



RENCANA STRATEGIS (RENSTRA)

2025-2029

**KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA
KELAS III TUANKU TAMBUSAI**



Jl. P. Diponegoro Km.12 Pasir Pangaraian - 28565



upbutuankutambusai@kemenhub.go.id

KATA PENGANTAR

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

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

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

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

Pasir Pengaraian, 31 Juli 2026

Kepala Kantor

The image shows a circular official stamp of the Directorate General of Civil Aviation (DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN SIPIL) under the Ministry of Transportation (KEMENTERIAN PERHUBUNGAN). The center of the stamp reads 'KANTOR UPB TUANKU TAMBUSAI'. A handwritten signature in black ink is written over the stamp.

Syamrizki Hadi

NIP. 19820709 200812 1 001

DAFTAR ISI

	Halaman
KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	ii
DAFTAR TABEL	iii
DAFTAR GAMBAR	iv
 BAB I PENDAHULUAN	 1
A. Kondisi Umum.....	1
B. Potensi dan Permasalahan.....	17
 BAB II VISI, MISI TUJUAN DAN SASARAN KANTOR UPBU KELAS III TUANKU TAMBUSAI.....	 30
A. Visi Dan Misi Pembangunan Nasional RPJPN 2025 – 2045.....	30
B. Visi Dan Misi Pembangunan Nasional RPJMN 2025 – 2029	34
C. Visi, Misi, Tujuan Dan Sasaran Kementerian Perhubungan Tahun 2025 – 2029	41
D. Visi, Misi, Tujuan Dan Sasaran Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025 – 2029	49
E. Visi, Misi, Tujuan Dan Sasaran Kantor Upbu Kelas Iii Tuanku Tambusai Tahun 2025 – 2029.....	55
 BAB III ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KANTOR UPBU KELAS III TUANKU TAMBUSAI.....	 60
A. Arah Kebijakan Dan Strategi Pembangunan Nasional	60
B. Manajemen Resiko	103
 BAB IV TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN KANTOR UPBU KELAS III TUANKU TAMBUSAI	 107
A. Sasaran Dan Target Pembangunan Nasional	107
B. Indikasi Kegiatan Strategis	114
 BAB V PENUTUP.....	 119
LAMPIRAN	121

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1. 1 Pagu dan Realisasi Anggaran Tahun 2020-2024	2
Tabel 1. 2 Capaian Nilai Aset Tahun 2020-2024	3
Tabel 1. 3 Realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Tahun 2020-2024	3
Tabel 1. 4 Komposisi Pegawai berdasarkan Pendidikan	4
Tabel 1. 5 Komposisi Pegawai berdasarkan Jabatan	5
Tabel 1. 6 Data Rute Angkutan Udara Tahun 2020 - 2024.....	8
Tabel 1. 7 Data Arus Lalu Lintas Angkutan Udara Tahun 2020 - 2024.....	9
Tabel 1. 8 Capaian Indikator Kinerja Utama (<i>Core Business</i>) Tahun 2020 - 2024	13
Tabel 1. 9 Capaian Indikator Kinerja Penunjang Tahun 2020 - 2024	17
Tabel 1. 10 Produk Domestik Bruto dan PDRB Perkapita Kabupaten Rokan Hulu, 2020 - 2024	21
Tabel 2. 1 Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan	34
Tabel 2. 2 Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025 - 2029 ..	40
Tabel 2. 3 Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2025 - 2029	44
Tabel 2. 4 Matriks Kinerja Penugasan RPJMN 2025-2029 kepada Kementerian Perhubungan (Sub Sektor Transportasi Udara).....	45
Tabel 2. 5 Rumusan Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) Kementerian Perhubungan 2025 - 2029	48
Tabel 2. 6 Indikator Tujuan Ditjen Perhubungan Udara 2025-2029.....	52
Tabel 2. 7 Rumusan Indikator Kinerja Sasaran Kegiatan (IKSK) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Tuanku Tambusai 2025 – 2029	58
Tabel 2. 8 Daftar Indikasi Risiko Pencapaian Sasaran Kegiatan Kantor UPBU Kelas III Tuanku Tambusai Tahun 2025 – 2029	59
Tabel 3. 1 Kegiatan Prioritas Utama RPJMN 2025-2029 (Dukungan Sektor Transportasi).....	74
Tabel 3. 2 Matriks Identifikasi Awal Risiko Utama dan Rencana Mitigasi Risiko (Sektor Transportasi Udara).....	104
Tabel 4. 1 Sasaran Utama Prioritas Nasional RPJMN 2025 – 2029 (Dukungan Sektor Transportasi).....	109
Tabel 4. 2 Program Prioritas dan Kegiatan Prioritas PN 3 RPJMN 2025-2029 (Sektor Transportasi Udara)	110
Tabel 4. 3 Program Prioritas dan Kegiatan Prioritas PN 5 RPJMN 2025-2029 (Sektor Transportasi Udara)	111
Tabel 4. 4 Matriks Kinerja RPJMN 2025 – 2029 (Sektor Transportasi Udara).....	111
Tabel 4. 5 Rincian Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 (Penugasan Ditjen Perhubungan Udara).....	112
Tabel 4. 6 Rincian Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 terkait Biaya Transportasi Logistik Angkutan Udara	114
Tabel 4. 7 Target Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan 2025-2029.....	115
Tabel 4. 8 Sasaran dan Indikator Kinerja Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029	116
Tabel 4. 9 Sasaran dan Indikator Kinerja Kantor UPBU Kelas III Tuanku Tambusai Tahun 2025-2029.....	117
Tabel 4. 10 Indikasi Pendanaan Kantor UPBU Kelas III Tuanku Tambusai Tahun 2025- 2029.....	118

