Target Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara RPNAKUPBUBD = Realisasi Persentase Nilai Aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang Berhasil Diinventarisasi TPNAKUPBUBD = Target Persentase Nilai Aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang Berhasil Diinventarisasi RPPTPNBP = Realisasi Persentase Pencapaian Target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) TPPTPNBP = Target Persentase Pencapaian Target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)

Sumber : Tim Perencanaan Kantor UPBU Kelas III Silampari

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

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

1. *Customer Perspective (Core Business)*

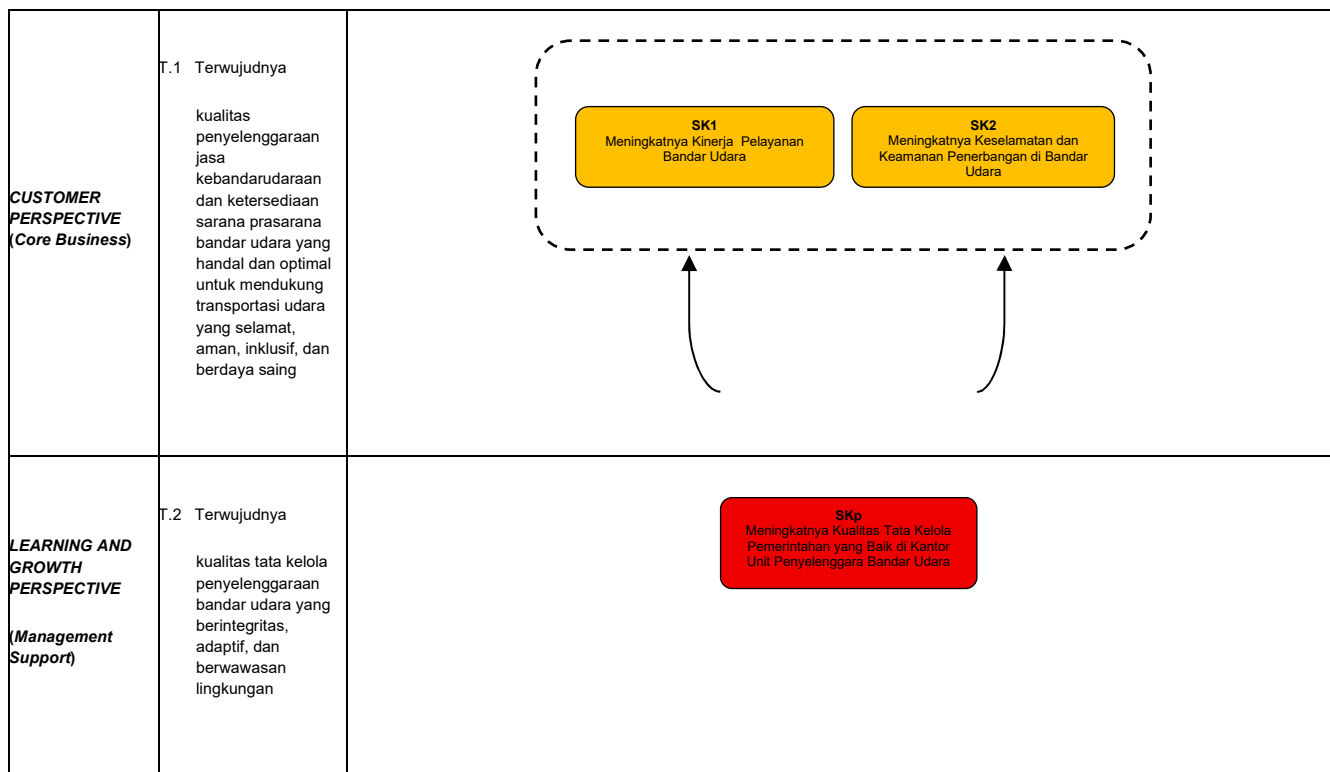
- Mencakup Sasaran Kegiatan (SK1) Meningkatnya Kinerja Pelayanan Bandar Udara, dengan Indikator Kinerja Utama:
 - IKK1 Jumlah Penumpang yang Dilayani
 - IKK2 Jumlah Kargo yang Dilayani
 - IKK3 Jumlah Pergerakan Pesawat yang Dilayani
 - IKK4 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Bandar Udara
- Mencakup Sasaran Kegiatan (SK2) Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Penerbangan di Bandar Udara, dengan Indikator Kinerja Utama:
 - IKK5 Persentase Pemenuhan Standar Teknis dan Operasional Keselamatan Penerbangan di Bandar Udara
 - IKK6 Persentase Pemenuhan Standar Keamanan Penerbangan di Bandar Udara

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

Mencakup Sasaran Kegiatan Penunjang (SKp) Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara, dengan Indikator Kinerja Penunjang:

- IKp1 Nilai Hasil Evaluasi AKIP Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara
- IKp2 Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara
- IKp3 Persentase Nilai Aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang Berhasil Diinventarisasi
- IKp4 Persentase Pencapaian Target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)

PERSPEKTIF	TUJUAN	SASARAN
STAKEHOLDER PERSPECTIVE (Externalities)	T.0 Terwujudnya nilai tambah transportasi udara dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029	Kontribusi Bidang Transportasi terhadap pencapaian Sasaran sesuai Prioritas Nasional (PN) dalam RPJMN 2025-2029
		PN1 Memperkokoh Ideologi Pancasila, Demokrasi, dan Hak Asasi Manusia PN2 Memantapkan Sistem Perlindungan Keamanan Negara dan Mendorong Kemandirian Bangsa PN3*) Melanjutkan pengembangan infrastruktur dan meningkatkan Lapangan Kerja, Kewirausahaan, Industri Kreatif dan Agromaritim PN4 Memperkuat pembangunan SDM, saintek, pendidikan, kesehatan, olahraga, gender pemuda, dan disabilitas PN5*) Melanjutkan Hilirisasi dan Mengembangkan Industri Berbasis Sumber Daya Alam PN6 Membangun dari Desa dan dari Bawah untuk Pertumbuhan dan Pemerataan Ekonomi, serta Pemberantasan Kemiskinan PN7 Memperkuat Reformasi Politik, Hukum, Birokrasi, Pemberantasan Korupsi, Narkoba, Judi, Penyelundupan PN8 Memperkuat harmonisasi kehidupan dengan Lingkungan dan Budaya, serta toleransi Antar umat Beragama



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

Gambar 2.5 *Strategy Map* Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Silampari 2025-2029

Pada Tabel 2.9 disampaikan Indikator Kinerja untuk setiap Sasaran Kegiatan (IKSK) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Silampari 2025-2029 berikut dengan formulasi perhitungannya.

Tabel 2.9 Rumusan Indikator Kinerja Sasaran Kegiatan (IKSK) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Silampari 2025-2029

KODE	SASARAN KEGIATAN	KODE	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
SK 1	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Bandar Udara	IKSK 1.1	Jumlah Penumpang yang Dilayani	Orang	Jumlah penumpang angkutan udara niaga berjadwal, tidak berjadwal, dan bukan niaga
		IKSK 1.2	Jumlah Kargo yang Dilayani	Kg	Jumlah kargo angkutan udara niaga berjadwal dan tidak berjadwal
		IKSK 1.3	Jumlah Pergerakan Pesawat yang Dilayani	Angka	Jumlah pergerakan pesawat angkutan udara niaga berjadwal, tidak berjadwal, dan bukan niaga
		IKSK 1.4	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM)	Indeks	Hasil survei yang tercantum dalam Aplikasi 3AS <i>Case Survey Management</i>

KODE	SASARAN KEGIATAN	KODE	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
			Terhadap Pelayanan Bandar Udara		<i>System</i>
SK 2	Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Penerbangan di Bandar Udara	IKSK 2.1	Persentase Pemenuhan Standar Teknis dan Operasional Keselamatan Penerbangan di Bandar Udara	%	$\frac{\text{Jumlah Checklist yang memenuhi (comply)}}{\text{Jumlah total Checklist} - \text{Jumlah Checklist yang tidak diterapkan (N/A)}} \times 100\%$
		IKSK 2.2	Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan di bandar udara	%	$\frac{\text{Jumlah Checklist yang memenuhi (comply)}}{\text{Jumlah total Checklist} - \text{Jumlah Checklist yang tidak diterapkan (N/A)}} \times 100\%$
SKp 3	Meningkatnya Kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	IKSKp 3.1	Nilai Hasil Evaluasi AKIP Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	Nilai	Jumlah dokumen SAKIP (Rencana Strategis/Reviu Rencana Strategis, RKT, Perjanjian Kinerja/Revisi Perjanjian Kinerja, Rencana Aksi PK, Laporan Triwulan, dan LAKIP) yang disusun pada tahun berjalan
		IKSKp 3.2	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	%	$(\text{Realisasi anggaran belanja} / \text{pagu anggaran belanja}) \times 100 \%$
		IKSKp 3.3	Persentase nilai aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi	%	$\frac{\text{Nilai Aset yang Berhasil Diinventarisasi dalam Tahun Berjalan}}{\text{Target Nilai Aset yang Diinventarisasi}} \times 100\%$ $\text{Target Nilai Aset yang Diinventarisasi} = (\text{Nilai Aset Tahun Sebelumnya} + \text{Usulan Belanja Modal}) - (\text{Prediksi Penyusutan} + \text{Penghapusan})$ $(\text{Persentase Penghapusan aset} + \text{Persentase Penambahan aset})/2$ $\text{Persentase Penghapusan Aset} = \frac{\text{Nilai Aset yang Dihapuskan pada Tahun Berjalan}}{\text{Target nilai aset yang dihapus}} \times 100\%$ $\text{Persentase Penambahan aset} = \frac{\text{Penambahan Nilai Aset dari Belanja Modal pada Tahun Berjalan}}{\text{Target Nilai Aset yang Ditambah}} \times 100\%$

KODE	SASARAN KEGIATAN	KODE	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
		IKSKp 3.4	Persentase Pencapaian Target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)	%	Pencapaian Target PNBP = $\frac{\text{Nilai PNBP yang Berhasil Dicapai}}{\text{Target Nilai PNBP}} \times 100\%$

Keterangan: Rumusan/Formulasi perhitungan indikator kinerja secara detail dapat dilihat pada Manual IKU Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Silampari (terlampir).

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

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

Tabel 2.10 Daftar Indikasi Risiko Pencapaian Sasaran Kegiatan (SK) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Silampari

No	Sasaran Kegiatan	Identifikasi Risiko
1	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Bandar Udara	Risiko fluktuasi dan penurunan <i>demand</i> penumpang dan kargo
		Risiko keterbatasan frekuensi dan rute penerbangan
		Risiko gangguan operasional penerbangan
		Risiko keterbatasan sarana dan prasarana pelayanan
		Risiko keterbatasan kualitas dan kuantitas sumber daya manusia
		Risiko rendahnya kepuasan masyarakat terhadap pelayanan bandar udara
		Risiko ketergantungan terhadap pihak eksternal
		Risiko perubahan kebijakan dan regulasi
2	Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Penerbangan di Bandar Udara	Risiko ketidakpatuhan terhadap standar teknis dan operasional penerbangan

No	Sasaran Kegiatan	Indentifikasi Risiko
		Risiko keterbatasan kompetensi dan jumlah SDM keselamatan dan keamanan penerbangan
		Risiko ketidakkonsistenan penerapan SOP keselamatan dan keamanan penerbangan
		Risiko gangguan keamanan penerbangan (<i>aviation security threats</i>)
		Risiko keterbatasan dan keandalan peralatan keselamatan dan keamanan penerbangan
		Risiko keterlambatan pemenuhan standar akibat keterbatasan anggaran
		Risiko perubahan regulasi dan standar keselamatan serta keamanan penerbangan
		Risiko lemahnya koordinasi dengan pemangku kepentingan terkait
		Risiko kejadian darurat dan insiden penerbangan
3	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	Risiko rendahnya kualitas perencanaan dan keterkaitan kinerja (AKIP)
		Risiko keterbatasan kompetensi SDM dalam pengelolaan kinerja dan akuntabilitas
		Risiko rendahnya kualitas pengendalian internal
		Risiko ketidakefisienan dan keterlambatan pelaksanaan anggaran
		Risiko ketidaksesuaian antara pelaksanaan anggaran dan capaian kinerja
		Risiko ketidakakuratan dan ketidaklengkapan data aset (BMN)
		Risiko keterlambatan pembaruan dan pemeliharaan data aset
		Risiko tidak tercapainya target Penerimaan Negara

No	Sasaran Kegiatan	Indentifikasi Risiko
		Bukan Pajak (PNBP)
		Risiko lemahnya pengawasan dan kepatuhan terhadap regulasi PNBP
		Risiko pemanfaatan sistem informasi yang belum optimal

Sumber : Tim Perencanaan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Silampari

1) Indikasi risiko untuk SK.1 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Bandar Udara

Peningkatan kinerja pelayanan bandar udara, sangat dipengaruhi oleh pencapaian target jumlah penumpang, kargo, pergerakan pesawat, dan IKM yang menjadi tolok ukur kuantitatif dan kualitatif atas mutu layanan yang diberikan. Beberapa indikasi risiko permasalahan terkait dengan hal tersebut adalah:

- Risiko terjadinya ketidaktercapaian target jumlah penumpang dan kargo akibat pengaruh faktor eksternal seperti kondisi ekonomi regional/nasional, perubahan pola perjalanan masyarakat, kebijakan maskapai, serta kompetisi moda transportasi lain yang dapat menurunkan tingkat utilisasi jasa bandar udara.
- Risiko belum optimalnya pencapaian jumlah pergerakan pesawat yang dilayani akibat terbatasnya minat maskapai membuka atau mempertahankan rute, keterbatasan armada, serta pertimbangan keekonomian operasional maskapai di wilayah pelayanan bandar udara.
- Risiko terganggunya pelayanan penumpang, kargo, dan pergerakan pesawat akibat faktor cuaca ekstrem, kabut asap, kondisi alam, gangguan fasilitas sisi udara maupun sisi darat, serta insiden keselamatan dan keamanan penerbangan yang berdampak pada pembatalan atau penundaan penerbangan.
- Risiko terganggunya pelayanan penumpang, kargo, dan pergerakan pesawat akibat faktor cuaca ekstrem, kabut asap, kondisi alam, gangguan fasilitas sisi udara maupun sisi darat, serta insiden keselamatan dan keamanan penerbangan yang berdampak pada pembatalan atau penundaan penerbangan.
- Risiko tidak optimalnya kinerja pelayanan bandar udara akibat keterbatasan jumlah SDM, kompetensi teknis, serta beban kerja yang tinggi, sehingga dapat mempengaruhi kecepatan, ketepatan, dan kualitas pelayanan kepada pengguna jasa.
- Risiko tidak tercapainya target Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) akibat ketidaksesuaian antara standar pelayanan yang ditetapkan dengan persepsi pengguna jasa, termasuk aspek ketepatan waktu, kenyamanan fasilitas, kejelasan informasi, serta responsivitas petugas pelayanan.
- Risiko kinerja pelayanan dipengaruhi oleh kinerja pihak eksternal seperti maskapai penerbangan, *ground handling*, dan penyedia layanan pendukung lainnya yang berada di luar kendali langsung unit kerja, namun berdampak signifikan terhadap persepsi pelayanan bandar udara secara keseluruhan.

- h. Risiko terhambatnya pencapaian indikator kinerja akibat adanya perubahan kebijakan, regulasi, atau standar pelayanan di bidang kebandarudaraan dan penerbangan yang memerlukan penyesuaian operasional, anggaran, dan sumber daya dalam waktu yang relatif singkat.

2) **Indikasi risiko untuk SK.2 Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Penerbangan di Bandar Udara**

Peningkatan Keselamatan dan Keamanan Penerbangan di Bandar Udara, sangat dipengaruhi oleh pencapaian target kinerja pemenuhan standar teknis dan operasional keselamatan serta standar keamanan penerbangan. Target tersebut berfungsi sebagai alat ukur formal untuk memastikan bahwa seluruh persyaratan keselamatan dan keamanan telah diterapkan secara konsisten, terukur, dan sesuai regulasi. Selain itu, pemenuhan standar teknis dan operasional keselamatan dan keamanan penerbangan juga bergantung pada konsistensi implementasi, budaya keselamatan, dan efektivitas pengendalian risiko operasional. Beberapa indikasi risiko permasalahan terkait dengan hal tersebut adalah:

- a. Risiko tidak terpenuhinya persentase pemenuhan standar teknis dan operasional keselamatan penerbangan akibat keterbatasan sarana prasarana keselamatan, belum optimalnya pemeliharaan fasilitas sisi udara dan sisi darat, serta keterlambatan pemenuhan rekomendasi hasil inspeksi dan audit keselamatan penerbangan.
- b. Risiko menurunnya tingkat pemenuhan standar keselamatan dan keamanan akibat keterbatasan personel yang memiliki lisensi, sertifikasi, dan kompetensi sesuai regulasi, serta tingginya beban kerja yang dapat mempengaruhi konsistensi pelaksanaan prosedur operasional standar (SOP).
- c. Risiko terjadinya penyimpangan dalam pelaksanaan prosedur keselamatan dan keamanan akibat rendahnya disiplin operasional, lemahnya pengawasan internal, serta belum optimalnya budaya keselamatan (*safety culture*) dan keamanan (*security culture*) di lingkungan bandar udara.
- d. Risiko tidak terpenuhinya standar keamanan penerbangan akibat potensi ancaman keamanan seperti penyusupan orang tidak berkepentingan, barang berbahaya, sabotase, atau pelanggaran area terbatas yang dapat berdampak pada keselamatan penerbangan dan kepercayaan publik.
- e. Risiko tidak optimalnya pencapaian indikator kinerja akibat keterbatasan, kerusakan, atau *obsolescence* peralatan keselamatan dan keamanan penerbangan, seperti alat pemadam kebakaran, peralatan PKP-PK, CCTV, *access control*, dan peralatan *screening* penumpang dan barang.
- f. Risiko tertundanya pemenuhan standar keselamatan dan keamanan penerbangan akibat keterbatasan alokasi anggaran untuk pengadaan, pemeliharaan, dan peningkatan fasilitas serta peningkatan kompetensi SDM sesuai perkembangan regulasi dan teknologi.
- g. Risiko ketidaksiapan unit kerja dalam memenuhi standar keselamatan dan keamanan terbaru akibat adanya perubahan regulasi nasional maupun internasional (ICAO, CASR), yang memerlukan penyesuaian cepat terhadap prosedur, fasilitas, dan kompetensi SDM.

- h. Risiko tidak optimalnya implementasi standar keselamatan dan keamanan penerbangan akibat lemahnya koordinasi dengan pihak terkait seperti maskapai, *ground handling*, TNI/Polri, Bea Cukai, Imigrasi, Karantina, dan instansi keamanan lainnya dalam pelaksanaan tugas dan penanganan kondisi darurat.
- i. Risiko terjadinya insiden atau keadaan darurat penerbangan yang dapat mempengaruhi capaian indikator kinerja akibat kesiapsiagaan yang belum optimal, keterbatasan latihan penanggulangan keadaan darurat, serta belum maksimalnya uji coba dan evaluasi rencana kontinjensi.

3) **Indikasi risiko untuk SKp.3 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara**

Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara sangat dipengaruhi oleh pencapaian target kinerja, karena indikator yang digunakan secara langsung mencerminkan efektivitas perencanaan, pelaksanaan, pengendalian, serta akuntabilitas pengelolaan kinerja, anggaran, aset, dan penerimaan negara. Namun demikian, kualitas tata kelola tidak hanya ditentukan oleh ketercapaian target, tetapi juga oleh kepatuhan terhadap regulasi, konsistensi proses, dan keberlanjutan perbaikan kinerja. Beberapa indikasi risiko permasalahan terkait dengan hal tersebut adalah:

- 1. Risiko tidak optimalnya nilai hasil evaluasi AKIP akibat belum sepenuhnya selarasnya perencanaan, penganggaran, pelaksanaan, dan pelaporan kinerja, termasuk lemahnya *cascading* kinerja dari tujuan, sasaran, hingga indikator kegiatan yang relevan dengan tugas dan fungsi bandar udara.
- 2. Risiko menurunnya kualitas tata kelola pemerintahan akibat keterbatasan kompetensi SDM dalam penyusunan dokumen perencanaan, pengukuran kinerja, pelaporan AKIP, serta pemahaman terhadap regulasi SAKIP, yang berdampak pada capaian nilai evaluasi AKIP.
- 3. Risiko tidak optimalnya tata kelola pemerintahan akibat lemahnya penerapan Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP), termasuk kurangnya identifikasi risiko, pengendalian kegiatan, pemantauan, dan tindak lanjut atas temuan pengawasan internal maupun eksternal sebagai implementasi manajemen risiko.
- 4. Risiko tidak tercapainya persentase kinerja pelaksanaan anggaran akibat perencanaan anggaran yang kurang akurat, keterlambatan proses pengadaan, perubahan kebijakan atau prioritas, serta kendala administratif yang menghambat realisasi anggaran secara tepat waktu dan tepat sasaran.
- 5. Risiko rendahnya kualitas tata kelola akibat belum optimalnya prinsip *money follows program*, sehingga realisasi anggaran tidak sepenuhnya mencerminkan pencapaian *output* dan *outcome* kinerja yang direncanakan.
- 6. Risiko tidak tercapainya persentase nilai aset yang berhasil diinventarisasi akibat belum tertibnya administrasi pengelolaan Barang Milik Negara (BMN), keterbatasan SDM pengelola aset, serta ketidaksesuaian data fisik aset dengan pencatatan pada sistem informasi BMN.
- 7. Risiko menurunnya kualitas tata kelola akibat keterlambatan dalam melakukan inventarisasi, penilaian ulang, dan pembaruan data aset secara berkala, yang berdampak pada akurasi nilai aset dan pengambilan keputusan manajerial.