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1. 1 Grafik Alokasi dan Realisasi Anggaran Tahun 2020 - 2024	2
Gambar 1. 2 Grafik Pencapaian Target PNBPN Tahun 2020 – 2024	4
Gambar 2. 1 Keterkaitan RPJMN Tahun 2025 – 2029 dengan RPJPN Tahun 2025 - 2045.....	38
Gambar 2. 2 Sasaran Utama Pembangunan Nasional Tahun 2025 – 2029	39
Gambar 2. 3 Strategy Map Kementerian Perhubungan 2025 - 2029	46
Gambar 2. 4 Strategy Map Ditjen Perhubungan Udara 2025 – 2029	54
Gambar 2. 5 Strategi Map Kantor UPBU Kelas III Tuanku Tambusai Tahun 2025 – 2029	57
Gambar 4. 1 Sasaran dan Target RPJPN 2025 - 2045.....	108
Gambar 4. 2 Sasaran RPJMN 2025 – 2029 terkait Langsung Tugas dan Fungsi Kemenhub	110
Gambar 4. 3 Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029	115

BAB I

PENDAHULUAN

A. Kondisi Umum

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

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

A.1. Capaian Keuangan Tahun 2020-2024

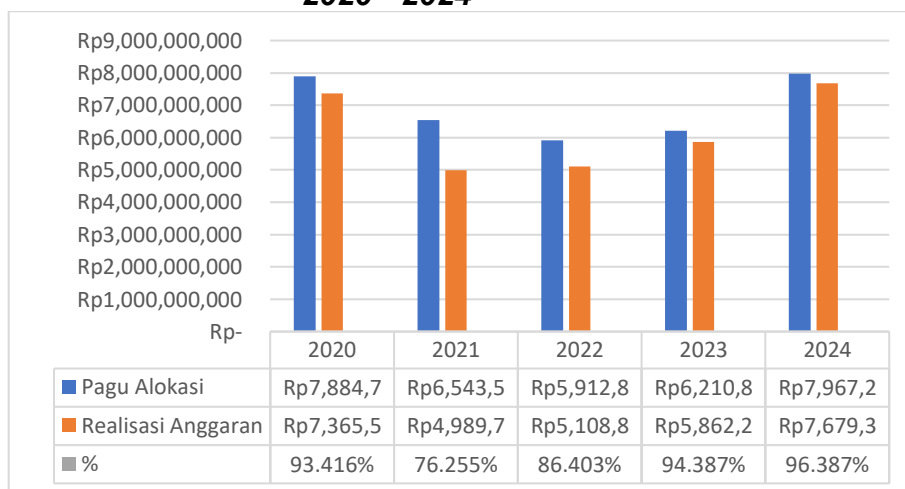
1. Alokasi dan Realisasi Anggaran Tahun 2020 – 2024 (APBN Murni)