8. Risiko tidak optimalnya persentase pencapaian target PNBPN akibat fluktuasi permintaan jasa kebandarudaraan, perubahan kebijakan tarif, keterbatasan layanan yang dapat dipungut PNBPN, serta ketergantungan pada volume trafik penerbangan dan penumpang.
9. Risiko menurunnya kualitas tata kelola akibat lemahnya pengawasan terhadap pemungutan, penyetoran, dan pelaporan PNBPN, termasuk potensi kesalahan administrasi, keterlambatan penyetoran, atau ketidaksesuaian dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
10. Risiko tidak maksimalnya tata kelola pemerintahan akibat keterbatasan integrasi dan pemanfaatan sistem informasi kinerja, keuangan, dan aset, sehingga berpotensi menimbulkan ketidaksinkronan data, keterlambatan pelaporan, dan rendahnya kualitas pengambilan keputusan berbasis data.

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

3.1 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI PEMBANGUNAN NASIONAL

3.1.1 Arah Kebijakan Tahap Pertama RPJPN 2025-2045

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

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

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

Supremasi hukum, stabilitas, dan kepemimpinan Indonesia difokuskan pada supremasi hukum serta penguatan stabilitas politik, dan keamanan nasional yang mencakup pembaharuan substansi hukum, pengembangan budaya hukum dan transformasi kelembagaan hukum yang mengedepankan keseimbangan antara kepastian, keadilan, kemanfaatan, dan

perdamaian berlandaskan Pancasila, transformasi tata kelola keamanan dalam negeri, keamanan laut, keamanan dan ketertiban masyarakat, keamanan insani dan keamanan siber sebagai pilar-pilar keamanan nasional, lembaga demokrasi yang kuat, akuntabel berbasis digital, parlemen modern, parpol yang berbasis nilai, sedangkan stabilitas ekonomi ditekankan untuk menjaga stabilitas harga yang dapat menjaga daya beli masyarakat dan kepercayaan investor, serta menjaga keberlanjutan fiskal yang adaptif untuk memenuhi kebutuhan pembangunan dan menjaga stabilitas sektor keuangan. Selanjutnya, pengembangan diplomasi

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

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

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

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

3.1.2 Prioritas Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029

Mengacu pada Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025-2029, untuk mendukung tercapainya keberhasilan dari Visi Presiden Republik Indonesia Tahun 2025-2029 “*Bersama Indonesia Maju Menuju Indonesia Emas 2045*”, ditetapkan **Delapan Misi Presiden atau Asta Cita sebagai Prioritas**

Nasional (PN) yang harus dilaksanakan dan dijadikan acuan dalam pelaksanaan pembangunan pada kurun waktu 2025-2029, yakni:

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

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

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

15. Melanjutkan hilirisasi dan industrialisasi berbasis sumber daya dalam (SDA) termasuk sumber daya maritim untuk membuka lapangan kerja yang seluas luasnya dalam mewujudkan keadilan ekonomi;
16. Memastikan kerukunan antar umat beragama, kebebasan beribadah, pendirian, dan perawatan rumah ibadah;
17. Pelestarian seni budaya, peningkatan ekonomi kreatif, dan peningkatan prestasi olahraga.

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

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

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

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

Arah Kebijakan Prioritas Nasional/PN (Terkait Sektor Transportasi)

Prioritas Nasional 3:

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

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

1. Pengembangan Konektivitas dan Layanan Transportasi Multimoda diarahkan pada peningkatan aksesibilitas terhadap layanan dasar, pusat perekonomian, serta integrasi antarmoda transportasi darat, laut, dan udara untuk meningkatkan efisiensi dan kualitas layanan pergerakan penumpang dan barang melalui intervensi kebijakan:
 - a) pengembangan konektivitas jalan pada jalur utama dan aksesibilitas daerah tertinggal dan perbatasan;
 - b) pengembangan kereta api penumpang antar kota dan penguatan kereta api angkutan barang;
 - c) pengembangan jaringan pelabuhan terpadu;
 - d) pengembangan jaringan bandara terpadu;
 - e) penguatan konektivitas darat dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan;
 - f) pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan;
 - g) pengembangan sumber daya manusia untuk peningkatan kinerja layanan transportasi; serta
 - h) peningkatan layanan pencarian dan pertolongan kecelakaan transportasi.
2. Pembangunan pariwisata berkualitas dan berkelanjutan dilaksanakan dengan serangkaian strategi:
 - a) meningkatkan kelembagaan dan tata kelola destinasi;
 - b) meningkatkan industri dan rantai pasok inklusif;
 - c) menerapkan prinsip *Blue-Green-Circular Economy*;
 - d) membangun infrastruktur hijau untuk infrastruktur dasar dan pendukung pariwisata;
 - e) meningkatkan kompetensi sumber daya manusia pariwisata;
 - f) menguatkan pemasaran yang bertanggung jawab;
 - g) meningkatkan kesiapsiagaan menghadapi risiko kebencanaan, keamanan, dan keselamatan;
 - h) mengembangkan mekanisme pembiayaan dan implementasi Indonesia *Quality Tourism Fund*;
 - i) diversifikasi atraksi pariwisata yang difokuskan pada pengembangan *geopark* (terutama *United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization Global Geopark, diving dan snorkeling, surfing, island hopping, wellness, medical, adventure, culture, event, meeting, incentives, conventions and exhibitions, yacht and cruise, gastronomi, pariwisata ramah muslim, dan digital nomad*);

- j) mengembangkan Kawasan Ekonomi Khusus Pariwisata di destinasi pariwisata prioritas, serta
- k) mengembangkan destinasi pariwisata bahari yang mendukung ekonomi biru sebagai sumber pertumbuhan baru dalam Prioritas Nasional 2. Pembangunan Pariwisata berkualitas dan berkelanjutan dilaksanakan melalui sejumlah intervensi kebijakan, yaitu:
 - a) percepatan pembangunan destinasi pariwisata prioritas Borobudur-Yogyakarta-Prambanan;
 - b) penguatan destinasi regeneratif Bali;
 - c) penguatan destinasi regeneratif Kepulauan Riau;
 - d) penguatan destinasi regeneratif *greater* Jakarta;
 - e) percepatan pembangunan destinasi pariwisata prioritas Lombok-Gili Tramenan;
 - f) pengembangan destinasi pariwisata prioritas Manado Likupang;
 - g) pengembangan destinasi pariwisata prioritas Bangka Belitung;
 - h) percepatan pembangunan destinasi pariwisata prioritas Danau Toba;
 - i) pengembangan destinasi pariwisata prioritas Raja Ampat;
 - j) percepatan pembangunan destinasi pariwisata prioritas Labuan Bajo;
 - k) pengembangan destinasi pariwisata prioritas Bromo Tengger-Semeru;
 - l) pengembangan destinasi pariwisata prioritas Wakatobi; dan
 - m) pengembangan destinasi pariwisata prioritas Morotai.

Prioritas Nasional 5:

Melanjutkan Hilirisasi dan Mengembangkan Industri Berbasis Sumber Daya Alam untuk Meningkatkan Nilai Tambah di Dalam Negeri. Sebagai upaya pencapaian sasaran Prioritas Nasional 5, dilakukan serangkaian intervensi pada masing-masing arah kebijakan sebagai berikut:

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

Sementara, pengembangan industri nasional yang berorientasi ekspor mencakup:

- a) pengembangan industri *medium-high technology* (industri semikonduktor yang merupakan salah satu produk prioritas hasil hilirisasi silika, industri kosmetik dan

- farmasi, industri kendaraan bermotor listrik berbasis baterai, industri dirgantara, serta industri mesin dan perlengkapan);
- b) penguatan produktivitas industri padat karya terampil (industri makanan dan minuman, industri tekstil dan produk tekstil, serta industri alas kaki);
 - c) penguatan industri dasar (industri kimia mencakup hilirisasi komoditas minyak bumi, gas bumi, dan batubara serta industri logam dasar besi dan baja mencakup hilirisasi komoditas besi dan baja); serta
 - d) pengembangan sektor jasa industri sebagai *enabler* bagi pengembangan industri nasional.

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

- (i) fasilitasi investasi dan iklim usaha yang kondusif untuk pendalaman struktur industri;
 - (ii) tata kelola industri dan ketersediaan bahan baku yang diiringi oleh peningkatan produktivitas sektor hulu;
 - (iii) penyiapan tenaga kerja terampil;
 - (iv) jaminan ketersediaan energi yang andal dan bersaing;
 - (v) peningkatan adopsi teknologi serta pemanfaatan hasil riset dan inovasi dalam proses produksi serta diversifikasi produk industri;
 - (vi) optimalisasi penerapan standar dan sertifikasi yang diakui pasar global;
 - (vii) perluasan pasar dalam dan luar negeri untuk peningkatan skala ekonomi melalui penguatan branding, optimalisasi pemanfaatan perjanjian perdagangan, serta pengadaan barang dan jasa pemerintah; serta
 - (viii) didukung dengan koordinasi pelaksanaan kebijakan secara terarah, sistematis dan efektif, termasuk melalui pembentukan komite kebijakan industri kedirgantaraan dan lembaga pengelola kelapa sawit. Selain itu, pengembangan industri akan dilaksanakan dengan tetap memperhatikan upaya dekarbonisasi dan penerapan sirkuler ekonomi di industri.
2. Aglomerasi industri di kawasan industri/kawasan ekonomi khusus prioritas sebagai pusat pertumbuhan baru dilakukan dalam rangka mendorong pemerataan pembangunan industri dan pertumbuhan ekonomi, terutama di luar Jawa. Dengan telah ditetapkannya Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2024 tentang Perwilayahan Industri maka pelaksanaan kegiatan industri kedepannya wajib berlokasi di Kawasan Industri. Oleh karena itu diperlukan akselerasi investasi di dalam kawasan industri/kawasan ekonomi khusus untuk meningkatkan peran industri sebagai penggerak sekaligus sumber pertumbuhan baru dan memperkuat fondasi bagi percepatan program hilirisasi.

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

- a) Kawasan Ekonomi Khusus Arun Lhokseumawe;
- b) Kawasan Ekonomi Khusus Sei Mangkei;
- c) Kawasan Ekonomi Khusus Galang Batang;

- d) Kawasan Ekonomi Khusus Gresik;
- e) Kawasan Industri *Bintan Inti Industrial Estate*;
- f) Kawasan Industri Krakatau Industrial Estate Cilegon;
- g) Kawasan Industri Terpadu Wilmar;
- h) Kawasan Industri *Seafer*;
- i) Kawasan Industri Terpadu Batang;
- j) Kawasan Industri Ngawi;
- k) Kawasan Industri Sentra Lamongan;
- l) Kawasan Industri Ketapang Bangun Sarana;
- m) Kawasan Industri *Kalimantan Industrial Park* Indonesia;
- n) Kawasan Industri Sumbawa Barat;
- o) Kawasan Industri *Indonesia Huabao Industrial Park*;
- p) Kawasan Industri Takalar;
- q) Kawasan Industri *Stardust*;
- r) Kawasan Industri Morowali;
- s) Kawasan Industri Konawe;
- t) Kawasan Industri Indonesia *Pomalaa Industry Park*;
- u) Kawasan Industri Buli;
- v) Kawasan Industri Weda Bay;
- w) Kawasan Industri Pulau Obi; dan
- x) Kawasan Industri Fakfak.

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

- (i) fasilitasi perizinan dan tata ruang kawasan industri/kawasan ekonomi khusus prioritas;
- (ii) pembangunan sarana dan prasarana dalam dan luar kawasan industri/kawasan ekonomi khusus prioritas sesuai dengan perencanaan (*masterplan*) serta kebutuhan pengembangan kawasan prioritas (kawasan industri/kawasan ekonomi khusus) yang diantaranya mencakup:
 - (1) pembangunan dan peningkatan kualitas infrastruktur jalan/jembatan untuk pemenuhan aksesibilitas serta rantai pasok penunjang aktivitas di luar kawasan melalui pembangunan jalan tol, jalan nasional serta dukungan peningkatan jalan daerah melalui sinkronisasi program hibah berbasis kinerja maupun dukungan pemerintah pusat kepada daerah berdasarkan kriteria berbasis kawasan; dan
 - (2) pengembangan konektivitas simpul transportasi multimoda untuk efisiensi logistik yang terpadu meliputi pembangunan dan pengembangan pelabuhan utama, *dry port*, bandara utama, serta sarana dan prasarana kereta api melalui sinkronisasi program pemerintah dan badan usaha;
 - (3) penyiapan sumber daya manusia untuk mendukung ketersediaan tenaga kerja bagi kawasan industri/kawasan ekonomi khusus prioritas; serta
 - (4) pengembangan kemitraan usaha dan rantai pasok untuk kawasan industri/kawasan ekonomi khusus prioritas. Fasilitasi kelengkapan ekosistem pendukung kawasan industri/kawasan ekonomi khusus tersebut akan disesuaikan

dengan kebutuhan setiap kawasan industri/kawasan ekonomi khusus prioritas sesuai dengan tahapannya masing-masing.

3. Optimalisasi *backbone* integrasi ekonomi dan perkuatan sistem logistik nasional diarahkan untuk mendukung layanan logistik yang lebih efisien dan merata, serta meningkatkan kinerja sektor logistik yang lebih optimal, melalui:
 - (a) penguatan infrastruktur konektivitas, layanan backbone, dan sarana penunjang logistik;
 - (b) penguatan integrasi dan digitalisasi layanan logistik; serta
 - (c) peningkatan daya saing sumber daya manusia dan penyedia jasa logistik.
4. Peningkatan investasi untuk integrasi ekonomi domestik dan global, memerlukan prasyarat (*prerequisite*) meliputi sinkronisasi dan harmonisasi kebijakan serta regulasi investasi yang kondusif, iklim investasi dan kepastian berusaha, pemberian insentif dan kemudahan investasi yang efektif, dan fasilitasi investasi Indonesia di luar negeri agar Indonesia tetap menjadi destinasi yang menarik sehingga mampu mempertahankan pertumbuhan ekonominya. Pada tahap pembangunan jangka menengah tahun 2025-2029, *prerequisite* ini harus terinternalisasi pada sektor dan aktivitas yang produktif, serta memiliki *multiplier effect* paling besar terhadap perekonomian. Intervensi yang dilakukan untuk menindaklanjuti arah kebijakan tersebut antara lain:
 - (a) peningkatan investasi swasta prioritas sebagai pendorong transformasi ekonomi;
 - (b) peningkatan investasi yang berorientasi ekspor dan mendukung partisipasi dalam rantai nilai global; serta
 - (c) peningkatan investasi dalam infrastruktur konektivitas dan logistik.
5. Peningkatan perdagangan domestik, antarwilayah, dan ekspor serta peningkatan partisipasi dalam rantai nilai global dapat dilakukan dengan:
 - (a) peningkatan keterkaitan ekonomi dan rantai nilai domestik, antardaerah, dan dengan global;
 - (b) peningkatan ekspor produk berteknologi menengah tinggi;
 - (c) peningkatan ekspor produk penyerap tenaga kerja tinggi;
 - (d) peningkatan ekspor produk pertanian, perikanan, dan industri berbasis sumber daya alam melalui penguatan kebijakan, promosi, dan kerja sama internasional dalam rangka membuka dan memperluas pasar ekspor dengan memanfaatkan perjanjian perdagangan dengan negara lain;
 - (e) peningkatan ekspor jasa dan produk kreatif;
 - (f) peningkatan rantai nilai produk elektronik dan otomotif termasuk *electric vehicle*;
 - (g) peningkatan utilitas *Free Trade Agreement Comprehensive Economic Partnership Agreement* untuk mendorong partisipasi dalam rantai nilai global; serta
 - (h) peningkatan kualitas produk, persaingan usaha, dan perlindungan konsumen.

Sektor perdagangan difokuskan untuk mendorong ekspor tumbuh lebih tinggi dan meningkatkan penguasaan pangsa ekspor Indonesia terhadap dunia melalui optimalisasi kinerja perdagangan dalam negeri dan perdagangan luar negeri. Perdagangan dalam negeri diarahkan untuk dapat meningkatkan perdagangan antarwilayah dan pengembangan rantai pasok domestik, stabilisasi harga, serta peningkatan konektivitas

perdagangan dalam negeri ke pasar global. Perdagangan luar negeri diarahkan untuk meningkatkan daya saing ekspor, yang dikompetisikan secara global guna memperluas pangsa pasar barang dan jasa bernilai tambah tinggi, serta memperkuat partisipasi dalam rantai nilai global.

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

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

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

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

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

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

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

Kegiatan Prioritas Utama RPJMN 2025-2029

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

Kegiatan prioritas utama merupakan kebijakan terintegrasi yang memiliki daya ungkit tinggi terhadap pencapaian sasaran pembangunan nasional. Kegiatan Prioritas Utama ini menjadi fokus

penekanan pelaksanaan RPJMN 2025-2029. Kegiatan Prioritas Utama juga disusun dengan memperhatikan kontribusi dari berbagai pihak baik Kementerian/Lembaga, Pemerintah Daerah, BUMN, Swasta dan *stakeholders* lainnya.

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

No	Kegiatan Prioritas Utama	Prioritas Nasional
1	Pengembangan Kawasan Sentra Produksi Pangan (KSPP)/Lumbung Pangan Kalimantan Tengah	Prioritas Nasional 2
2	Pengembangan Kawasan Sentra Produksi Pangan (KSPP)/Lumbung Pangan Sumatera Selatan	
3	Pengembangan Kawasan Sentra Produksi Pangan (KSPP)/Lumbung Pangan Papua Selatan	
4	Pengembangan Kawasan Sentra Produksi Pangan (KSPP)/Lumbung Pangan Lainnya	
5	Pengembangan Pangan Akuatik (<i>Blue Food</i>)	
6	Pengembangan Pangan Hewan	
7	Pengembangan Pangan Lokal dan Nabati	
8	Pengembangan Terpadu Pesisir Utara Jawa	
9	Pengembangan Industri Garam dan Produk Olahan Hasil Laut	
10	Percepatan Pembangunan Destinasi Pariwisata Prioritas Borobudur-Yogyakarta-Prambanan	
11	Percepatan Pembangunan Destinasi Pariwisata Prioritas Lombok-Gili Tramen	
12	Percepatan Pembangunan Destinasi Pariwisata Prioritas Danau Toba	
13	Percepatan Pembangunan Destinasi Pariwisata Prioritas Labuan Bajo	
14	Pemberian Makan Bergizi untuk Siswa, Santri, ibu Hamil, Ibu Menyusui, dan Balita	
15	Penguatan Ekosistem Pendukung Pemberian Makan Bergizi	
16	Pengembangan Hilirisasi Nikel	
17	Pengembangan Hilirisasi Tembaga	
18	Pengembangan Hilirisasi Bauksit	
19	Pengembangan Hilirisasi Timah	
20	Pengembangan Hilirisasi Kelapa Sawit	
21	Pengembangan Hilirisasi Kelapa	
22	Pengembangan Hilirisasi Rumput Laut	
23	Pengembangan Industri Kimia	
24	Pembangunan Industri Semikonduktor	

No	Kegiatan Prioritas Utama	Prioritas Nasional
25	Pengembangan Industri Tekstil dan Produk Tekstil	
26	Penguatan Industri Logam Dasar, Besi dan Baja	
27	Pengembangan Industri Dirgantara	
28	Pengembangan KEK Sei Mangkei	
29	Pengembangan KIT Batang	
30	Pengembangan KI Weda Bay	
31	Perencanaan dan Pembangunan Kawasan, serta Pemindahan ke Ibu Kota Nusantara	
32	Pemenuhan Layanan Dasar dan Infrastruktur Desa	
33	Transformasi Digital Layanan Publik Prioritas	
34	Peningkatan Ketahanan Iklim Pesisir dan Laut	

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

3.1.3 Proyek Strategis Nasional RPJMN 2025-2029

Proyek Strategis Nasional disusun dan ditetapkan sebagai sebuah langkah konkret teknis yang utamanya mendukung dan memastikan pelaksanaan Kegiatan prioritas Utama. RPJMN 2025-2029 memuat kebijakan Proyek Strategis Nasional. Perencanaan dan penyusunan Proyek Strategis Nasional dilakukan dengan menggunakan prosedur dan kriteria yang jelas, akuntabel serta mendukung pelaksanaan nilai-nilai Pancasila dan amanat Undang- Undang Dasar 1945 untuk mencapai masyarakat yang adil dan makmur.

Proyek Strategis Nasional dirancang sebagai proyek atau program (kumpulan proyek) yang memiliki sifat strategis, terukur dan berdampak signifikan pada pencapaian sasaran RPJMN 2025-2029 khususnya Program Prioritas Presiden termasuk Program Hasil Terbaik Cepat terutama untuk meningkatkan kualitas sumber daya manusia, mengurangi kemiskinan, meningkatkan pertumbuhan ekonomi yang berkualitas dan berkelanjutan, serta yang mendorong pemerataan pembangunan. Proyek Strategis Nasional antara lain Program Makan Bergizi Gratis, proyek-proyek yang berkontribusi langsung dan signifikan pada terwujudnya swasembada pangan, swasembada energi, swasembada air, dan hilirisasi serta proyek-proyek yang mendukung pencapaian sasaran Program Prioritas Presiden di bidang pembangunan manusia.

Proyek Strategis Nasional dapat diprakarsai/diusulkan dan dilaksanakan baik oleh Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, Badan Usaha Milik Negara maupun badan usaha swasta. Proyek-proyek yang diusulkan dan dilaksanakan selain oleh Pemerintah Pusat merupakan bentuk kontribusi Pemerintah Daerah, Badan Usaha Milik Negara, dan badan usaha swasta pada pencapaian sasaran-sasaran RPJMN yang memerlukan dukungan dari Pemerintah.

Tabel 3.2 Daftar Indikasi Proyek Strategis Nasional 2025-2029*) (Dukungan Sektor Transportasi)

No	Proyek	Lokasi	Pelaksana
Hilirisasi, Industrialisasi dan Transformasi Digital			
1	Program Pengembangan Industri Dirgantara: Pengembangan N219 Amfibi	Nasional	Kementerian Pertahanan dan PT Dirgantara Indonesia
Konektivitas dan Kawasan			
2	Pengembangan Pelabuhan Ambon Terpadu	Maluku	Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementerian Perhubungan
3	Pembangunan Jalan Tol Terintegrasi dengan Utilitas	Sumatera	BUMN (Penugasan)
4	Pembangunan Ibu Kota Nusantara (IKN)	Ibu Kota Nusantara	Otorita IKN, Kementerian Pekerjaan Umum, BUMN, Swasta
5	Pembangunan Pelabuhan Patimban	Jawa Barat	Kementerian Perhubungan
6	Pembangunan Jakarta <i>Metropolitan Mass Rapid Transit</i> Koridor Timur - Barat	DKI Jakarta, Jawa Barat, Banten	Kementerian Perhubungan, Pemprov DKI Jakarta, Pemprov Jawa Barat, Pemprov Banten, PT MRT Jakarta

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

*) Keterangan:

- Daftar Proyek Strategis Nasional tersebut merupakan daftar indikatif yang dapat diubah/ditambah berdasarkan evaluasi atas proyek-proyek Strategis Nasional yang telah ditetapkan sebelumnya dan di- *carry over*, dan berdasarkan penilaian atas proyek-proyek baru yang memenuhi kriteria sesuai peraturan yang berlaku.
- Penyusunan dan penetapan Proyek Strategis Nasional, termasuk proyek-proyek baru dan *carry over* yang tersebut dalam daftar diatas, dilaksanakan melalui Mekanisme Rencana Kerja Pemerintah.
- Proyek Strategis Nasional, baik proyek-proyek baru maupun *carry over*, ditetapkan setiap tahunnya sesuai dengan kerangka waktu pelaksanaan prioritas pembangunan dan kesiapan proyek termasuk ketersediaan pendanaan serta berdasarkan persetujuan Presiden.

3.1.4 Arah Pembangunan Wilayah RPJMN 2025-2029

Pembangunan wilayah memiliki peran sebagai wadah pelaksanaan visi-misi dan berbagai program prioritas yang ditekankan untuk mendukung target di tahun 2029 yaitu peningkatan kualitas sumber daya manusia dengan Indeks Modal Manusia mencapai 0,59, penurunan

kemiskinan mencapai 4,5 persen dan kemiskinan ekstrem mencapai 0 persen, serta pertumbuhan ekonomi menuju 8 persen.

Tujuan pembangunan kewilayahan adalah terciptanya pemerataan pembangunan khususnya keseimbangan pembangunan Kawasan Barat Indonesia-Kawasan Timur Indonesia. Pendekatan/ strategi untuk mencapai tujuan tersebut melalui pembangunan perdesaan dan wilayah afirmasi, pengembangan pusat pertumbuhan, serta menjaga kawasan konservasi, dan memperhatikan aspek rawan bencana untuk mendukung upaya keberlanjutan. Pendekatan kewilayahan perlu juga didukung dengan penguatan ekosistem percepatan pembangunan daerah.

Sebagai upaya kunci untuk mendorong peningkatan pembangunan di seluruh wilayah, ditetapkan *highlight* intervensi umum. Sedangkan, untuk intervensi khusus pembangunan wilayah tahun 2025-2029 per provinsi tercantum dalam tabel di bawah.

1) Penguatan Ekosistem Percepatan Pembangunan Daerah;

Arah kebijakan umum untuk setiap wilayah akan berfokus pada Penguatan Ekosistem Percepatan Pembangunan Daerah sebagai fondasi dalam mempercepat pertumbuhan ekonomi dan pemerataan pembangunan.

2) Pendekatan Pembangunan Kewilayahan;

Pembangunan kewilayahan didorong untuk mendukung pertumbuhan berkualitas berkelanjutan dan pemerataan pembangunan untuk mengurangi ketimpangan. Untuk itu, didorong pusat-pusat pertumbuhan sesuai dengan potensi wilayah serta pembangunan di daerah afirmasi. Selain itu terdapat wilayah otonomi khusus yang menggambarkan kebijakan kewilayahan asimetris. Prioritas intervensi kebijakan pembangunan Perdesaan dan Daerah Afirmasi diarahkan untuk mengurangi kesenjangan di wilayah yang memiliki keterbatasan kuantitas dan kualitas aksesibilitas sumber daya pembangunan. Selain itu, Peningkatan Pengelolaan Urbanisasi, Perkotaan, dan Pusat Pertumbuhan juga menjadi prioritas untuk mendorong pertumbuhan ekonomi regional dan nasional. Selanjutnya, percepatan pembangunan Papua juga menjadi perhatian khusus sesuai dengan amanat Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2021 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2001 tentang Otonomi Khusus bagi Provinsi Papua.

Tabel 3.3 *Highlight* Intervensi Khusus Per Provinsi

No	Lokasi Prioritas	<i>Highlight</i> Indikasi Intervensi
Provinsi Aceh		
1	Kawasan Perkotaan Lhokseumawe dan Kawasan Pengembangan Industri Arun Lhokseumawe: Kota Lhokseumawe Kab. Aceh Utara	Pengembangan dan penataan kawasan perkotaan Lhokseumawe, melalui: Pengembangan Bandar Udara Malikussaleh (peningkatan terminal)

No	Lokasi Prioritas	<i>Highlight</i> Indikasi Intervensi
	Kab. Bireuen	
Provinsi Riau		
2	Kawasan Afirmasi Kepulauan Meranti-Bengkalis (Daerah Terdepan dan Percepatan Pengentasan Kemiskinan): Kab. Kep. Meranti Kab. Bengkalis	Pengembangan bandara perintis Kep. Meranti
Provinsi Kepulauan Riau		
3	Kawasan Perkotaan Batam dan KPBPB Batam, Kawasan Perkotaan Tanjungpinang dan KPBPB Bintan, dan Kawasan Perkotaan Tanjung Balai Karimun dan KPBPB Karimun : Kota Batam Kota Tanjungpinang Kab. Bintan Kab. Karimun	Pengembangan dan penataan kawasan perkotaan Batam dan kawasan perkotaan Tanjungpinang, antara lain melalui: Pengembangan KEK <i>Batam Aero Technic</i> , KEK Nongsa, KEK Sekupang, KEK Tanjung Sauh, KEK Galang Batang, KEK <i>Bintan Aerospace</i> , KI <i>Bintan Inti Industrial Estate</i> , dan KI-KI lainnya di BBK
Provinsi Lampung		
4	Kawasan Afirmasi Pesisir Barat Lampung (Pemerataan Pembangunan): Kab. Pesisir Barat	Peningkatan Bandar Udara Taufik Kiemas Krui
Provinsi Bali		

No	Lokasi Prioritas	<i>Highlight</i> Indikasi Intervensi
5	Kawasan Pariwisata dan Ekonomi Kreatif Unggulan Bali (Destinasi Pariwisata Regeneratif Bali): Kota Denpasar Kab. Jembrana Kab. Badung Kab. Tabanan Kab. Badung Kab. Buleleng Kab. Gianyar Kab. Bangli Kab. Klungkung Kab. Karangasem	Peningkatan Pariwisata pada <i>hotspot</i> pariwisata Bali, antara lain: Pembangunan Bandar Udara Internasional Bali Baru/Bali Utara
Provinsi Kalimantan Utara		
6	Kota Baru Tanjung Selor dan Kota Tarakan: Kota Tarakan Kabupaten Bulungan	Pengembangan Kota Baru Tanjung Selor dan Kota Tarakan, melalui: - Pembangunan dan pengembangan bandara di Kota Tarakan, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandar Udara Juwata - Pengembangan infrastruktur dan layanan transportasi di Kota Tarakan, dengan <i>output</i> : pengembangan angkutan udara perintis penumpang, layanan angkutan laut perintis prioritas nasional, angkutan BBM pesawat udara untuk angkutan udara perintis penumpang
7	Pusat Pertumbuhan Kawasan Perbatasan di Pusat Kegiatan Strategis Nasional (PKSN) dan Kecamatan Perbatasan Prioritas: PKSN Nunukan, PKSN Tou Lumbis, dan Kecamatan Perbatasan Prioritas (Kec. Krayan Selatan, Kec. Krayan, Kec. Tulin Onsoi, Kec. Sei Menggaris, Kec. Sebatik Tengah, Kec. Krayan Tengah, Kec. Krayan Timur, dan Kec. Krayan Barat) Kabupaten Nunukan PKSN Long Nawang dan Kecamatan Perbatasan Prioritas (Kec. Kayan Hilir dan Kec. Bahau Hulu), Kabupaten Malinau	Pembangunan kawasan perbatasan di PKSN Nunukan, PKSN Tou Lumbis, PKSN Long Nawang dan Kecamatan Perbatasan Prioritas, melalui: Pengembangan pusat pertumbuhan ekonomi di kawasan perbatasan, dengan <i>output</i> : pembangunan jalan perbatasan dan akses kawasan PLBN, penataan bangunan kawasan Pos Lintas Batas Negara (PLBN), pembangunan PLBN Long Midang beserta sarana dan prasarana pendukungnya, pembangunan jalan daerah tertinggal dan perbatasan, pembangunan jalan koridor logistik (<i>backbone</i>), pengembangan Bandar Udara Long Apung tahap III, Kab. Malinau, pengembangan Bandar Udara Seluwing, Kab. Malinau, pengembangan Bandar Udara Yuvai Semaring, Kab. Nunukan, pengembangan Bandar Udara Nunukan, Kab. Nunukan, pengembangan fasilitas pelabuhan Sungai Nyamuk, Kab. Nunukan, pelabuhan perikanan di lokasi SKPT yang dikelola dan operasional sesuai standar, dan layanan validasi dan verifikasi pupuk

No	Lokasi Prioritas	<i>Highlight</i> Indikasi Intervensi
	Kecamatan Perbatasan Prioritas (Kec. Tana Lia), Kab. Tana Tidung	
Provinsi Kalimantan Barat		
8	Kawasan Pengembangan Pelabuhan Kijing: Kabupaten Mempawah Kabupaten Landak Kota Pontianak Kota Singkawang	Pengembangan infrastruktur dan kawasan perkotaan di sekitar Pelabuhan Kijing melalui: Pengembangan bandara, dengan <i>output</i> : pendampingan KPBU Lokasi Bandara Singkawang dan pengembangan Bandar Udara Pangsuma, Kapuas Hulu
9	Kawasan Industri Ketapang: Kabupaten Ketapang	Hilirisasi dan penguatan produktivitas pusat-pusat industri berbasis mineral, sumber daya hayati, dan industri padat karya, melalui: Penguatan infrastruktur konektivitas penunjang dengan <i>output</i> : pendampingan KPBU lokasi Bandara Singkawang, pengembangan Bandar Udara Pangsuma, pembangunan jalan akses Bandara Singkawang
Provinsi Kalimantan Tengah		
10	Provinsi Kalimantan Tengah	Penguatan infrastruktur konektivitas (konektivitas jalan, konektivitas darat, konektivitas laut, serta konektivitas udara) dan sarana penunjang logistik untuk mendukung pertumbuhan dan pemerataan pembangunan, melalui: Penguatan konektivitas jalan, udara, darat, dan laut, dengan <i>output</i> : pembangunan, peningkatan dan pemeliharaan jalan nasional, pembangunan dan penyeberangan pelabuhan laut, pembangunan dan pengembangan bandara termasuk Bandara Murung Raya dan Bandara Kuala Kurun
Provinsi Kalimantan Timur		
11	Provinsi Kalimantan Timur	Penguatan dan pengembangan infrastruktur konektivitas dan sarana penunjang untuk mendukung pertumbuhan dan pemerataan sarana dan prasarana dasar termasuk pelayanan kesehatan pada daerah afirmasi dan 3T : Pembangunan konektivitas udara, dengan <i>output</i> : pembangunan Bandara Ujoh Bilang (Kabupaten Mahakam Ulu)

No	Lokasi Prioritas	<i>Highlight</i> Indikasi Intervensi
12	Kawasan <i>Superhub</i> Ekonomi Ibu Kota Nusantara: Kota Samarinda Kota Balikpapan Kota Bontang Kabupaten Penajam Paser Utara Kabupaten Kutai Kartanegara Kabupaten Kutai Timur	Pengembangan kawasan <i>superhub</i> ekonomi di wilayah sekitar Ibu Kota Nusantara, melalui: Optimalisasi dan peningkatan layanan dan prasarana bandara, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggian (Kota Balikpapan, Bandara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto (Kota Samarinda) dan pengembangan Bandara Ibu Kota Nusantara (Kabupaten Penajam Paser Utara)
13	Kawasan Superhub Ibu Kota Nusantara (IKN): Kawasan Inti Pusat Pemerintahan (KIPP) Kawasan Ibu Kota Nusantara (KIKN) Kawasan Pengembangan Ibu Kota Nusantara (KPIKN)	Perencanaan dan Pembangunan Kawasan, serta pemindahan, melalui: Pembangunan aksesibilitas dan konektivitas, dengan <i>output</i> : jaringan jalan akses menuju IKN (jalan tol/jalan bebas hambatan menuju KIPP), infrastruktur jalan dan <i>multi utility tunnel</i> (MUT) dalam KIPP, persiapan pembangunan jalur kereta api (KA) akses KIPP, bandara IKN , layanan angkutan umum massal perkotaan di KIPP, serta operasional dan pemeliharaan
14	Kawasan Pariwisata Petualangan Derawan-Berau: Kabupaten Berau	Pengembangan kawasan pariwisata petualangan Derawan- Berau, melalui: Pengembangan infrastruktur dan konektivitas serta layanan transportasi, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandara Maratua, jalan koridor logistik, jembatan koridor logistik, pembangunan jembatan koridor logistik (<i>backbone</i>) dan perlengkapan jalan, rambu sungai dan danau
15	Kecamatan Perbatasan Prioritas: Kec. Long Apari dan Kec. Long Pahangai, Kabupaten Mahakam Ulu Kec. Maratua, Kabupaten Berau	Pembangunan kawasan perbatasan di Kecamatan Perbatasan Prioritas, melalui: Pemenuhan Layanan Dasar di Kawasan Perbatasan, dengan <i>output</i> di antaranya: pembangunan sarana permukiman, ketenagalistrikan dan energi, pelayanan pendidikan, pelayanan kesehatan, maupun layanan konektivitas, pengawasan pelaksanaan BBM 1 harga, dan pembangkit listrik tenaga surya (PLTS), pembangunan jalan daerah tertinggal dan perbatasan, pembangunan jalan perbatasan dan akses kawasan PLBN, pembangunan jalan koridor logistik (<i>backbone</i>), dan pengembangan Bandara Kalimantan, Kabupaten Berau

No	Lokasi Prioritas	Highlight Indikasi Intervensi
Provinsi Kalimantan Selatan		
16	Provinsi Kalimantan Selatan	Peningkatan kualitas infrastruktur konektivitas darat, laut, dan udara yang mendukung pertumbuhan ekonomi strategis, melalui: Pengembangan bandara, dengan <i>output</i> : Pengembangan Bandar Udara Gusti Syamsir Alam, Kotabaru, Kalimantan Selatan
Provinsi Gorontalo		
17	Provinsi Gorontalo	Penguatan konektivitas dan layanan transportasi yang integrasi dengan pengembangan wilayah untuk mendukung aktivitas ekonomi melalui: Penguatan infrastruktur konektivitas udara, dengan <i>output</i> : pengembangan bandar udara
Provinsi Sulawesi Barat		
18	Provinsi Sulawesi Barat	Penguatan layanan transportasi, infrastruktur konektivitas (konektivitas jalan, konektivitas darat, konektivitas laut, serta konektivitas udara) dan sarana penunjang logistik untuk mendukung pertumbuhan dan pemerataan pembangunan, melalui: Pengembangan bandara dengan <i>output</i> : pengembangan Bandara Tampa Padang (Kab. Mamuju) dan Bandara Sumarorong (Kab. Mamasa)
Provinsi Sulawesi Tengah		
19	Kawasan Industri Morowali dan Morowali Utara: Kabupaten Morowali Kabupaten Morowali Utara	Penguatan hilirisasi industri berbasis mineral di Kabupaten Morowali dan Kabupaten Morowali Utara, melalui: Pengembangan konektivitas simpul transportasi, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandar Udara Morowali dan pelebaran jalan akses Bandar Udara Morowali
Provinsi Sulawesi Selatan		
20	Provinsi Sulawesi Selatan	Penguatan Konektivitas Udara, Laut, Jalan, dan Darat, melalui: Pengembangan jaringan bandara terpadu, dengan <i>output</i> : bandar udara perairan, angkutan udara perintis penumpang, termasuk di Seko dan Sorowako, serta Tana Toraja
21	Kawasan Teluk Bone dan sekitarnya: Kabupaten Luwu Timur Kabupaten Luwu Kabupaten Luwu Utara Kabupaten Wajo Kabupaten Bone Kabupaten Sinjai Kabupaten Bulukumba Kabupaten Enrekang	Pemerataan kawasan di Kawasan Teluk Bone dan sekitarnya, melalui: Peningkatan konektivitas dan layanan transportasi, dengan <i>output</i> : jalan dan jembatan koridor logistik, pembangunan dan peningkatan jalan <i>replacement</i> fasilitas Pelabuhan Larea- Rea Sinjai, peningkatan fasilitas Pelabuhan Lampia, pengembangan Pelabuhan Sinjai, pengembangan Bandar Udara Arung Palakka. Bone

No	Lokasi Prioritas	<i>Highlight</i> Indikasi Intervensi
	Kota Palopo	
Provinsi Sulawesi Tenggara		
22	Provinsi Sulawesi Tenggara	Peningkatan konektivitas dan layanan transportasi Provinsi Sulawesi Tenggara, melalui: Pembangunan dan pengembangan bandara, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandar Udara Matahora, Wakatobi; pengembangan Bandar Udara Sangia Nibandera, Kolaka; Pengembangan Bandar Udara Betoambari, Kota Baubau
23	Kawasan Perkebunan Kakao Sulawesi Tenggara: Kabupaten Kolaka Utara Kabupaten Kolaka Timur	Pengembangan Kawasan Perkebunan Kakao Sulawesi Tenggara dengan penguatan produksi komoditas pertanian berorientasi nilai tambah, melalui: Pembangunan dan pengembangan bandara, dengan <i>output</i> : pembangunan Bandara Kolaka Utara
24	Destinasi Pariwisata Prioritas: Kabupaten Wakatobi	Percepatan Pembangunan Destinasi Pariwisata Prioritas Wakatobi dengan implementasi <i>blue, green, circular economy</i> , melalui: Pengembangan Aksesibilitas Destinasi Pariwisata Prioritas Wakatobi, dengan <i>output</i> : aksesibilitas pariwisata
Provinsi Nusa Tenggara Barat		
25	Provinsi Nusa Tenggara Barat	Pengembangan dan peningkatan pelabuhan/bandara serta sarana dan prasarana transportasi laut/udara dan penyeberangan untuk penumpang dan logistik untuk mendukung kawasan strategis, melalui: Penyediaan PSO dan layanan non komersial serta muatan barang angkutan laut tetap dan teratur, dengan <i>output</i> : layanan angkutan laut perintis prioritas nasional, layanan angkutan tol laut prioritas nasional, layanan angkutan ternak prioritas nasional, layanan angkutan rede prioritas nasional,
		layanan angkutan lebaran, natal dan tahun baru prioritas nasional
Provinsi Nusa Tenggara Timur		
26	Provinsi Nusa Tenggara Timur	Pengembangan aksesibilitas dan konektivitas untuk mendukung kegiatan ekonomi dan sosial masyarakat intra dan antar pulau melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan <i>output</i> : Bandara El Tari, Bandara Komodo, dan Bandara Lede Kalumbang