Alokasi dan Realisasi Anggaran Tahun 2020 s/d 2024 di Kantor UPBU Kelas III Tuanku Tambusai dapat dilihat pada tabel dan grafik berikut:

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

PROGRAM KEGIATAN/TAHUN	PAGU RENSTRA	PAGU ALOKASI	REALISASI	PERSENTASE REALISASI TERHADAP ALOKASI (%)	PERSENTASE ALOKASI TERHADAP PAGU RENSTRA (%)
2020	Rp 8,768,447,000	Rp 7,884,760,000	Rp 7,365,597,813	93.416%	89.922%
2021	Rp 5,766,552,000	Rp 6,543,506,000	Rp 4,989,743,480	76.255%	113.473%
2022	Rp 59,772,164,008	Rp 5,912,876,000	Rp 5,108,885,197	86.403%	9.892%
2023	Rp 42,495,000,000	Rp 6,210,883,000	Rp 5,862,251,478	94.387%	14.616%
2024	Rp 19,250,000,000	Rp 7,967,255,000	Rp 7,679,397,399	96.387%	41.388%

Gambar 1. 1 Grafik Alokasi dan Realisasi Anggaran Tahun 2020 - 2024



Grafik Pagu dan realisasi belanja APBN tahun 2020-2024 tersebut diatas menunjukkan besarnya penggunaan anggaran dari APBN untuk belanja pegawai belanja dan rutin selama 5 (lima) tahun terakhir dimana realisasi anggaran rata-rata sebesar 89.369 % pertahun. Dalam pelaksanaan anggaran tidak ditemukan permasalahan yang besar, namun terjadinya gap/deviasi antara pagu anggaran yang telah ditetapkan dengan realisasi belanja antara lain disebabkan karena adanya sisa belanja, sisa kontrak, kegiatan yang tidak dilaksanakan, dan dana blokir.

2. Capaian Nilai Aset Tahun 2020 – 2024

Nilai Asset Tahun 2020 s/d 2024 di Kantor UPBU Kelas III Tuanku Tambusai dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1. 2 Capaian Nilai Aset Tahun 2020-2024

URAIAN	NILAI ASET				
	2020	2021	2022	2023	2024
ASET TETAP	Rp 136,886,963,775	Rp 127,914,828,854	Rp 109,640,314,878	Rp 101,028,162,047	Rp 91,180,292,858

Dari tabel diatas, perkembangan capaian nilai aset tahun 2020 – 2025 mengalami penurunan tiap tahunnya yang disebabkan akumulasi penurunan aset yang terdiri dari tanah, peralatan dan mesin, gedung dan bangunan, jalan dan jembatan, irigasi dan jaringan serta tidak ada penambahan aset dalam kurun waktu 5 tahun.

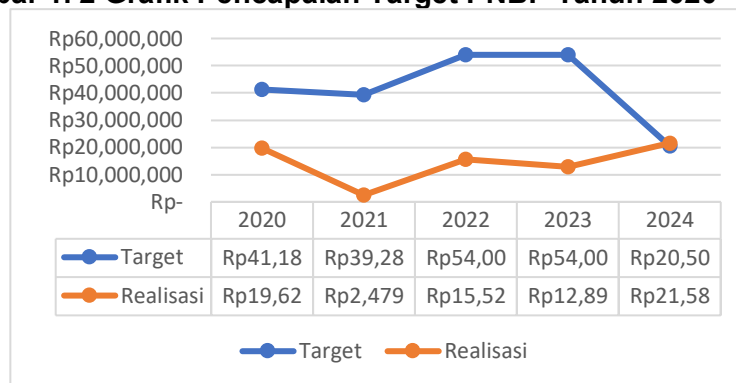
3. Realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak Tahun 2020 – 2024 (PNBP)

Realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak Tahun 2020 s/d 2024 di Kantor UPBU Kelas III Tuanku Tambusai dapat dilihat pada tabel dan grafik berikut:

Tabel 1. 3 Realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Tahun 2020-2024

PROGRAM KEGIATAN/TAHUN	TARGET	REALISASI	%
2020	Rp 41,180,000	Rp 19,623,360	47.653%
2021	Rp 39,280,000	Rp 2,479,751	6.313%
2022	Rp 54,000,000	Rp 15,529,900	28.759%
2023	Rp 54,000,000	Rp 12,895,844	23.881%
2024	Rp 20,500,000	Rp 21,580,280	105.270%

Gambar 1. 2 Grafik Pencapaian Target PNBП Tahun 2020 – 2024



Grafik target dan realisasi PNBП tahun 2020 - 2024 tersebut diatas menunjukkan besarnya realisasi PNBП yang dicapai selama 5 (lima) tahun terakhir dimana capaian realisasi PNBП rata-rata sebesar 42.375% pertahun. Dalam pelaksanaannya terjadinya gap/deviasi terlalu besar antara target dan realisasi antara lain disebabkan karena masih terbatasnya sumber pendapatan bagi pemenuhan PNBП seperti pendapatan jasa kebandarudaraan, pendapatan sewa tanah, gedung dan bangunan.

A.2. Capaian Pengembangan Sumber Daya Manusia

Jumlah pegawai pada Kantor UPBU Kelas III Tuanku Tambusai dari tahun 2020 – 2024 sebagai berikut :

Tabel 1. 4 Komposisi Pegawai berdasarkan Pendidikan

NO	PENDIDIKAN	JUMLAH SDM (Orang)				
		2020	2021	2022	2023	2024
1	S3					1
2	S2	2	2	2	2	1
3	S1	9	13	13	15	15
4	Diploma III	4	4	11	10	10
5	Diploma I	1	1	1		
6	SLTA/SMK	26	28	32	25	25
7	SMP		1	1		
Jumlah		42	49	60	52	52

Tabel 1. 5 Komposisi Pegawai berdasarkan Jabatan

NO	UNIT KERJA	JUMLAH SDM (Orang)				
		2020	2021	2022	2023	2024
1	Tata Usaha	13	19	26	18	18
2	Teknik Operasi Keselamatan Pelayanan Darurat	1	1	1	1	1
3	Aviation Security	15	15	15	15	15
4	PKP-PK	4	4	6	6	6
5	Elektronika Bandara	2	3	3	3	3
6	Listrik Bandara	4	4	5	5	5
7	Bangunan dan Landasan	3	3	4	4	4
Jumlah		42	49	60	52	52

Ket : Data PNS dan Honorer/PPNPN UPBU Kelas III Tuanku Tambusai

Dari tabel tersebut di atas menunjukkan bahwa jumlah SDM Kantor UPBU Kelas III Tuanku Tambusai untuk jabatan teknis dan administratif tahun 2020 berjumlah 42 orang dan 52 orang di tahun 2024. Namun jumlah tersebut masih belum memenuhi kebutuhan pegawai saat ini dimana masih dibutuhkan rekrutmen pegawai untuk memenuhi kebutuhan pegawai di unit kerja.

A.3. Capaian Sarana dan Prasarana

1. Data Umum Bandar Udara

- Data Umum

Nama Bandar Udara	:	Tuanku Tambusai
Kode ICAO	:	WIBG
Kode IATA	:	PPR
Termasuk Provinsi	:	Riau
Kabupaten/Kota	:	Rokan Hulu
Pengelola / Milik	:	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara
Kelas	:	III (tiga)
Jam Operasi	:	07.00 – 14.00 WIB 00.00 – 07.00 UTC
Pesawat Beroperasi	:	Cessna Grand Caravan
Jenis Pelayanan LLU	:	Aerodrome Flight Information Service (AFIS)
Kategori PKP-PK	:	Kategori III (tiga)
Kelompok Peralatan Keamanan Penerbangan	:	Kelompok H
Status Bandar Udara	:	Domestik
Penggunaan Bersama	:	Sipil
Hierarki Bandar Udara	:	Pengumpul (Spoke)

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

- Data