No	Lokasi Prioritas	Highlight Indikasi Intervensi
Provinsi Maluku		
27	Provinsi Maluku	Pengembangan aksesibilitas dan konektivitas untuk mendukung kegiatan ekonomi dan sosial masyarakat intra dan antar pulau melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandara Pattimura, Bandara Kufar, Bandara Langgur, dan Bandara Dobo, pengembangan Seaplane dan penerbangan perintis mendukung konektivitas wilayah perairan
28	Kawasan Pertumbuhan: Kota Kecil Berkarakter Khusus Banda Neira {Kab. Maluku Tengah)	Pengembangan Kota Kecil Berkarakter Khusus Banda Neira melalui: Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas simpul transportasi, dengan <i>output</i> : pembangunan jalan akses simpul transportasi, pembangunan/peningkatan jalan desa strategis, serta pengembangan bandar udara dan pelabuhan
Provinsi Maluku Utara		
29	Provinsi Maluku Utara	Pengembangan aksesibilitas dan konektivitas untuk mendukung kegiatan ekonomi dan sosial masyarakat intra dan antar pulau melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan <i>output</i> : pengembangan seaplane dan penerbangan perintis mendukung konektivitas wilayah perairan
30	Kawasan Pertumbuhan: Kota Kecil Berkarakter Khusus Daruba (Kab. Pulau Morotai)	Pengembangan Kota Kecil Berkarakter Khusus Daruba melalui: Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas simpul transportasi, dengan <i>output</i> : pembangunan jalan akses simpul transportasi, pembangunan jalan strategis, pengembangan bandar udara dan pelabuhan
31	Kawasan Pertumbuhan: Kota Sofifi (Kota Tidore Kepulauan)	Pengembangan Kota Sofifi sebagai ibu kota Provinsi Maluku Utara melalui: Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas simpul transportasi, dengan <i>output</i> : pembangunan jalan Tajawi- Kobe, peningkatan jalan akses simpul transportasi Bandara Kuabang Kao dan Loleo Oba, pengembangan Bandara Kuabang Kao dan Loleo Oba , serta penataan dan peningkatan Pelabuhan Sofifi

No	Lokasi Prioritas	<i>Highlight</i> Indikasi Intervensi
Provinsi Papua Barat		
32	Provinsi Papua Barat	Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas intra dan antar wilayah, melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandar Udara Rendani di Kab. Manokwari, Bandar Udara Anggi di Kab. Pegunungan Arfak, Bandar Udara Wasior Baru-Teluk Wondama , Bandar Udara Abresso-Manokwari Selatan, Bandar Udara Babo di Kab. Teluk Bintuni, dan Bandar Udara Siboru di Kab. Fakfak, serta pengembangan angkutan udara perintis penumpang dan angkutan udara perintis kargo
33	Kawasan Pertumbuhan: Kota Kecil Berkarakter Khusus Anggi (Kab. Pegunungan Arfak)	Pengembangan Kota Kecil Berkarakter Khusus Anggi, melalui: Peningkatan konektivitas intra dan antar wilayah, dengan <i>output</i> : pembangunan jalan strategis dan pengembangan Bandar Udara Anggi
Provinsi Papua		
34	Provinsi Papua	Peningkatan aksesibilitas dari konektivitas intra dan antar wilayah, melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandar Udara Numfor di Kab. Biak Numfor dan Bandar Udara Sentani di Kabupaten Jayapura
35	Kawasan Potensial Swasembada Pangan: Kab. Keerom	Pengembangan Kawasan Sentra Produksi Pangan (KSPP) Kab. Keerom yang didukung dengan Kawasan Transmigrasi Senggi, melalui: Pembangunan Bandara Senggi (Kab. Keerom) dalam rangka mendukung KSPP Keerom
Provinsi Papua Pegunungan		
36	Provinsi Papua Pegunungan	Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas intra dan antar wilayah, melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandar Udara Nop Goliat Dekai dan Bandar Udara Sobaham di Kab. Yahukimo, Bandar Udara Wamena di Kab. Jayawijaya, Bandar Udara Elelim di Kab. Yalimo, Bandar Udara Oksibil, Bandar Udara Batom, Bandar Udara Kiwirok di Kab. Pegunungan Bintang, pengembangan angkutan udara perintis penumpang dan angkutan udara perintis kargo, serta pengembangan angkutan BBM pesawat udara untuk angkutan udara perintis penumpang

No	Lokasi Prioritas	<i>Highlight</i> Indikasi Intervensi
37	Kawasan Pertumbuhan: Ibu Kota Daerah Otonom Baru (Kab. Jayawijaya)	Pengembangan Kab. Jayawijaya sebagai ibu kota daerah otonom baru Provinsi Papua Pegunungan, melalui: Peningkatan konektivitas intra dan antar wilayah dengan <i>output</i> : pembangunan jalan strategis dan pengembangan Bandar Udara Wamena
Provinsi Papua Tengah		
38	Provinsi Papua Tengah	Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas intra dan antar wilayah, melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandar Udara Ilaga, Agandugume, dan Sinak di Kab. Puncak, Bandar Udara Mozes Kilangin di Kab. Mimika, dan Bandar Udara Douw Aturure di Kab. Nabire, standardisasi airstrip di Papua Tengah , pengembangan angkutan udara perintis penumpang, angkutan BBM pesawat udara untuk angkutan udara perintis penumpang, serta angkutan udara perintis kargo
39	Kawasan Pertumbuhan: Ibu Kota Daerah Otonomi Baru (Kab. Nabire)	Pengembangan Kab. Nabire sebagai ibu kota daerah otonom baru Provinsi Papua Tengah, melalui: Peningkatan konektivitas intra dan antar wilayah, dengan <i>output</i> : pembangunan jalan strategis dan pengembangan Bandar Udara Douw Aturure Nabire
Provinsi Papua Selatan		
40	Provinsi Papua Selatan	Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas intra dan antar wilayah, melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandar Udara Ewer di Kab. Asmat, Bandar Udara Tanah Merah di Kab. Boven Digoel, Bandar Udara Mopah di Kab. Merauke, dan Bandar Udara Kepi di Kab. Mappi, pengembangan angkutan udara perintis penumpang, pengembangan angkutan udara perintis kargo, pengembangan angkutan BBM pesawat udara
41	Kawasan Pertumbuhan: Kab. Merauke	Pengembangan Kab. Merauke sebagai ibu kota provinsi daerah otonom baru Provinsi Papua Selatan, melalui: Peningkatan konektivitas intra dan antar wilayah, dengan <i>output</i> : pembangunan jalan strategis dan pengembangan Bandar Udara Ewer

No	Lokasi Prioritas	Highlight Indikasi Intervensi
42	Kawasan Potensial Swasembada Pangan: Kab. Merauke* (padi dan pangan akuatik) Kawasan Rentan Pangan: Kab. Boven Digoel** (padi) Kab. Mappi** (sagu) Keterangan: *) Indikasi lokasi yang memiliki produksi pangan tinggi **) Indikasi lokasi yang memiliki produksi pangan rendah dan/atau Indeks Ketahanan Pangan rentan atau sangat rentan	Penguatan kawasan potensial swasembada pangan padi dan pangan akuatik/ <i>blue food</i> berbasis perikanan tangkap, melalui: Pembangunan infrastruktur dan penyediaan sarana prasarana pendukung, dengan <i>output</i>: penyediaan sarana pasca panen dan sarana pengolahan hasil tanaman pangan, peningkatan jalan usaha tani, penyediaan alat dan mesin pertanian pra panen, rehabilitasi jaringan irigasi tersier, pembangunan embung pertanian dan jaringan irigasi serta penyediaan dan konektivitas (jalan, pelabuhan, dan bandara) sebagai akses menuju sentra pangan lokal, pembangunan fasilitas logistik (gudang penyimpanan pangan) mendukung distribusi bahan pangan bergizi, serta peningkatan sarana dan prasarana penangkapan ikan
43	Kawasan Pertumbuhan: Kawasan Asmat (Kab. Asmat)	Penyiapan kawasan Asmat, melalui: Pengembangan aksesibilitas pariwisata, dengan <i>output</i>: pembangunan jalan daerah dan pengembangan Bandara Ewer (Kab. Asmat)
44	Kawasan Afirmasi Daerah Tertinggal*: Kab. Boven Digoel (karet) Kab. Asmat (sagu dan ekonomi kreatif) Kab. Mappi* (sagu) Keterangan: *) Daerah tertinggal juga sudah termasuk daerah sangat tertinggal	Percepatan pembangunan afirmatif untuk daerah tertinggal menjadi daerah berkembang, melalui: Pemerataan penyediaan infrastruktur dasar permukiman sesuai standar, serta peningkatan konektivitas intra dan antar wilayah, dengan <i>output</i>: fasilitasi penyediaan perumahan terintegrasi dengan PSU, peningkatan SPAM, SPAL, dan sistem pengelolaan persampahan, perluasan jaringan listrik, jaringan telekomunikasi, dan akses internet cepat, pengembangan SDM TIK dan digitalisasi masyarakat, perluasan layanan penyiaran digital, pembangunan jalan akses simpul ekonomi, pengembangan sarana angkutan perintis darat dan udara, serta pengembangan Bandara Mindiptanah dan Lapter Bomakia (Kab. Boven Digoel)
Provinsi Papua Barat Daya		
45	Provinsi Papua Barat Daya	Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas intra dan antar wilayah, melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan <i>output</i>: pengembangan Bandar Udara Domine Eduard Osok di Kab. Sorong, dan pengembangan angkutan udara perintis penumpang dan angkutan udara perintis kargo

No	Lokasi Prioritas	<i>Highlight</i> Indikasi Intervensi
46	Kawasan Pertumbuhan: DPP Raja Ampat (Kab. Raja Ampat)	Pengembangan ekosistem dan percepatan pembangunan serta peningkatan kualitas destinasi wisata pada kawasan pariwisata prioritas eksisting (DPP Raja Ampat), melalui: Peningkatan aksesibilitas pariwisata, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandar Udara DEO Sorong dan Bandar Udara Perairan di Misool, Kab. Raja Ampat
47	Kawasan Pertumbuhan: Ibu Kota Daerah Otonomi Baru dan Kota Industri, Perdagangan, dan Jasa (Kota Sorong)	Pengembangan Kota Sorong sebagai ibu kota daerah otonom baru Provinsi Papua Barat Daya serta kota industri, perdagangan, dan jasa, melalui: Peningkatan konektivitas intra dan antar wilayah, dengan <i>output</i> : pembangunan jalan strategis dan pengembangan Bandar Udara DEO Sorong

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

3.2 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

3.2.1 Arah Kebijakan Umum Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

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

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

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

1. Konektivitas, aksesibilitas, integrasi transportasi secara multimoda. Konektivitas terkait dengan penyediaan hubungan di setiap wilayah melalui simpul dan jaringan pelayanan

transportasi dalam rangka distribusi orang, barang, dan jasa. Aksesibilitas berkenaan dengan kemudahan masyarakat (semua golongan di semua lokasi) dalam menjangkau layanan transportasi. Sedangkan integrasi berkaitan dengan tingkat keterpaduan penyediaan prasarana dan jaringan transportasi secara intermoda/antarmoda/multimoda untuk memaksimalkan manfaat dari utilisasi setiap moda.

2. Efisiensi dan efektivitas pelayanan transportasi Efisiensi dan efektivitas pelayanan transportasi merupakan representasi dari terwujudnya konektivitas, aksesibilitas dan integrasi transportasi yang paripurna. Pelayanan transportasi yang efisien dan efektif diindikasikan melalui tingkat kehandalan (tersedia merata, frekuensi dan kapasitas memadai, dan tepat waktu), serta kualitas pelayanan yang prima (selamat, aman, nyaman, dan lancar) dengan biaya transportasi yang terjangkau dan tetap kompetitif, dengan mengedepannya prinsip transportasi yang berkelanjutan (dari aspek sosial, ekonomi, maupun lingkungan).
3. Keselamatan dan keamanan transportasi. Keselamatan dan keamanan transportasi merupakan hal pokok yang tidak bisa ditawar dalam penyelenggaraan transportasi. Tujuan utama transportasi (selain dalam rangka mendukung aktivitas sosial ekonomi masyarakat) adalah agar bagaimana proses pemindahan orang/barang melalui moda-moda transportasi yang ada berlangsung dengan aman dan selamat, sehingga dapat menghindari terjadinya kerugian materiil dan immateriil yang lebih besar.

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

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

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

- b. Dukungan transportasi terhadap daerah perbatasan dengan negara lain, daerah tertinggal, kepulauan terpencil dan terluar (DTPK), dan daerah transmigrasi.

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

1. Penyediaan sumber daya manusia (SDM) sektor transportasi baik SDM regulator, operator maupun industri transportasi. Pemenuhan kebutuhan SDM unggul yang *link and match* dengan kebutuhan industri, perkembangan teknologi dan skala pengembangan sarana prasarana transportasi yang dilakukan.
2. Penyediaan pendanaan pembangunan transportasi sesuai dengan kebutuhan dengan tidak mengandalkan pada pendanaan dari APBN saja namun juga dapat melibatkan sumber pembiayaan alternatif, kerjasama dengan pihak swasta, optimalisasi aset atau dari alternatif pendanaan/pembiayaan lainnya yang dapat diterapkan sesuai peraturan perundang-undangan.
3. Penyelenggaraan bidang transportasi perlu diselenggarakan dengan tata kelola yang baik melalui peningkatan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelenggaraan transportasi dan peningkatan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di lingkungan Kementerian Perhubungan.
4. Diperlukan adaptasi terhadap perkembangan teknologi transportasi dalam rangka meningkatkan kualitas dan efisiensi layanan, mempertahankan daya saing, dan memitigasi dampak perubahan iklim.

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

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

KI/KEK/DPP/DPR, dan lain-lain dengan sebesar- besarnya melibatkan peran Badan Usaha, khususnya melalui skema PINA serta sejumlah variasi skema KPBU.

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

Arah Kebijakan Kementerian Perhubungan untuk mencapai setiap Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 tidak terlepas dari Arah Kebijakan Pembangunan Sektor Transportasi dan Prioritas Pembangunan Nasional sesuai Visi dan Misi Presiden yang tertuang dalam RPJMN 2025-2029. Terdapat 21 (dua puluh satu) Arah Kebijakan (AK) untuk mencapai masing-masing Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan untuk periode 2025-2029 disertai Strategi Implementasi yang berisi indikasi program/kegiatan/*project* strategis yang memiliki peran signifikan dalam mewujudkan Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan serta mendukung pencapaian Sasaran Nasional (SN) dalam RPJMN 2025-2029.. Arah Kebijakan (AK) ini merupakan penjabaran dari fokus Kementerian Perhubungan yang mencakup efektivitas dampak terhadap dukungan pencapaian Sasaran Nasional (SN) RPJMN 2025-2029, pencapaian kinerja pelayanan publik yang menjadi *core-business* Kementerian Perhubungan, *focusing* dukungan pada lokasi/sektor pembangunan utama dalam RPJMN 2025-2029, serta penyediaan sumberdaya dan tata kelola bidang transportasi yang memadai.

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

1. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 1 (SS1) Meningkatnya konektivitas dan integrasi transportasi nasional, yaitu:
 - a. Arah Kebijakan 1 (AK1) Arah kebijakan peningkatan konektivitas internasional untuk mendukung daya saing ekonomi dan kedaulatan nasional, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Meningkatkan standar teknis dan pelayanan *Pelabuhan Hub Internasional* (PHI) Kuala Tanjung, Tanjung Priok dan Bitung sesuai perkembangan kebutuhan pelayanan internasional.
 - 2) Mengembangkan konektivitas terhadap jaringan utama internasional (*international core route*).
 - 3) Memperkuat konektivitas terhadap jaringan penerbangan internasional pada bandara internasional.
 - 4) Mendorong pelaku nasional menjadi pemain global melalui aliansi strategis pada jaringan pelabuhan, pelayanan, bandara, dan penerbangan global.
 - 5) Penguatan peran OP sebagai Pengelola Kawasan Pelabuhan Utama dan sekitarnya.
 - b. Arah Kebijakan 1 (AK2) Peningkatan efektivitas konektivitas *backbone* antar pulau untuk mewujudkan pemerataan pembangunan, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Mengharmonisasikan standar teknis dan integrasi pelayanan pada jaringan pelabuhan utama (*Integrated Port Network*).
 - 2) Mengembangkan Simpul Distribusi Utama Baru Nasional (Superhub IKN, Pelabuhan/Bandara Hub).

- 3) Menata kembali jaringan pelayaran nasional sesuai konsep pendulum nusantara yang berpola *loop*.
 - 4) Mengintegrasikan sistem jaringan perintis angkutan laut, darat, dan udara untuk menjamin pemerataan konektivitas ke seluruh wilayah NKRI.
 - 5) Optimalisasi sistem *direct-line* (tol laut dan pendukungnya: jembatan udara, *long distance ferry*, subsidi angkutan barang) untuk menurunkan biaya logistik barang pokok dan penting ke DTPK.
 - 6) Pengembangan *Hub Port*/Simpul Transshipment di Indonesia Timur (termasuk peningkatan standar teknis dan penyediaan fasilitas PU di KTI).
 - 7) Penyusunan Perpres tentang Pengembangan dan Pengelolaan Kawasan Pelabuhan sebagai Simpul Logistik.
 - 8) Dukungan konektivitas nasional dan global IKN melalui Pelabuhan dan/atau bandara pendukung.
- c. Arah Kebijakan 3 (AK3) Peningkatan efisiensi sistem distribusi *hinterland* dalam pulau untuk mengurangi biaya logistik, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Mengembangkan jaringan logistik pulau besar (Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Papua) yang menghubungkan secara efektif antar pusat kegiatan, pusat produksi, dan simpul transportasi.
 - 2) Revitalisasi sistem perusahaan angkutan umum penumpang dan barang moda jalan.
 - 3) Menuntaskan pengintegrasian jaringan jalur kereta api Trans Sumatera.
 - 4) Mengembangkan akses jalur kereta api dan/atau akses jalan Kelas I dari Kawasan Industri, Kawasan Tambang, dan Kawasan Pertanian berskala Besar.
 - 5) Optimalisasi pemanfaatan kereta api Pulau Jawa untuk logistik barang khusus (semen, batu dan pasir, batu bara, besi baja, dll) yang berpotensi menyebabkan ODOL di jalan (termasuk pengembangan stasiun barang dan *dry port* moda kereta api).
 - 6) Pengembangan kawasan sekitar Pelabuhan Utama sebagai Simpul Logistik.
 - 7) Penetapan jaringan lintas angkutan barang yang mengakses Kawasan industri/produksi ke simpul outlet dan jaringan distribusi nasional.
 - 8) Pelaksanaan MRLL dan MKLL pada jaringan lintas angkutan barang dan koridor utama nasional.
 - 9) Penuntasan ODOL pada angkutan barang moda jalan (termasuk optimalisasi jembatan timbang).
 - 10) Dukungan konektivitas transportasi jalan dan kereta api menuju IKN dari kawasan sekitar.
- d. Arah Kebijakan 4 (AK4) Pengembangan sistem angkutan massal perkotaan terintegrasi, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Mengembangkan sistem angkutan massal pada seluruh PKN sesuai klasifikasi ukuran kotanya.
 - 2) Memperkuat sistem integrasi pendukung angkutan massal (fasilitas integrasi, sistem *feeder*, sistem pembayaran terintegrasi, jalur).
 - 3) Reorientasi tata ruang perkotaan (TOD, *mixed-use*, *urban renewal*).

- 4) Menerapkan Intelligent Transport System untuk pengaturan lalu lintas dan angkutan perkotaan.
 - 5) Dukungan pengembangan I *Intelligent Transport System* pada KIPP IKN.
 - 6) Dukungan pengembangan jaringan angkutan massal berbasis jalan/kereta api di KIPP IKN.
- e. Arah Kebijakan 5 (AK5) Pengembangan sistem angkutan massal perkotaan terintegrasi, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Memanfaatkan teknologi untuk penyediaan konektivitas ke seluruh NKRI (*sea plane, drone*, dll).
 - 2) Meningkatkan pemberian subsidi pelayanan transportasi yang lebih tepat sasaran.
 - 3) Meningkatkan kualitas dan efektifitas pelayanan angkutan laut perintis moda jalan, SDP, tol laut, KA dan udara.
 - 4) Mendukung pengembangan sistem angkutan umum kawasan perdesaan.
 - 5) Memfasilitasi pengembangan layanan angkutan khusus (bus sekolah, kapal rumah sakit, pesawat siaga, kapal ternak, kapal pelra, kapal rede, dlsb).
 - 6) Membangun armada transportasi laut rakyat untuk melayani pulau-pulau terpencil dan terluar dengan harga terjangkau melalui penguatan Sistem Angkutan Laut Pelayaran Rakyat (sesuai mandat Perpres 74 Tahun 2021), termasuk rancang bangun kapal pelra, dukungan pembiayaan kapal pelra, dukungan muatan, dukungan BBM dan melanjutkan DAK fisik pendukung penyediaan terminal/pelabuhan lokal yang melayani.
 - 7) Pembangunan halte sungai yang menghubungkan kawasan yang tidak dapat dijangkau dengan moda transportasi angkutan jalan.
- f. Arah Kebijakan 6 (AK6) Peningkatan integrasi prasarana, jaringan, dan pelayanan transportasi, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Penyusunan *Masterplan* Pengembangan Transportasi dalam Kawasan Strategis Nasional.
 - 2) Mendorong pengembangan Badan Usaha Angkutan Multimoda (BUAM).
 - 3) Penyusunan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RIJLLAJ).
 - 4) Pengembangan fasilitas integrasi antarmoda.
 - 5) Meningkatkan efektivitas dan integrasi jaringan transportasi laut dalam mewujudkan aksesibilitas yang inklusif dan konektivitas yang handal dan berdaya saing.
 - 6) Integrasi sistem Inaportnet dalam mendukung *National Logistic Ecosystem (NLE)*.
 - 7) Penyelenggaraan Layanan Angkutan Multimoda pada KSPN yang menghubungkan bandara dengan pelabuhan penyeberangan.
2. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 2 (SS2) Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi, yaitu:
- a. Arah Kebijakan 7 (AK7) Peningkatan kualitas pelayanan angkutan publik sebagai bagian dari pelayanan dasar, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Meningkatkan standar regularitas/reliabilitas dan kualitas pelayanan angkutan kelas ekonomi/perintis bersubsidi untuk golongan ekonomi/wilayah tertentu.
 - 2) Memberikan dukungan pengoperasian angkutan massal perkotaan kepada Daerah (program BTS).

- 3) Optimalisasi pengelolaan sistem PSO angkutan umum perkotaan (KA *Commuter*, BTS BRT perkotaan) yang lebih tepat sasaran.
 - 4) Melakukan survei kepuasan masyarakat sebagai pengguna (*customers satisfaction index*) terhadap pelayanan transportasi untuk mengetahui sebesar baik dan puas masyarakat terhadap layanan transportasi yang sudah disediakan oleh pemerintah.
- b. Arah Kebijakan 8 (AK8) Peningkatan efisiensi dan kualitas pelayanan melalui digitalisasi, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Pemenuhan standar pelayanan pada pelabuhan hub internasional dan bandara internasional.
 - 2) Optimalisasi pemanfaatan teknologi untuk peningkatan kualitas dan integrasi pelayanan pada sistem angkutan penumpang.
 - 3) Optimalisasi integrasi pelayanan transportasi unimoda dan multimoda barang (termasuk: *INSW, NLE, Airport Cargo-Village, Market Place Trucking*, dlsb).
- c. Arah Kebijakan 9 (AK9) Peningkatan aksesibilitas publik terhadap pelayanan jasa transportasi yang inklusif dan berkeadilan, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Dukungan pembangunan fasilitas kesetaraan gender di simpul transportasi, berupa ruang Ibu Menyusui, bangunan toilet wanita, tempat parkir khusus wanita, Ruang *Playground* (ruang bermain anak).
 - 2) Penerapan GEDSI di bidang transportasi.
 - 3) Meningkatkan efektivitas dan integrasi jaringan transportasi dalam mewujudkan aksesibilitas yang inklusif dan konektivitas yang handal dan berdaya saing.
 - 4) Penerapan SPM untuk penumpang ramah perempuan, anak dan berkebutuhan khusus.
 - 5) Perluasan jaringan pelayanan transportasi publik yang terintegrasi yang memenuhi standar fasilitas pelayanan bagi penyandang disabilitas.
 - 6) Pembentukan satuan tugas pelayanan penyandang disabilitas pada setiap simpul transportasi.
 - 7) Pengembangan sistem pelayanan terintegrasi (*Mobility As A Service/MAAS*) berbasis TIK untuk penyandang disabilitas.
- d. Arah Kebijakan 10 (AK10) Percepatan transisi energi serta penerapan transportasi ramah lingkungan dan berketahanan iklim, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Memperluas konversi BBM kepada gas dan listrik untuk kendaraan bermotor. Meningkatkan dan menambah porsi energi baru dan terbarukan dalam bauran listrik PLN melalui insentif elektrifikasi kendaraan bermotor umum, pemanfaatan bahan bakar alternatif pada angkutan penumpang dan barang berbasis jalan dan pemanfaatan bahan bakar alternatif pada sarana perkeretaapian.
 - 2) Meningkatkan akselerasi rencana dekarbonisasi untuk mencapai target net *zero emission* melalui pemanfaatan tenaga surya dan/atau elektrifikasi operasional sarana prasarana transportasi, implementasi regulasi uji tipe/berkala kendaraan, penerapan OPS, SEEMP, AFS pada pelayaran dan penerapan ICAO-CORSIA pada penerbangan.
 - 3) Melanjutkan program biodiesel dan bio-avtur dari kelapa sawit melalui pemanfaatan Biodiesel untuk Angkutan Jalan, pemanfaatan biodiesel untuk angkutan kereta api, program Implementasi *Biodiesel International Maritime Organization* (IMO) MEPC

82/INF.XX, XX July 2024 tentang Indonesia *Biodiesel Program Implementation to Reach Net Zero Emission* dan menjalankan dan implementasi *Sustainable Aviation Fuel (SAF) Roadmap*.

3. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 3 (SS3) Meningkatkan keselamatan transportasi, yaitu:
 - a. Arah Kebijakan 11 (AK11) Pemenuhan (*compliance*) standar teknis sarana dan prasarana transportasi, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Meningkatkan kinerja pelaksanaan pengujian dan perizinan sarana dan prasarana.
 - 2) Meningkatkan kinerja monitoring dan audit keselamatan sarana dan prasarana.
 - 3) Meningkatkan efektivitas pelaksanaan SOP tanggap darurat gangguan sarana dan prasarana.
 - 4) Meningkatkan teknologi dan sistem informasi dalam pendataan dan ketanggapan penanganan gangguan keselamatan.
 - 5) Program pengembangan fasilitas navigasi penerbangan dan fasilitas keamanan penerbangan yang menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan sesuai dengan standar regulasi Internasional (ICAO).
 - 6) Membangun infrastruktur yang berorientasi pada kesiapan dan ketahanan untuk menghadapi situasi bencana.
 - b. Arah Kebijakan 12 (AK12) Peningkatan efektivitas koordinasi, pengawasan, dan pengendalian di lapangan, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Meningkatkan pengawasan dan pengendalian melalui optimalisasi simpul transportasi sebagai fungsi pengawasan keselamatan dan keamanan transportasi.
 - 2) Meningkatkan pelaksanaan dan implementasi prosedur pengawasan dan pengendalian keselamatan dan keamanan transportasi.
 - 3) Meningkatkan peran forum lalu lintas dan angkutan jalan antara pemerintah pusat dan daerah sebagai merupakan wadah koordinasi antara instansi penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan.
 - 4) Melakukan simplifikasi aplikasi untuk memudahkan melakukan pengawasan terhadap kegiatan pengawasan dan pengendalian keselamatan dan keamanan transportasi.
 - c. Arah Kebijakan 13 (AK13) Peningkatan peran pemangku kepentingan dalam peningkatan keselamatan transportasi, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Meningkatkan *safety awareness* dan peran masyarakat dalam peningkatan keselamatan transportasi.
 - 2) Meningkatkan kepatuhan Operator Transportasi untuk melakukan *self assessment* keselamatan.
 - 3) Optimalisasi koordinasi antar K/L terkait dan Pemda dalam peningkatan keselamatan.
 - 4) Meningkatkan efektivitas penegakan aturan keselamatan transportasi.
 - 5) Meningkatkan DAK Fisik Keselamatan Jalan (untuk penanganan perlengkapan Jalan Daerah).
4. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 4 (SSp4) Meningkatkan kualitas kebijakan di bidang transportasi, yaitu:

- a. Arah Kebijakan 14 (AK14) Peningkatan relevansi kebijakan transportasi terhadap isu lintas sektoral (inklusivitas, gender, ibu dan anak, disabilitas, kemiskinan), antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Perumusan kebijakan dan rencana aksi GEDSI (*Gender, Equality, Disability, and Social Inclusion*) di bidang transportasi.
 - 2) Penyusunan/Revisi NSPK (standar teknis) terkait penyediaan fasilitas bagi penyandang disabilitas pada sarana dan prasarana transportasi.
 - 3) Revisi UU LLAJ terkait substansi kendaraan roda dua sebagai angkutan umum dan perusahaan angkutan umum berbasis *online*.
 - 4) Penyusunan/revisi peraturan pelaksanaan terkait dengan penyelenggaraan dan perusahaan angkutan umum tidak dalam trayek.
 - b. Arah Kebijakan 15 (AK15) Peningkatan kualitas perumusan kebijakan transportasi, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Melaksanakan *agenda mapping* permasalahan dan kebutuhan pengembangan infrastruktur wilayah.
 - 2) Meningkatkan peran serta pemangku kepentingan dalam pelaksanaan agenda *setting* (identifikasi permasalahan dan kebutuhan rumusan) kebijakan transportasi.
 - 3) Meningkatkan kualitas formulasi kebijakan yang bersifat *evidence based* dan inovatif yang berorientasi keluar/*stakeholders* dan ke depan (*outward looking* dan *forward looking*).
 - c. Arah Kebijakan 16 (AK16) Peningkatan efektivitas pelaksanaan kebijakan transportasi, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Mengoptimalkan pengorganisasian, komunikasi, monitoring dan evaluasi dalam implementasi kebijakan bidang transportasi.
 - 2) Melaksanakan evaluasi atas efisiensi, efektivitas, dampak dan kemanfaatan, penerimaan *stakeholders*, serta responsivitas dari implementasi kebijakan bidang transportasi.
 - 3) Pembentukan Tim Pemantau pelaksanaan GEDSI di Lingkungan Kementerian Perhubungan.
5. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 5 (SSp5) Meningkatkan SDM transportasi yang kompeten, yaitu:
- a. Arah Kebijakan 17 (AK17) Pemenuhan kebutuhan SDM unggul yang link and match dengan kebutuhan industri, teknologi dan pengembangan sarana prasarana transportasi, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Penyusunan *Training Needs Analysis* (TNA) dan *Grand Design* SDM Transportasi.
 - 2) Meningkatkan jenis Pendidikan dan Pelatihan Kerjasama Vokasi bidang transportasi sesuai dengan kebutuhan Industri, swasta, BUMN dan Luar Negeri.
 - 3) Penguatan SDM Transportasi berbasis wilayah dan masyarakat (termasuk di dalamnya pola pembibitan, diklat pemberdayaan Masyarakat (DPM), fasilitasi diklat operator di daerah, akses diklat ke daerah 3TP/DTPK, afirmasi bagi daerah tertentu/beasiswa).
 - b. Arah Kebijakan 18 (AK18) Peningkatan pemenuhan kebutuhan sumber daya serta fasilitas pendukung pendidikan dan pelatihan, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Menyempurnakan program *talent pool* dengan merekrut calon ASN terbaik.

- 2) Mendorong akses pendidikan bagi ASN yg memenuhi kualifikasi dan persyaratan demi terciptanya regenerasi birokrasi.
- 3) Membangun SIN yang memberikan perhatian pada peningkatan integritas dan *soft* kompetensi ASN maupun APH.
- 4) Meningkatkan pemenuhan penyediaan fasilitas pendukung pendidikan dan pelatihan.
- c. Arah Kebijakan 19 (AK19) Peningkatan kualitas pelaksanaan pendidikan dan pelatihan di lingkungan Kementerian Perhubungan, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Peningkatan standar pelaksanaan diklat, melalui penerapan Standar Kompetensi Kerja Nasional Indonesia (SKKNI), pengembangan Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP), serta Pembentukan Lembaga Akreditasi Mandiri (LAM).
 - 2) Peningkatan kualitas dan relevansi kurikulum diklat, penyediaan tenaga pendidik yang berkompeten, serta penyediaan fasilitas yang mendukung, peningkatan kerjasama dan penelitian).
 - 3) Peningkatan efektivitas pelaksanaan diklat pembentukan karakter SDM Transportasi dan *Leadership Training Program*.
6. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 6 (SSp6) Meningkatnya kualitas tata Kelola Pemerintahan yang baik di Kementerian Perhubungan, yaitu:
 - a. Arah Kebijakan 20 (AK20) Peningkatan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelenggaraan transportasi, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Meningkatkan peran regulasi sebagai pendorong transformasi struktural penyelenggaraan sektor transportasi yang modern, berdaya saing, dan berkelanjutan.
 - 2) Meningkatkan peran serta pemangku kepentingan dalam penyelenggaraan transportasi nasional.
 - 3) Meningkatkan sinergi antar lembaga birokrasi dan antar daerah.
 - b. Arah Kebijakan 21 (AK21) Peningkatan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Peningkatan kualitas pengelolaan sumber daya dan akuntabilitas kinerja pemerintahan di lingkungan Kementerian Perhubungan.
 - 2) Transformasi kelembagaan Kementerian Perhubungan menuju *Good Governance* yang didorong oleh pemanfaatan teknologi.
 - 3) Penyederhanaan dan pengintegrasian system informasi di lingkungan Kementerian Perhubungan.
 - 4) Pelaksanaan transformasi digital untuk mendorong penerapan SPBE dan *smart government* di lingkungan Kementerian Perhubungan.
 - 5) Peningkatan penerapan perizinan berusaha berbasis risiko (PPBR) di bidang transportasi.
 - 6) Peningkatan pencatatan dan optimalisasi pemanfaatan aset Kementerian Perhubungan.
 - 7) Peningkatan integritas, profesionalisme dan budaya kerja serta penerapan sistem merit dalam pengelolaan ASN Kementerian Perhubungan.
 - 8) Peningkatan kualitas manajemen kinerja dan manajemen risiko di lingkungan Kementerian Perhubungan, termasuk pembentukan SDU (*Special Delivery Unit*) untuk memastikan tercapainya target kinerja dan pemanfaatan hasil pembangunan bidang perhubungan.

3.3 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

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

Tabel 3.4 Arah Kebijakan dan Strategi Ditjen Perhubungan Udara

Sasaran	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
SP1 Meningkatnya Konektivitas Transportasi Udara	AK1 Meningkatkan konektivitas transportasi udara di daerah 3TP, terisolir, dan rawan bencana	a. Optimalisasi pelayanan angkutan udara perintis penumpang dan kargo (Program Jembatan Udara); b. Peningkatan efektivitas pengawasan pelaksanaan pelayanan angkutan udara perintis (penumpang dan kargo) termasuk penegakan sanksi hukum; c. Peningkatan efektivitas pengawasan pelaksanaan tarif angkutan udara perintis; d. Pengembangan/optimalisasi bandar udara di daerah 3TP, terisolir, dan rawan bencana; e. Optimalisasi slot penerbangan; f. Pembangunan bandar udara baru; g. Pembangunan bandar udara perairan dan <i>Aerodrome</i> Perairan; h. Standarisasi <i>airstrip</i>/lapter; i. Optimalisasi pelayanan Navigasi Penerbangan.
	AK2 Pemenuhan regulasi pendukung konektivitas transportasi udara	a. Penyusunan tatanan jaringan dan rute angkutan udara; b. Evaluasi tatanan kebandarudaraan nasional; c. Evaluasi tatanan Navigasi Penerbangan; d. Pemenuhan regulasi terkait penerbangan perintis; e. Pemenuhan regulasi terkait <i>aerodrome</i> perairan; f. Pemenuhan regulasi terkait standarisasi <i>airstrip</i>/lapter.
	AK3 Mendorong peran serta pemerintah daerah dalam penyelenggaraan angkutan udara	a. Meningkatkan koordinasi dengan pemerintah daerah; b. Memberikan dukungan teknis dan administratif terkait penyelenggaraan angkutan udara oleh pemerintah daerah.

Sasaran	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
SP2 Meningkatnya Kinerja Layanan Transportasi Udara	AK4 Meningkatkan kualitas pelayanan bandar udara	a. Peningkatan pelayanan bandar udara dengan penerapan konsep <i>smart airport</i>; b. Pengembangan bandar udara VVIP IKN; c. Penataan bandar udara internasional guna mendorong penguatan industri penerbangan nasional; d. Pengembangan bandar udara untuk mendukung sistem logistik nasional/NLE; e. Pengembangan bandar udara untuk mendukung kawasan prioritas KEK, KI, KSPN, dll; f. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan standar pelayanan jasa kebandarudaraan di bandar udara (termasuk penyediaan fasilitas bagi pengguna jasa berkebutuhan khusus dan fasilitas yang responsif gender); g. Evaluasi dan tindak lanjut hasil penilaian IKM (Indeks Kepuasan Masyarakat) Unit Kerja; h. Mendorong pembangunan/pengembangan dan pengoperasian bandar udara melalui KPBU atau peran serta swasta dan pemerintah daerah; i. Pembangunan bandar udara yang terintegrasi antarmoda; j. Pembangunan/pengembangan bandar udara dengan penerapan konsep <i>eco-airport</i>.
	AK5 Meningkatkan kualitas pelayanan angkutan udara	a. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap tarif angkutan udara (termasuk evaluasi TBA dan TBB); b. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap ketepatan pelayanan angkutan udara (<i>delay management</i>) termasuk penegakan sanksi hukum; c. Peningkatan pelayanan angkutan udara kargo (antara lain pengaturan pengoperasian <i>pesawat tanpa awak</i>); d. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan standar pelayanan minimal penumpang angkutan udara (termasuk penyediaan fasilitas bagi pengguna jasa berkebutuhan khusus dan fasilitas yang responsif gender).
	AK6 Meningkatkan pelayanan transportasi udara berbasis digital	a. Mendukung pelayanan perizinan berusaha terintegrasi secara elektronik melalui sistem <i>Online Single Submission (OSS)</i>; b. Penguatan regulasi pendukung pelayanan perizinan berbasis digital.

Sasaran	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
	AK7 Penguatan dukungan terhadap industri penerbangan nasional	a. Dukungan terhadap implementasi Rencana Induk Pembangunan Industri Nasional Tahun 2015-2035 (terkait industri kedirgantaraan); b. Dukungan terhadap penguatan ekosistem industri kedirgantaraan Indonesia; c. Sertifikasi Pesawat Udara Amfibi dan pesawat udara dengan teknologi terbaru dan ramah lingkungan; d. Implementasi ICAO CORSIA dan pengembangan/ penggunaan energi terbarukan (<i>Sustainable Aviation Fuel</i>).
	AK8 Meningkatkan Keselamatan Penerbangan	a. Mempertahankan tingkat keselamatan penerbangan sesuai dengan standar internasional; b. Pemenuhan regulasi penerbangan sesuai dengan standar internasional keselamatan penerbangan termasuk penegakan sanksi hukum; c. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan standar keselamatan penerbangan, khususnya wilayah 3TP; d. Dukungan peran aktif Indonesia di pertemuan Internasional dan Komite Teknis ICAO bidang keselamatan penerbangan sipil dan perlindungan lingkungan penerbangan; e. Pemenuhan fasilitas sarana dan prasarana keselamatan penerbangan sesuai dengan perkembangan teknologi terbaru; f. Peningkatan koordinasi dengan unit kerja dan Instansi terkait dalam pengawasan keselamatan dan keamanan penerbangan dan pelayaran pada perairan yang digunakan sebagai Aerodrome Perairan; g. Penetapan operasi manajemen lalu lintas penerbangan (Balon Udara, Aerosport, dll); h. Pemenuhan kuantitas SDM di bidang keselamatan penerbangan sesuai dengan penghitungan Analisis Beban Kerja; i. Pemenuhan kualitas dan kompetensi SDM di bidang keselamatan penerbangan sesuai dengan aturan Standar Kompetensi Jabatan; j. Pemenuhan Implementasi Mitigasi (<i>Safety Enhancement Initiatives</i>) di dalam <i>National Aviation Safety Program</i> (NASP) oleh seluruh pemangku kepentingan.
	AK9 Meningkatkan Keamanan Penerbangan	a. Mempertahankan tingkat keamanan penerbangan dan fasilitas (FAL) udara (sesuai standar ICAO); b. Pemenuhan regulasi penerbangan sesuai dengan standar keamanan penerbangan dan fasilitas (FAL) udara (<i>Standards And Recommended Practices</i> ICAO/ (SARPs)) termasuk penegakan sanksi hukum; c. Peningkatan fasilitas keamanan penerbangan dan

Sasaran	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
		fasilitasi (FAL) udara sesuai dengan perkembangan teknologi terkini; d. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan standar keamanan penerbangan dan fasilitas (FAL) udara; e. Peningkatan koordinasi dalam rangka pencegahan dan penanggulangan tindakan melawan hukum di penerbangan; f. Peningkatan koordinasi dan komunikasi dalam rangka Implementasi ketentuan fasilitas (FAL) Udara dengan Instansi pemerintahan di bidang Kepabeanian, Keimigrasian, dan kekarantinaan; g. Pemenuhan kuantitas SDM di bidang keamanan penerbangan dan fasilitas (FAL) udara sesuai dengan penghitungan Analisis Beban Kerja; h. Pemenuhan kualitas dan kompetensi SDM di bidang keamanan penerbangan dan fasilitas (FAL) udara sesuai dengan aturan Standar Kompetensi Jabatan.
	AK10 Peningkatan kualitas perencanaan dan tata kelola keuangan Ditjen Perhubungan Udara	a. Penerapan prinsip <i>good governance</i> dalam pengelolaan perencanaan dan keuangan; b. Monitoring, evaluasi, dan perbaikan sistem pengendalian internal dalam rangka penilaian tingkat maturitas penyelenggaraan SPIP Ditjen Perhubungan Udara; c. Monitoring, evaluasi, dan perbaikan penyelenggaraan SAKIP dalam rangka penilaian SAKIP Ditjen Perhubungan Udara; d. Sinkronisasi dokumen perencanaan Ditjen Perhubungan Udara dengan kebijakan nasional (RPJPN/RPJMN); e. Peningkatan efisiensi dan efektivitas dalam perencanaan dan penganggaran (melalui sistem aplikasi perencanaan dan penganggaran); f. Optimalisasi anggaran berbasis kinerja; g. Penerapan sistem keuangan yang transparan dan akuntabel (melalui sistem digitalisasi keuangan).
	AK11 Peningkatan kualitas SDM Ditjen Perhubungan Udara	a. Pengembangan SDM berdasarkan prinsip manajemen talenta di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara; b. Mendorong peningkatan kompetensi SDM melalui program pelatihan teknis serta memenuhi kompetensi manajerial, sosio kultural dan teknis sesuai dengan Standar Kompetensi Jabatan; c. Penerapan sistem penilaian kinerja SDM berbasis kinerja (<i>Performance-Based Assessment</i>); d. Penghargaan dan insentif berbasis kinerja dengan menerapkan sistem <i>reward and</i>

Sasaran	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
		<i>punishment</i> yang adil untuk meningkatkan motivasi kerja; e. Pemenuhan fasilitas kerja (lingkungan kerja) yang nyaman dan mendukung produktivitas serta motivasi kerja; f. Membangun budaya kerja yang positif melalui penerapan nilai-nilai perilaku kerja “BerAKHLAK” (Berorientasi Pelayanan, Akuntabel, Kompeten, Harmonis, Loyal, Adaptif, dan Kolaboratif); g. Monitoring dan evaluasi berkala terhadap efektivitas program pengembangan SDM; h. Transformasi digital dalam manajemen SDM untuk efisiensi pengelolaan SDM dan analisis kinerja serta pengembangan karier pegawai.
	AK12 Peningkatan efektivitas kelembagaan Ditjen Perhubungan Udara	a. Penyesuaian organisasi merujuk pada ketentuan Perpres 140 Tahun 2024 tentang Organisasi Kementerian Negara dan Perpres 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan; b. Pembentukan organ Manajemen Keselamatan Penerbangan (<i>State Safety Program / SSP</i>); c. Penataan tata kerja penegakan hukum; d. Pemisahan fungsi regulator dan operator terkait tata kerja pengelolaan bandar udara yang diselenggarakan oleh unit organisasi dibawah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara; e. Penataan tata kerja terhadap pembinaan <i>Intelligent Air Transport</i>; f. Penataan/penguatan organisasi dan tata kerja Kantor Otoritas Bandar Udara; g. Penataan kriteria klasifikasi organisasi Kantor UPBU; h. Penataan/penguatan organisasi dan tata kerja Kantor UPBU dan Satuan Pelayanan/Satpel; i. Penataan/penguatan organisasi dan tata kerja Balai- balai di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara.

Sasaran	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
	AK13 Peningkatan efektivitas regulasi Ditjen Perhubungan Udara	a. Penyusunan regulasi yang selaras dengan standar internasional (ICAO); b. Mengidentifikasi kebutuhan regulasi berdasarkan tantangan aktual dan perkembangan sektor terkait; c. Penyederhanaan dan reformasi regulasi dengan mengevaluasi, menghapus atau merevisi regulasi yang tumpang tindih dan tidak relevan; d. Deregulasi dan simplifikasi aturan melalui penyederhanaan prosedur perizinan dan regulasi agar lebih efisien dan mudah dipahami; e. Penyusunan regulasi yang adaptif terhadap perubahan teknologi dan globalisasi di sektor transportasi udara; f. Monitoring, evaluasi, dan perbaikan regulasi secara berkala dan berkelanjutan; g. Peningkatan partisipasi publik dalam pembentukan regulasi (harmonisasi regulasi lintas sektor); h. Peningkatan sistem pengawasan yang transparan dan akuntabel serta penerapan sanksi yang jelas, terukur dan konsisten; i. Meningkatkan kemudahan akses terhadap regulasi transportasi udara (penggunaan teknologi informasi).
	AK14 Peningkatan implementasi e- government di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara	a. Implementasi <i>roadmap</i> TIK Ditjen Perhubungan Udara; b. Peningkatan kualitas layanan informasi transportasi udara termasuk perizinan secara <i>online</i> untuk dapat diakses publik secara mudah; c. Penguatan infrastruktur teknologi digital di sektor transportasi udara untuk meningkatkan efisiensi pelayanan dan birokrasi; d. Peningkatan Keamanan Siber (<i>Cyber Security</i>) untuk meningkatkan keamanan data dan informasi unit kerja; e. Monitoring, evaluasi, dan perbaikan berkelanjutan terhadap implementasi <i>e-Government/Smart Governance</i> di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara; f. Mengadopsi tren teknologi terbaru seperti <i>Internet of Things (IoT)</i> dan <i>Big Data Analytics</i> untuk pengambilan keputusan berbasis data dan otomatisasi layanan public; g. Mendukung pelaksanaan pengaduan atau konsultasi bagi masyarakat yang disediakan oleh Kementerian Perhubungan melalui koordinasi dengan unit kerja di Lingkungan Ditjen Perhubungan Udara dan <i>stakeholder</i> terkait

Sasaran	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
		lainnya; h. Meningkatkan keterlibatan atau interaksi masyarakat terhadap kebijakan transportasi udara melalui penyediaan informasi berbasis digital; i. Mendukung pelaksanaan korespondensi persuratan di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara yang disediakan oleh Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI); j. Pemenuhan fasilitas kerja yang memadai guna mewujudkan lingkungan kerja yang nyaman dan mendukung produktivitas serta motivasi kerja pegawai; k. Meningkatkan koordinasi antar unit kerja di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara dan instansi terkait lainnya dalam rangka implementasi <i>e-government</i> di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara.

Sumber : Bagian Perencanaan Setditjen Perhubungan Udara

3.4 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS III SILAMPARI

Dalam rangka mendukung penyelenggaraan pelayanan kebandarudaraan yang memenuhi standar keselamatan, keamanan, dan pelayanan, serta memberikan nilai tambah bagi peningkatan konektivitas wilayah, Unit Penyelenggara Bandar Udara melaksanakan arah kebijakan dan strategi pengelolaan operasional dan pelayanan sesuai dengan tugas dan fungsinya. Arah kebijakan dan strategi tersebut disusun sebagai pedoman dalam pencapaian target kinerja dan peningkatan kualitas layanan, sebagaimana ditunjukkan pada tabel berikut.

Grafik 3.5 Arah Kebijakan dan Strategi Implementasi Kantor UPBU KELAS III SILAMPARI

Sasaran	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
SK1 Meningkatnya kinerja pelayanan Bandar Udara	AK1 Pembangunan Bandar Udara Baru untuk Memenuhi Kebutuhan Pelayanan Transportasi Udara Jangka Panjang	• Fasilitasi dan Koordinasi proses perencanaan penetapan lahan bandara. • Pengawasan proses administrasi dan teknis penetapan lokasi. • Sinkronisasi rencana pembangunan bandar udara dengan kebijakan pusat dan daerah.
	AK2 Peningkatan Kualitas	• Peningkatan kebandarudaraan berbasis

Sasaran	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
	Pelayanan Jasa Kebandarudaraan yang Berorientasi pada Kepuasan Pengguna Jasa	hasil Survei Kepuasan Masyarakat (SKM). • Penguatan kompetensi dan budaya pelayanan SDM. • Optimalisasi proses dan prosedur pelayanan untuk meningkatkan efisiensi dan keandalan layanan. • Pemanfaatan teknologi informasi dalam mendukung pelayanan kebandarudaraan.
SK2 Meningkatnya keselamatan dan keamanan Penerbangan di Bandar Udara	AK3 Penguatan Penyelenggaraan Keselamatan dan Keamanan Operasional Penerbangan	• Peningkatan pemenuhan standar teknis dan operasional keselamatan serta keamanan penerbangan. • Penguatan penerapan Sistem Manajemen Keselamatan (SMS) dan Sistem Manajemen Keamanan Penerbangan. • Optimalisasi kapasitas SDM eksisting serta efektivitas pengawasan operasional. • Optimalisasi ketersediaan dan keandalan sarana dan prasarana pendukung keselamatan dan keamanan penerbangan.
SKp3 Meningkatnya Kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	AK4 Peningkatan Klasifikasi Organisasi Kantor UPBU	• Penyusunan analisis beban kerja dan kebutuhan organisasi. • Penyesuaian struktur organisasi sesuai dengan kompleksitas tugas dan fungsi. • Penguatan sumber daya manusia dan sistem pendukung operasional
	AK5 Optimalisasi Pengelolaan Sarana Prasarana dan Aset Bandar Udara secara Terpadu dan Berkelanjutan	• Penguatan sistem perencanaan dan pemeliharaan sarpras berbasis kondisi aset dalam mengendalikan penurunan nilai aset melalui pemeliharaan preventif. • Optimalisasi pemanfaatan aset sesuai fungsi operasional. • Penataan administrasi dan penatausahaan aset secara tertib, akuntabel, dan berkelanjutan. • Peningkatan kapasitas SDM pengelola aset.
	AK6 Optimalisasi Kinerja	• Optimalisasi pemanfaatan jasa dan fasilitas

Sasaran	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
	Keuangan dan Pemanfaatan Potensi PNBPN Jasa Kebandarudaraan sesuai Kewenangan	kebandarudaraan sebagai sumber PNBPN sesuai kewenangan. • Penguatan tata kelola dan pengawasan keuangan. • Peningkatan akurasi perencanaan dan penganggaran. • Peningkatan kepatuhan dan transparansi dalam pengelolaan PNBPN.
	AK7 Penguatan Kinerja Berbasis Risiko	• Integrasi manajemen risiko ke dalam perencanaan dan pengukuran kinerja. • Penguatan kapasitas sumber daya manusia dalam penerapan kinerja berbasis risiko. • Peningkatan pemanfaatan data dan informasi risiko dalam pengambilan keputusan. • Penguatan monitoring dan evaluasi berbasis risiko. • Peningkatan kualitas penerapan SPIP, SAKIP, dan Zona Integritas.
	AK8 Penguatan Kompetensi dan Profesionalisme Sumber Daya Manusia Kebandarudaraan	• Pengembangan kompetensi SDM sesuai kebutuhan organisasi. • Peningkatan pemenuhan standar kompetensi dan sertifikasi teknis. • Penguatan kompetensi manajerial dan teknis. • Optimalisasi perencanaan pengembangan SDM berbasis kebutuhan dan risiko organisasi.

Sumber : Tim Perencanaan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara KELAS III SILAMPARI

3.4.1 Progress Pembangunan Bandara Baru

Bedasarkan KP 352 Tahun 2015 tentang Rencana Induk Bandar Udara Silampari, rencana pentahapan Pembangunan dibagi menjadi 2 tahap yaitu :

1. Tahap I (2020-2030)
2. Tahap II (2031-2040)

Pengembangan Bandar Udara Tahap I direncanakan untuk mengakomodasi permintaan kebutuhan lalu lintas udara untuk tahun taget (design years) 2030, dengan masa kontruksi dari 2020-2028. Pengembangan Bandar Udara Tahap II direncanakan untuk mengakomodasi permintaan kebutuhan lalu lintas udara untuk target (design years) 2040, dengan masa kontruksi tahun 2029-2039. Selengkapnya rencana pertahapan masterplan dan Pembangunan Bandar Udara Silampari dapat dilihat pada table berikut.

Tabel 3.6 Tahapan Pembangunan pada Bandar Udara Silampari

No	Uraian	Eksisting	Tahapan		Satuan
			Tahap I	Tahap II	
1	Bangunan terminal penumpang	5.452	8.100	9.500	m2
2	Area parkir roda 4	5.500	8.400	9.900	m2
3	Area parkir roda 2	400	400	400	m2
4	Dimensi landas pacu	2.220x45	2.500x45	2.500x45	m2
5	Strip Landas Pacu	2.345x150	2.620x280	2.620x280	m2
6	Runway End & Safety Area (Resa) -TH 02 -TH 20	90x60 90x90	90x90 90x90	90x90 90x90	m2
7	Taxiway ALPHA	155x23	155x23	155x23	m2
8	Taxiway BRAVO	-	155x23	155x23	m2
9	Demensi Apron	130x100	238x100	238x100	m2

Dari table 3.6 dapat dilihat progress Pembangunan pada Bandar Udara Silampari, mulai dari kondisi eksisting hingga rencana Pembangunan pada tahap I dan tahap II. Progress Pembangunan sesuai dengan kondisi terbaru Pembangunan pada Bandar Udara Silampari di tunjukan dengan warna hijau.

Kriteria dasar yang digunakan untuk rencana pengembangan / Pembangunan Bandar Udara Silampari dalam penentuan rencana pembangunan adalah sebagai berikut :

1. Pertimbangan Operasional Pesawat Udara

a. Obstacle Limitation Surfaces

Obstacle Limitation Surfaces (batas permukaan / ketinggian halangan) dapat dikelompokkan menjadi 4 (empat) daerah utama, yaitu :

- Daerah Approach Surfaces

Untuk mendirikan bangunan baru dalam Kawasan Ancangan Pendaratan (Approach Surfaces) harus memenuhi batas ketinggian dengan tidak melebihi kemiringan 1,6% ke arah atas dan ke luar dimulai dari ujung Permukaan Utama pada masing-masing ketinggian ambang landas pacu.

- Daerah Kemungkinan Bahaya Kecelakaan

Pada Kawasan kemungkinan bahaya kecelakaan sampai jarak 1.100 meter dari ujung permukaan utama hanya digunakan untuk bangunan yang diperuntukkan bagi keselamatan operasi penerbangan dan benda tumbuh yang tidak membahayakan keselamatan operasi penerbangan.

- Transitional Surfaces

Merupakan daerah yang berada di samping kiri dan kanan runway, daerah ini memiliki kemiringan 1:7 dari batas runwaystrip sampai batas ketinggian H+45 (H adalah elevasi rata-rata runway)

- Inner Horizontal Surfaces

Merupakan daerah dengan jarak 4000 meter dari as runway dan mempunyai batas ketinggian objek tidak melebihi H + 45 meter. Analisa secara mendetil mengenai Obstacle Limitation Surface beserta objek tetap maupun objek benda tumbuh yang termasuk menjadi penghalang (obstacle) disebut dengan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP).

b. Flight Procedures (Prosedur Penerbangan)

Prosedur penerbangan yang telah diijinkan oleh regulator (Kementerian Perhubungan) sesuai dengan ketentuan-ketentuan dan batas-batas Kawasan keselamatan operasi penerbangan. Mengingat rencana prosedur penerbangan pada Bandar Udara Silampari Adalah Instrumen Non Presisi maka Analisa tentang Standard Procedure Departure (SID), Standar Instrument Arrival (STAR) dan Missed Approach Prosedur akan disediakan oleh Direktorat Navigasi, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan selaku regulator.

c. Air Traffic Control

Air Traffic Control merupakan fasilitas penting dalam operasional suatu bandar udara, yang berfungsi sebagai pengontrol dan pemandu pesawat dalam proses pendekatan,

pendaratan, taxiing dan proses lepas landas. Air Traffic Control merupakan jenis pelayanan lalu lintas udara yang disediakan oleh bandar udara dengan tipe yang berbeda-beda. Dalam hal ini di Bandar Udara Silampari jenis pelayanan lalu lintas udara yang direncanakan adalah sebagai berikut :

No	Uraian	Eksisting	Tahap I	Tahap II
		2019	2030	2040
1	Pelayanan lalu lintas udara	AFIS	ADC	ADC

d. Wind Coverage

Kondisi arah dan kecepatan angin pada Lokasi bandar udara, yang digunakan sebagai pengambilan keputusan dalam proses pendaratan pesawat maupun lepas landas. Arah angin dominan di bandar udara silampari Adalah dari arah 200 ke 20 dengan prosentase usibility factor berdasarkan Analisa wind rose sebesar 97,52%.

2. Pertimbangan Pengembangan Bandar Udara

a. Jarak Bandar Udara dengan Pusat Kota

Jarak bandar udara dengan pusat kota akan mempengaruhi Tingkat pelayanan suatu bandar udara. Jarak berhubungan pula dengan waktu tempuh menuju bandar udara tersebut. Dengan mempertimbangkan jarak bandar udara dengan kota, diharapkan akan membatasi pengaruh pengembangan kota ke arah bandara atau sebaliknya. Mengingat jarak antara Bandar Udara Silampari dengan pusat kota Lubuk Linggau hanya berjarak 3 km, maka pengembangan bandar udara mengalami keterbatasan Dimana sekitar bandar udara saat ini telah banyak terdapat pemukiman.

b. Perluasan / Pengembangan Fasilitas di Masa mendatang

Pengembangan dimasa mendatang kondisi Lokasi bandar udara yang akan dikembangkan harus dapat menampung kebutuhan pengembangan fasilitas dimasa yang akan datang baik pada fasilitas sisi udara maupun sisi darat.

c. Jalan Akses

Kondisi jalan akses harus mampu menampung kegiatan transportasi menuju bandar udara atau sebaliknya dengan lancar, aman, dan nyaman. Kondisi jalan akses eksisting berupa 1 jalur 2 arah dengan lebar bervariasi antara 7m, 10m dan 11m tidak disertai dengan median di Tengah dan masih cukup untuk mengantisipasi arus lalu lintas kendaraan.

d. Status Tanah di Sekitar Bandar Udara

Status tanah di sekitar bandar udara akan mempengaruhi nilai kompesasi dalam proses pengembangan / perluasan lahan bandar udara. Status tanah ini meliputi hunian, pekarangan, sawah, ladang, rawa, bukit dan sebagainya.

3. Pertimbangan Sosial Kemasyarakatan

a. Kebisingan Pesawat Udara

Kebisingan pesawat udara yang terjadi di sekitar Lokasi bandar udara merupakan dampak akibat pengoperasian bandar udara, sehingga penataan ruang di sekitar Kawasan bandar udara dan pengembangan bandar udara harus mempertimbangkan faktor-faktor yang akan menerima dampak kebisingan pesawat udara dipetakan dalam sebuah kontur kebisingan sehingga dapat dibuat suatu batas-batas kebisingan.

Standar kebisingan yang biasa digunakan sebagai parameter adalah yang disebut dengan WECPNL (Weighted Equivalent Continuous Perceived Noised Level). WECPNL adalah nilai ekivalen Tingkat kebisingan yang diterima terus menerus selama suatu rentang waktu dengan pembobotan tertentu atau rating terhadap Tingkat gangguan kebisingan yang mungkin dialami oleh penduduk sekitar bandar udara sebagai akibat frekuensi operasi pesawat udara pada siang dan malam hari.

Bedasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 590 Tahun 2014 tentang Pedoman teknis pembuatan masterplan bandar udara, menyebutkan bahwa penentuan Kawasan kebisingan dan tata guna tanahnya meliputi :

- **Kawasan Kebisingan Tingkat I**, mempunyai nilai Tingkat kebisingan : $70 < \text{WECPNL} < 75$ dan dapat dimanfaatkan untuk berbagai jenis kegiatan dan atau bangunan, kecuali untuk jenis bangunan jenis sekolah dan rumah sakit. Bangunan sekolah dan rumah sakit.
- **Kawasan Kebisingan Tingkat II**, mempunyai nilai Tingkat kebisingan : $75 < \text{WECPNL} < 80$ dan dapat dimanfaatkan untuk berbagai jenis kegiatan dan atau bangunan, kecuali untuk jenis bangunan jenis sekolah, rumah sakit dan rumah tinggal.
- **Kawasan Kebisingan Tingkat III**, mempunyai nilai Tingkat kebisingan : $\text{WECPNL} > 80$ dan dapat dimanfaatkan untuk berbagai jenis kegiatan dan atau fasilitas bandar udara yang dilengkapi pemasangan insulasi suara sesuai prosedur sedemikian sehingga Tingkat bising yang terjadi di dalam bangunan sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

b. Tata Guna Lahan Saat Ini

Perencanaan / pengembangan bandar udara pada saat ini harus sesuai dengan tata guna lahan yang dituangkan di dalam RUTR. Dalam Perda No 1 tahun 2012 tentang RTRW Wilayah Kota Lubuk Linggau 2012-2032 bahwa :

- Ruang udara di atas bandar udara yang dipergunakan langsung untuk kegiatan bandar udara,
 - Ruang udara disekitar bandar udara yang digunakan untuk operasi, dan
 - Ruang udara yang ditetapkan sebagai jalur penerbangan.
- c. Kecocokan dengan Rencana Tata Guna Lahan yang Akan Datang

Hal ini memungkinkan untuk dapat dikembangkannya bandar udara sesuai dengan tuntutan permintaan (demand) dan penyediaan lahan. Didalam Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Lubuk Linggau 2012-2032 rencana peruntukan lahan untuk Bandar Udara Silampari adalah peruntukan Kawasan bandar udara dan masuk dalam Rencana Kawasan Strategis Kota Lubuk Linggau.

- d. Biaya Kompensasi (Ganti rugi)
- Biaya Kompensasi dapat berupa :
- Pembebasan lahan yang terkena pengembangan
 - Biaya pemindahan pemukiman
 - Biaya perenggantian fasilitas sosial lainnya
 - Biaya pemindahan jalan dsb.

Mengingat disekeliling Kawasan Bandar Udara Silampari telah banyak pemukiman penduduk dengan beberapa lahan pertanian produktif milik penduduk, maka pengembangan bandar udara direncanakan dibatasi pada areal yang tidak terdapat pemukiman (lahan tidak produktif) dan lahan kosong lainnya sehingga diharapkan biaya pembebasan lahan tidak terlalu mahal.

4. Pertimbangan Kontruksi

- a. Pengaruh Kontruksi Terhadap Bandar Udara Eksisting

Pelaksanaan konstruksi terhadap bandar udara eksisting dapat berpengaruh terhadap beroperasi tidaknya bandar udara yang ada. Mengingat pentingnya jalur transportasi udara melalui Bandar Udara Silampari ini dan belum tingginya frekuensi penerbangan saat ini maka pekerjaan konstruksi untuk pengembangan bandara masih dapat dilakukan diluar jam operasi bandara sehingga kelancaran transportasi udara masih dapat dijaga tanpa harus menutup bandar udara ini.

- b. Pengaruh Pelaksanaan Kontruksi Terhadap Penambangan Marerial (quarry)

Penambangan material (quarry) pada suatu lokasi dan mobilisasinya banyak menimbulkan dampak lingkungan yang cukup penting untuk diperhatikan. Guna keperluan konstruksi pengembangan bandara maka dibutuhkan lokasi penambangan material (quarry) yang cukup memadai dengan lahan yang cukup luas. Quarry untuk konstruksi Bandar Udara Silampari berada pada jarak 5 km sebelah selatan.

- c. Pengaruh Pelaksanaan Kontruksi Terhadap Persyaratan Topografi dan Geologi

- Pengaruh Topografi, dapat mengakibatkan adanya pekerjaan pemotongan/galian dan penimbunan tanah. Berdasarkan pengukuran topografi pada area perpanjangan

runway TH 20 diperlukan penimbunan tanah $\pm 3-6$ m, sedangkan pada area rencana Apron bravo diperlukan penimbunan tanah $\pm 2-3$ m. Begitu pula pada area pengembangan fasilitas sisi darat ada beberapa titik yang perlu di gali dan di timbun sesuai kebutuhan karena kondisi topografinya cenderung tidak rata.

- Pengaruh Geologi, dari hasil penyelidikan yang dilakukan didapatkan hasil bahwa daya dukung tanah dasar (subgrade) pada area pengembangan baik fasilitas sisi udara maupun sisi darat adalah baik dengan CBR berkisar masih dibawah 6%.

5. Pertimbangan Terhadap Biaya Kontruksi

- Biaya Pembebasan Lahan
- Biaya Konstruksi Pekerjaan Sipil
- Biaya Konstruksi Pekerjaan Arsitektur
- Biaya Pekerjaan Fasilitas Navigasi Penerbangan
- Biaya Pekerjaan Mekanikal dan Elektrikal
- Biaya Pekerjaan Fasilitas Keamanan Penerbangan
- Biaya Pekerjaan Fasilitas Keselamatan Penerbangan

6. Pertimbangan Ekonomi dan Finansial

a. Internal Rate of Return (IRR)

IRR dipergunakan untuk mengetahui tingkat bunga yang mengakibatkan NPV sama dengan nol. Dengan mengetahui tingkat bunga saat ini dan juga kecenderungannya di masa mendatang maka dapat diambil keputusan untuk mengimplementasikan suatu kegiatan. Besarnya IRR harus lebih besar dari tingkat bunga yang digunakan saat ini. Apabila IRR lebih rendah maka akan dapat dikatakan bahwa proyek tidak layak.

b. Net Present Value (NPV)

Proyek disebut layak / dapat diterima bila $NPV > 0$ atau $BO > CO$. Bila jumlah cash in flows (dengan nilai saat ini) sama dengan biaya investasi atau dengan kata lain $NPV = 0$, maka pendapatan hanya cukup untuk membayar kembali biaya investasi. Analisa Finansial dan Ekonomi terkait dengan rencana pengembangan Bandar Udara Silampari akan dijelaskan secara detil pada Bab 12 dalam laporan ini.

Dalam rangka memastikan kesesuaian teknis dan keselamatan penerbangan, Tim Bandar Udara Silampari secara aktif melakukan koordinasi dan diskusi dengan unit teknis di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, antara lain:

1. Direktorat Bandar Udara

- Subdirektorat Peralatan dan Pelayanan Darurat Bandar Udara: memastikan lokasi bandar udara baru memenuhi pengendalian KKOP serta tetap memungkinkan pengembangan area komersial.

- Subdirektorat Sistem Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bandar Udara: memastikan kesesuaian ruang udara dan *route chart* penerbangan agar aman untuk kegiatan penerbangan.
- Subdirektorat Tatanan Kebandarudaraan dan Lingkungan: telah melakukan pengecekan langsung dan menyatakan bahwa lokasi Bandar Udara Baru **sangat ideal**, dengan karakteristik tanah berpasir, kontur relatif datar, ketinggian vegetasi yang aman, minim bangunan tinggi, serta kedekatan dengan kawasan perairan.

2. Direktorat Navigasi Penerbangan

Subdirektorat Pengawasan dan Data Keselamatan Penerbangan: telah melakukan pengecekan ruang udara dan *road chart*, serta menyatakan bahwa lokasi bandar udara baru aman bagi penerbangan sipil dan militer, mengingat area *Military Training Area* (MTA) masih berada di wilayah Pontianak. Direktorat Navigasi Penerbangan memberikan arahan agar penetapan *road chart* penerbangan sipil segera dilakukan sebelum TNI AU menetapkan MTA di sekitar lokasi bandara baru. Proses ini disarankan berjalan paralel dengan penetapan lokasi, penyerahan sertifikat, dan inisiasi pembangunan bandara.

Rencana pemindahan Bandar Udara Silampari (pembangunan Bandar Udara Baru) juga telah disampaikan dalam:

- Rapat Pembahasan Pagu Kebutuhan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara TA 2027;
- Rapat Rencana Kerja dan Anggaran Satuan Kerja di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara TA 2027 di Jakarta pada Januari 2025;
- Rapat Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Jenderal Perhubungan Udara pada 22 Januari 2025 di Jakarta.

Rencana ini telah masuk dalam kebijakan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, meskipun belum tercantum dalam RPJMN, dan diharapkan memperoleh dukungan lintas pemangku kepentingan.

Sebagai tindak lanjut, Subdirektorat Tatanan Kebandarudaraan dan Lingkungan Direktorat Bandar Udara memberikan arahan agar:

1. Pemerintah Daerah terus aktif memonitor dan mengawal proses sertifikasi lahan serta rencana pembangunan Bandar Udara Baru.
2. Pemerintah Daerah mengusulkan dan menyerahkan seluruh dokumen studi yang telah disusun (Studi Kelayakan, Masterplan, ANDAL, RTT Sisi Udara, RTT Sisi Darat) kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara beserta sertifikat lahan. Selanjutnya, dokumen tersebut akan dilakukan penelaahan ulang untuk menentukan apakah diperlukan *review* atau penyusunan studi baru, mengingat sebagian besar studi dilaksanakan pada periode 2013–2015.

3.4.2 Peningkatan Klasifikasi Bandar Udara

Berdasarkan ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 39 Tahun 2014 tentang Kriteria Klasifikasi Organisasi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, status organisasi Bandar Udara Silampari saat ini diklasifikasikan sebagai Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) Kelas III.

Hasil perhitungan kriteria klasifikasi organisasi Kantor UPBU Silampari menunjukkan nilai sebesar 47,00. Nilai tersebut diperoleh dari akumulasi indikator yang mencerminkan tingkat kompleksitas operasional bandar udara, cakupan layanan, volume pergerakan, serta kebutuhan organisasi dalam mendukung penyelenggaraan kebandarudaraan.

Adapun ketentuan klasifikasi organisasi Kantor UPBU sebagaimana diatur dalam Pasal 22 PM 39 Tahun 2014, adalah sebagai berikut:

- Kantor UPBU Kelas I Utama, dengan nilai $\geq 72,30$;
- Kantor UPBU Kelas I, dengan nilai $\geq 51,63$ sampai dengan $< 72,30$;
- Kantor UPBU Kelas II, dengan nilai $\geq 30,97$ sampai dengan $< 51,63$;
- Kantor UPBU Kelas III, dengan nilai $\geq 10,30$ sampai dengan $< 30,97$.

Berdasarkan hasil perhitungan tersebut, nilai 47,00 secara normatif telah memenuhi kriteria sebagai Kantor UPBU Kelas II, sebagaimana rentang nilai yang ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan. Kondisi ini menunjukkan adanya ketidaksesuaian antara status klasifikasi organisasi saat ini (Kelas III) dengan hasil penilaian kriteria aktual, sehingga diperlukan evaluasi dan penyesuaian klasifikasi organisasi.

Sebagai tindak lanjut, Kepala Kantor UPBU Silampari telah secara aktif mengajukan permohonan evaluasi klasifikasi organisasi kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, antara lain melalui surat nomor : UM.002/1774/XII/SIL.LLG-2023 tanggal 7 Desember 2023 perihal Permohonan Kenaikan Kelas Bandara pada UPBU Silampari.

Evaluasi dan penyesuaian klasifikasi organisasi ini menjadi penting mengingat meningkatnya kompleksitas operasional, tuntutan pelayanan, serta peran strategis Bandar Udara Silampari dalam mendukung keselamatan penerbangan, konektivitas wilayah, dan pengembangan ekonomi regional. Penetapan klasifikasi organisasi yang sesuai diharapkan dapat memperkuat kapasitas kelembagaan, kecukupan sumber daya manusia, serta efektivitas tata kelola penyelenggaraan kebandarudaraan.

3.5 ***KERANGKA REGULASI KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS III SILAMPARI***

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

3.6 *KERANGKA KELEMBAGAAN KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS III SILAMPARI*

3.6.1 Penataan Kelembagaan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Silampari

Unit pelaksana teknis dibentuk untuk melaksanakan tugas teknis operasional dan/atau tugas teknis penunjang. Terdapat amanat pada undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan terkait Unit Penyelenggara Bandar Udara. Berdasarkan Keputusan Dirjen Perhubungan Udara Nomor : 302 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029 untuk mewujudkan organisasi dan tata kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang tepat fungsi ukuran dan kinerja, maka dilakukan penataan dengan fokus sebagai berikut, Unit Penyelenggara Bandar Udara, telah terbentuk dengan penetapan PM 40 Tahun 2014 tentang organisasi dan tata kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara sebagaimana diubah terakhir dengan PM 26 Tahun 2024 tentang Perubahan keenam PM 40 Tahun 2014 organisasi dan tata kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara, melaksanakan tugas terkait pelayanan bidang penerbangan dan kegiatan keamanan, keselamatan dan ketertiban penerbangan pada bandar udara.

Penataan Kelembagaan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU), untuk mewujudkan organisasi dan tata kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang tepat fungsi ukuran dan kinerja, maka dilakukan penataan dengan fokus sebagai berikut:

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

3.7 *MANAJEMEN RISIKO KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS III SILAMPARI*

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 3.7 disampaikan rencana tindak lanjut penyelesaian (RTP) dari hasil identifikasi risiko-risiko utama terhadap pencapaian masing-masing sasaran kegiatan pada tingkat Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara KELAS III SILAMPARI (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 3.7 Matriks Identifikasi Awal Risiko Utama dan Rencana Mitigasi Risiko

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
SK.1 Meningkatnya Kinerja Pelayanan Bandar Udara			
1	Risiko fluktuasi dan penurunan <i>demand</i>	a. Melakukan monitoring tren trafik penumpang dan kargo secara berkala sebagai dasar penyesuaian layanan. b. Memperkuat koordinasi dengan maskapai dan pemerintah daerah dalam mendorong konektivitas dan aktivitas ekonomi wilayah. c. Mengoptimalkan pelayanan bandara eksisting agar tetap menarik bagi pengguna jasa meskipun terjadi fluktuasi permintaan	UPBU Silampari
2	Risiko keterbatasan frekuensi dan rute penerbangan	a. Menjalin koordinasi intensif dengan maskapai dan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara terkait potensi pembukaan rute dan penyesuaian frekuensi. b. Menyediakan dukungan operasional dan	

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
		pelayanan bandar udara yang andal guna meningkatkan minat maskapai. c. Menyampaikan data kinerja operasional bandara sebagai bahan pertimbangan pengembangan rute.	
3	Risiko gangguan operasional penerbangan	a. Menyusun dan menerapkan prosedur operasional standar (SOP) serta rencana kontinjensi untuk kondisi darurat. b. Memperkuat koordinasi dengan AirNav, BMKG, dan instansi terkait dalam pengelolaan keselamatan dan kelancaran operasi. c. Melakukan monitoring kondisi operasional harian guna meminimalkan potensi gangguan layanan.	
4	Risiko Keterbatasan Sarana dan Prasarana pelayanan	a. Melaksanakan pemeliharaan sarana prasarana secara rutin dan terjadwal sesuai prioritas layanan. b. Mengoptimalkan pemanfaatan fasilitas yang tersedia untuk mendukung kelancaran pelayanan. c. Mengusulkan peningkatan atau pengembangan sarana prasarana sesuai kebutuhan dan kapasitas anggaran.	
5	Risiko keterbatasan kualitas dan kuantitas sumber daya manusia	a. Melakukan penataan penugasan personel sesuai kompetensi yang dimiliki. b. Mengusulkan kebutuhan diklat dan sertifikasi kepada unit pembina teknis sesuai kewenangan. c. Mengoptimalkan kerja sama lintas unit dan pengaturan jam kerja untuk menjaga kesinambungan pelayanan.	
6	Risiko rendahnya kepuasan masyarakat terhadap pelayanan bandar udara	a. Melaksanakan Survei Kepuasan Masyarakat (SKM) secara berkala. b. Menindaklanjuti hasil SKM melalui perbaikan prosedur dan standar pelayanan. c. Memperkuat budaya pelayanan prima	

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
		dalam pelaksanaan tugas sehari-hari.	
7	Risiko ketergantungan terhadap pihak eksternal	a. Memperkuat koordinasi dan komunikasi formal dengan seluruh stakeholder terkait. b. Menyusun mekanisme layanan alternatif dalam batas kewenangan UPBU. c. Mengoptimalkan peran dan fungsi internal bandara dalam mendukung kelancaran pelayanan	
8	Risiko perubahan kebijakan dan regulasi	a. Melakukan pemantauan aktif terhadap perkembangan kebijakan dan regulasi sektor penerbangan. b. Menyesuaikan prosedur operasional dan perencanaan kinerja sesuai ketentuan terbaru. c. Memperkuat koordinasi dengan unit pembina teknis dan regulator untuk memastikan kepatuhan dan kesinambungan layanan.	
SK.2 Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Penerbangan di Bandar Udara			
1	Risiko ketidakpatuhan terhadap standar teknis dan operasional penerbangan	a. Melaksanakan monitoring dan evaluasi kepatuhan terhadap standar teknis dan operasional secara berkala. b. Memastikan penerapan regulasi dan standar keselamatan serta keamanan penerbangan sesuai ketentuan yang berlaku. c. Melakukan koordinasi dengan unit pembina teknis dan regulator dalam pemenuhan standar.	UPBU Silampari
2	Risiko keterbatasan kompetensi dan jumlah SDM keselamatan dan keamanan penerbangan	a. Mengoptimalkan penugasan SDM sesuai kompetensi dan sertifikasi yang dimiliki. b. Mengusulkan peningkatan kompetensi, pelatihan, dan sertifikasi SDM kepada unit yang berwenang. c. Mengatur pola kerja dan penempatan personel untuk menjamin keberlangsungan fungsi keselamatan dan keamanan.	

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
3	Risiko ketidakkonsistenan penerapan SOP keselamatan dan keamanan penerbangan	a. Melakukan sosialisasi dan internalisasi SOP keselamatan dan keamanan penerbangan kepada seluruh personel terkait. b. Melaksanakan pengawasan dan pengendalian internal terhadap pelaksanaan SOP. c. Menindaklanjuti temuan ketidaksesuaian melalui perbaikan prosedur dan tindakan korektif.	
4	Risiko gangguan keamanan penerbangan (<i>aviation security threats</i>)	a. Memperkuat sistem pengamanan bandar udara sesuai standar keamanan penerbangan. b. Meningkatkan koordinasi dengan TNI, Polri, dan instansi keamanan terkait. c. Melaksanakan latihan dan simulasi penanganan gangguan keamanan secara berkala.	
5	Risiko keterbatasan dan keandalan peralatan keselamatan dan keamanan penerbangan	a. Melakukan pemeliharaan dan pemeriksaan peralatan keselamatan dan keamanan secara berkala. b. Mengoptimalkan pemanfaatan peralatan yang tersedia sesuai prioritas risiko. c. Mengusulkan pengadaan atau peningkatan peralatan sesuai standar dan kebutuhan operasional.	
6	Risiko keterlambatan pemenuhan standar akibat keterbatasan anggaran	a. Menyusun prioritas pemenuhan standar keselamatan dan keamanan berbasis risiko. b. Mengoptimalkan perencanaan dan pengendalian anggaran untuk mendukung aspek keselamatan dan keamanan. c. Mengusulkan dukungan anggaran secara bertahap sesuai kebutuhan dan kemampuan keuangan negara.	
7	Risiko perubahan regulasi dan standar keselamatan serta keamanan penerbangan	a. Melakukan pemantauan aktif terhadap perubahan regulasi dan standar penerbangan. b. Menyesuaikan SOP dan kebijakan operasional bandar udara sesuai	

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
		ketentuan terbaru. c. Melakukan koordinasi dan konsultasi dengan regulator untuk memastikan kepatuhan.	
8	Risiko lemahnya koordinasi dengan pemangku kepentingan terkait	a. Memperkuat mekanisme koordinasi dan komunikasi lintas instansi. b. Menyelenggarakan rapat koordinasi dan forum keselamatan penerbangan secara berkala. c. Menetapkan peran dan tanggung jawab yang jelas dalam penyelenggaraan keselamatan dan keamanan penerbangan.	
9	Risiko kejadian darurat dan insiden penerbangan	a. Menyusun dan memperbarui <i>Airport Emergency Plan (AEP)</i> sesuai ketentuan. b. Melaksanakan latihan dan simulasi penanggulangan keadaan darurat secara berkala. c. Memastikan kesiapan personel, sarana, dan prasarana penanganan keadaan darurat.	
SKp.3 Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Penerbangan di Bandar Udara			
1	Risiko rendahnya kualitas perencanaan dan keterkaitan kinerja (AKIP)	a. Melakukan penyelarasan perencanaan, penganggaran, dan pengukuran kinerja sesuai prinsip SAKIP. b. Memastikan keterkaitan antara sasaran strategis, indikator kinerja, dan program/kegiatan. c. Melaksanakan review internal atas dokumen perencanaan dan kinerja secara berkala.	UPBU Silampari
2	Risiko keterbatasan kompetensi SDM dalam pengelolaan kinerja dan akuntabilitas	a. Mengoptimalkan penugasan SDM sesuai kompetensi dan pengalaman di bidang perencanaan dan kinerja. b. Melaksanakan pendampingan dan pembinaan teknis dalam pengelolaan AKIP. c. Meningkatkan pemahaman SDM terhadap regulasi dan kebijakan kinerja	

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
		pemerintahan.	
3	Risiko rendahnya kualitas pengendalian internal	a. Memperkuat penerapan Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP) secara terintegrasi. b. Melaksanakan monitoring dan evaluasi pengendalian internal secara berkala. c. Menindaklanjuti hasil pengawasan internal dan eksternal secara tepat waktu.	
4	Risiko ketidakefisienan dan keterlambatan pelaksanaan anggaran	a. Menyusun rencana penarikan dana dan jadwal pelaksanaan kegiatan secara realistis. b. Melakukan monitoring dan evaluasi pelaksanaan anggaran secara berkala. c. Mengoptimalkan koordinasi antarunit dalam percepatan pelaksanaan kegiatan.	
5	Risiko ketidaksesuaian antara pelaksanaan anggaran dan capaian kinerja	a. Memastikan keterkaitan langsung antara penggunaan anggaran dan pencapaian indikator kinerja. b. Melaksanakan evaluasi kinerja berbasis anggaran (<i>value for money</i>). c. Menyesuaikan pelaksanaan kegiatan berdasarkan hasil monitoring kinerja.	
6	Risiko ketidakakuratan dan ketidaklengkapan data aset (BMN)	a. Melaksanakan inventarisasi dan rekonsiliasi data BMN secara berkala. b. Memastikan pencatatan dan penatausahaan BMN sesuai ketentuan yang berlaku. c. Memperkuat koordinasi antara pengelola BMN dan unit terkait.	
7	Risiko keterlambatan pembaruan dan pemeliharaan data aset	a. Menetapkan jadwal pembaruan data aset secara berkala. b. Mengoptimalkan pemanfaatan sistem informasi pengelolaan BMN. c. Melaksanakan pengawasan internal terhadap pengelolaan data aset.	
8	Risiko tidak tercapainya target Penerimaan Negara Bukan Pajak	a. Mengoptimalkan pemanfaatan jasa dan fasilitas kebandarudaraan sesuai kewenangan.	

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
	(PNBP)	b. Melakukan evaluasi berkala terhadap potensi dan realisasi PNBP. c. Meningkatkan koordinasi dengan pemangku kepentingan terkait PNBP.	
9	Risiko lemahnya pengawasan dan kepatuhan terhadap regulasi PNBP	a. Memperkuat pengawasan internal terhadap pengelolaan dan pemungutan PNBP. b. Memastikan kepatuhan terhadap regulasi dan ketentuan PNBP yang berlaku. c. Menindaklanjuti temuan hasil pengawasan dan audit PNBP secara konsisten.	
10	Risiko pemanfaatan sistem informasi yang belum optimal	a. Mengoptimalkan pemanfaatan sistem informasi nasional yang digunakan dalam pengelolaan kinerja, keuangan, dan aset. b. Meningkatkan pemahaman dan kepatuhan SDM terhadap penggunaan sistem informasi. c. Melakukan koordinasi dengan pengelola sistem pusat dalam rangka peningkatan keandalan sistem.	

BAB IV TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

4.1 SASARAN DAN TARGET PEMBANGUNAN NASIONAL

4.1.1 Sasaran dan Target RPJPN 2025-2045

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

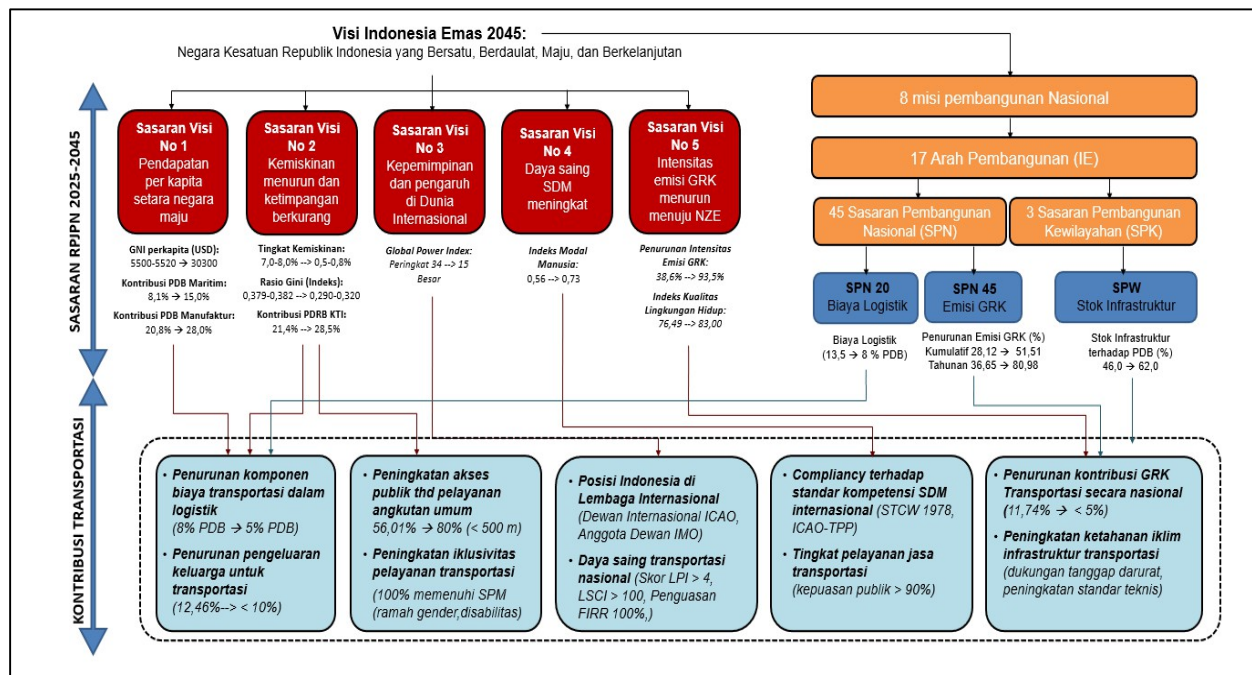
Sasaran pertama, pendapatan per kapita Indonesia diperkirakan setara seperti negara maju sekitar USD23.000-30.300 dan masuk ke dalam ekonomi 5 (lima) terbesar di dunia yang utamanya didorong oleh peningkatan kontribusi PDB industri manufaktur menjadi 28,0 persen dan PDB kemaritiman menjadi 15,0 persen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

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

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

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

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



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

Gambar 4.1 Sasaran dan Target RPJPN 2025-2045

4.1.2 Sasaran Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029

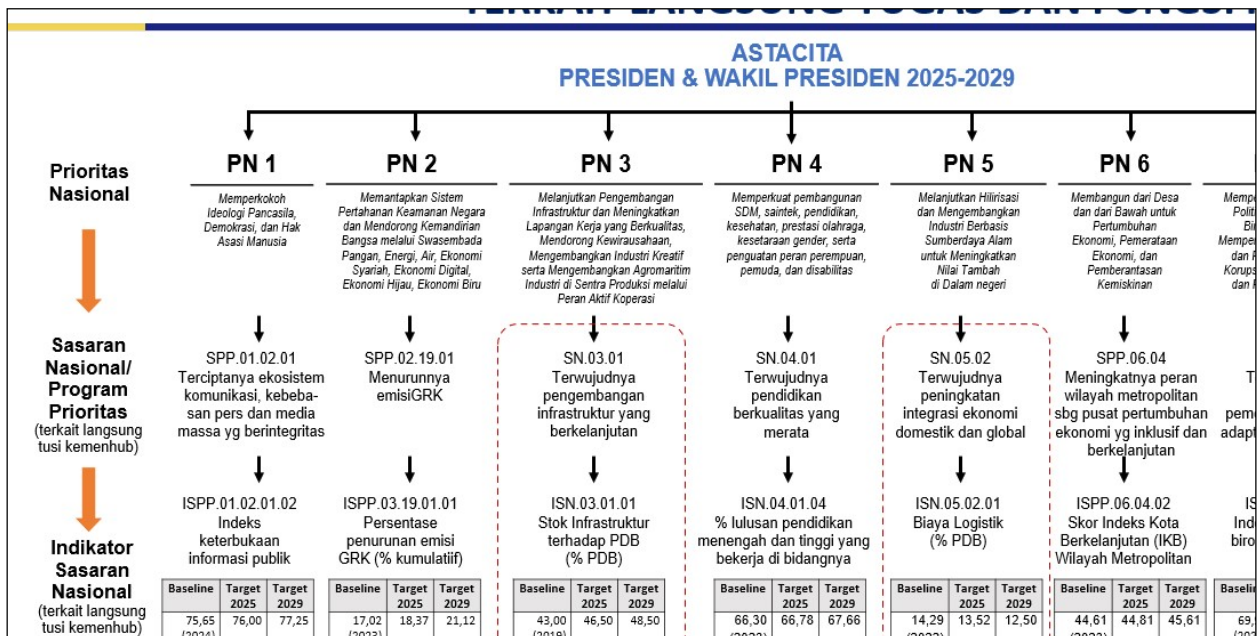
Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025-2029 dilengkapi dengan sasaran pembangunan yang terukur. Sasaran pembangunan menggambarkan kondisi yang diharapkan dalam mencapai penurunan kemiskinan, peningkatan kualitas sumber daya manusia, dan pertumbuhan ekonomi tinggi berkelanjutan. Kondisi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

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

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

Prioritas Nasional	Sasaran dan Indikator	Baseline 2024
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)



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

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

INDIKATOR	SATUAN	BASELINE 2024	TARGET
Koordinator Pencapaian Indikator Program Prioritas			
PP.03.01 - <i>On Time Performance</i> 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

Indikator		Satuan	Baseline 2024	Target					Keterangan
									2025: Sultan Hasanudin, Juanda, Soetta, Minangkabau, Hang Nadim, Kualanamu, Sultan Syarif Kasim II, Sentani, DEO. 2029: Soetta, Kualanamu, DEO, Mutiara Sis Aljufri, Haluoleo.
KP 05.03.01	Volume angkutan barang transportasi udara pada bandara primer/ utama	juta kg	1,391	1,419	1,447	1,476	1,505	1,536	1. Sultan Iskandar Muda 2. Kualanamu 3. Minangkabau 4. Sultan Syarif Kasim II 5. Sultan Thaha 6. Hang Nadim 7. Depati Amir 8. Sultan Mahmud Baharuddin II 9. Fatmawati-Soekarno 10. Radin Inten 2 11. Soekarno-Hatta 12. Kertajati 13. Kulon Progo (NYIA) 14. Ahmad Yani 15. Juanda 16. I Gusti Ngurah Rai 17. El Tari 18. Zainudin Abdul Majid (BIL) 19. Patiimura 20. Sultan Baullah 21. Supadio

Indikator		Satuan	Baseline 2024	Target					Keterangan
									22. Tjilik Riwut 23. Syamsudin Noor 24. SAMS Sepinggan 25. Juwata 26. Sam Ratulangi 27. Djalaluddin 28. Mutiara Sis Al Jufri 29. Tampa Padang 30. Sultan Hasanuddin 31. Haluoleo 32. DEO Sorong 33. Sentani 34. Rendani 35. Mopah 36. Nabire Baru 37. Wamena

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

4.1.3 INDIKATOR KINERJA BIAYA TRANSPORTASI LOGISTIK PADA SEKTOR TRANSPORTASI UDARA

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

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

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

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

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

4.2 INDIKASI KEGIATAN STRATEGIS

4.2.1 Indikasi Kegiatan Strategis RPJMN 2025-2029

Mendasari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 70 Tahun 2021 tentang Tata Cara Penyelenggaraan Program Padat Karya di Lingkungan Kementerian Perhubungan. Program Padat Karya pada Sektor Transportasi Udara dalam rangka percepatan penanggulangan kemiskinan, perlu percepatan pelaksanaan program padat karya yang bersumber dari dana APBN yang bertujuan untuk menciptakan lapangan kerja, yang tertuang pada RPJMN 2025-2029 PN 6 membangun dari desa dan dari bawah untuk pertumbuhan ekonomi, pemerataan ekonomi dan pemberantasan kemiskinan dengan sasaran 1 mempercepat pengurangan kemiskinan dan peningkatan pemerataan.

Program Padat Karya terdiri dari, pekerjaan pemeliharaan pemotongan rumput *airstrip*, pembersihan saluran, pembersihan pagar pengaman bandara, pengecatan marka *runway*, pengecatan dan pembersihan gedung kantor dan gedung operasional.

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

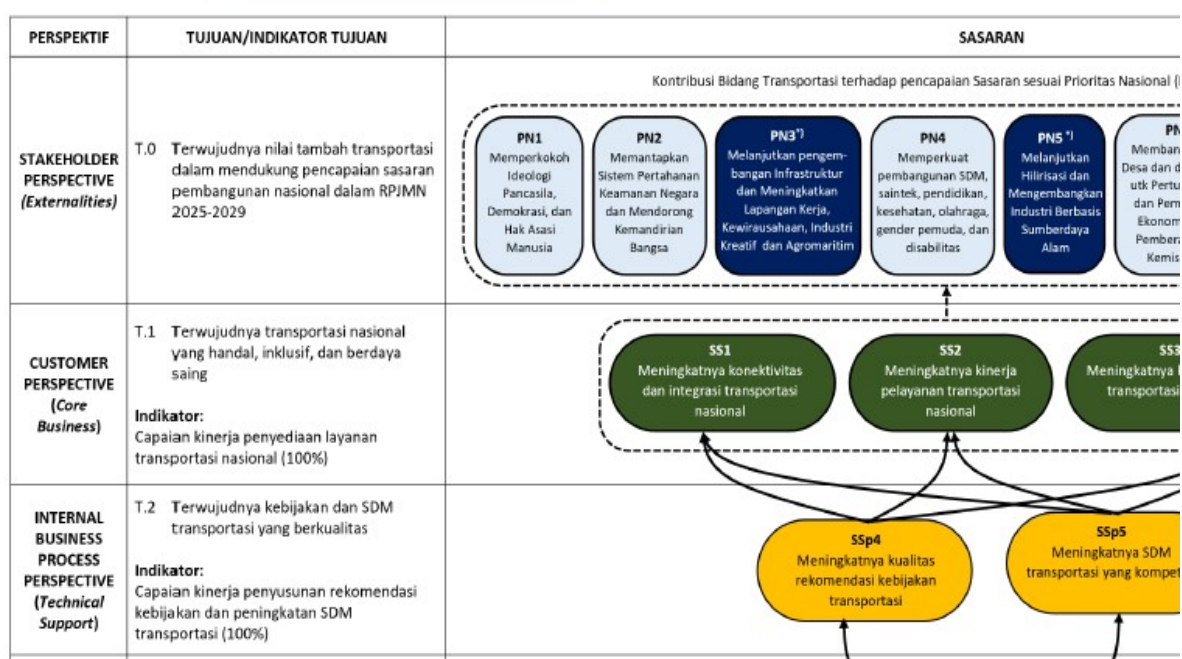
Pemenuhan peralatan PKP-PK yakni pemenuhan standar fasilitas pelayanan kategori PKP-PK di bandar udara guna menunjang keselamatan penerbangan, melalui kegiatan antara lain:

- manajemen pemeliharaan meliputi penguatan *preventive* dan *corrective maintenance* system guna mempertahankan kinerja dan mutu pelayanan sesuai dengan kategori PKP-PK yang telah ditetapkan, serta penerapan sistem digital untuk mencatat kondisi riil setiap kendaraan.
- kegiatan relokasi dan rekondisi kendaraan PKP-PK guna memastikan kesiapan operasional dan efektivitas PKP-PK.
- peningkatan kompetensi SDM (pelatihan teknisi dan operator).
- penguatan pengawasan guna memastikan terpenuhinya standar yang dipersyaratkan.

4.3 TARGET KINERJA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2025-2029

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

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



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	Meningkatnya 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	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Nasional	IKSS.2	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	Indeks	95,653	94,474	
		SS.3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi Nasional	IKSS.3	Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional	%	97,497	97,925	
T.2	Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas	SSp.4	Meningkatnya Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi	IKSSp.4	Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi	Indeks	N/A	85,000	
		SSp.5	Meningkatnya SDM	IKSSp.5	Peningkatan	%	103,589	85,500	

Sumber: Draft Renstra Kemenhub 2025-2029

4.4 TARGET KINERJA DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2025-2029

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

Indikator Kinerja Utama merupakan ukuran keberhasilan yang menggambarkan kinerja utama instansi pemerintah sesuai dengan tugas fungsi serta mandat (*core business*) yang diemban. Oleh karena itu, penetapan Indikator Kinerja Utama Direktorat Jenderal Perhubungan Udara disusun sesuai dengan tugas pokok dan fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara untuk mencapai tujuan dan sasaran dalam rangka pemenuhan visi dan misinya. Indikator Kinerja Utama Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dipilih dari seperangkat indikator kinerja yang berhasil diidentifikasi dengan memperhatikan dokumen RPJMN 2025-2029, Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025- 2029, dan kebijakan umum lainnya. Indikator Kinerja Utama Ditjen Perhubungan Udara adalah indikator hasil (*outcome*) yang merupakan *Core Business* Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Adapun rumusan Indikator Kinerja Utama Direktorat Jenderal Perhubungan Udara pada Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029 dapat dilihat dalam Tabel 4.9.

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

Tabel 4.8 Target Capaian Indikator Tujuan Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029

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

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

Sasaran beserta indikator kinerja yang ingin dicapai dalam rangka mewujudkan visi dan misi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara KELAS III Silampari Tahun 2025-2029 sebagai berikut:

Tabel 4.10 Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Silampari Tahun 2025-2029

No	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja				
						2025	2026	2027	2028	2029
SK1	Meningkatnya kinerja pelayanan Prasarana Bandar Udara	IKK 1.1	Jumlah Penumpang yang Dilayani	Orang	101.212	111.702	115.000	116.000	117.000	118.000
		IKK 1.2	Jumlah Kargo yang Dilayani	Kg	8.239	13.588	13.000	13.500	14.000	14.500
		IKK 1.3	Jumlah Pergerakan Pesawat yang Dilayani	Angka	752	802	834	840	845	850
		IKK 1.4	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Bandar Udara	Indeks	91,43	97,12	92	93	94	95
SK2	Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Penerbangan di Bandar Udara	IKK 2.1	Persentase Pemenuhan Standar Teknis dan Operasional Keselamatan Penerbangan di Bandar udara	%	100	100	100	100	100	100
		IKK 2.2	Persentase Pemenuhan Standar Keamanan Penerbangan di Bandar Udara	%	100	100	100	100	100	100
SKp3	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	IKKp 3.1	Nilai Hasil Evaluasi AKIP Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	Nilai	81,10	80	80,5	81	81,5	82
		IKKp 3.2	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	%	97,54	99,66	98	98	98	98
		IKKp 3.3	Persentase Nilai Aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang Berhasil Diinventarisasi	%	100,64	100	100	100	100	100
		IKKp 3.4	Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)	%	100	100	100	100	100	100

4.4 **KERANGKA PENDANAAN KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS III SILAMPARI TAHUN 2025-2029**

Kantor Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara KELAS III Silampari memiliki 2 (dua) Program yaitu:

1. Program Infrastruktur Konektivitas dengan kegiatan :
 - a. Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara;
 - b. Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara; dan
 - c. Penunjang Teknis Transportasi Udara.
2. Program dukungan Manajemen, dengan kegiatan :
Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN Dan Umum Transportasi Udara (Gaji dan Tunjangan Kinerja, Operasional dan Pemeliharaan Kantor).
3. Kerangka pendanaan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara KELAS III Silampari Tahun 2025-2029 menunjukkan bahwa total kebutuhan anggaran Tahun 2025-2029 sebesar Rp. 536.288.456.000,-. Rekapitulasi kebutuhan pendanaan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara KELAS III Silampari per tahun dapat dilihat pada tabel berikut ini. Adapun rincian kebutuhan pendanaan untuk masing-masing program dan kegiatan dapat dilihat pada Lampiran 2.

Tabel 4.11 Indikasi Pendanaan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara KELAS III Silampari Tahun 2025-2029

NO	PROGRAM/KEGIATAN	Indikasi Pendanaan Tahun 2025-2029 (Rp)					
		2025	2026	2027	2028	2029	TOTAL
KANTOR UPBU SILAMPARI		47.341.818.000	64.658.137.000	151.515.197.000	161.583.716.000	111.189.588.000	536.288.456.000
PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS		4.180.000.000	17.180.137.000	99.289.397.000	104.135.336.000	47.996.370.000	272.781.240.000
4645	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	3.450.000.000	10.678.870.000	87.000.000.000	87.000.000.000	43.162.500.000	231.291.370.000
4646	Keselamatan Dan Kemanan Transportasi Udara	430.000.000	2.950.000.000	10.030.000.000	14.650.000.000	2.100.000.000	30.160.000.000
4647	Penunjang Teknis Transportasi Udara	300.000.000	3.551.267.000	2.259.397.000	2.485.336.000	2.733.870.000	11.329.870.000
PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN		43.161.818.000	47.477.000.000	52.225.800.000	57.448.380.000	63.193.218.000	263.507.216.000

BAB V

PENUTUP

5.1 ARAHAN PELAKSANAAN

Rencana Strategis (Renstra) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Silampari 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 Silampari disusun dengan berpedoman serta memperhatikan hasil kajian potensi dan permasalahan serta analisis lingkungan strategis Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Silampari yang kemudian dituangkan ke dalam Rencana Strategis Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Silampari 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 Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Silampari, khususnya dalam perjanjian kinerja, pengukuran kinerja, dan pelaporan kinerja.

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

5.2 MEKANISME PERUBAHAN DAN PELAKSANAAN EVALUASI

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

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

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

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

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

Kepala Kantor
UPBU Kelas III Silampari



Ditandatangani secara elektronik

Wachyu Setiawan
NIP. 19870614 200003 1 002

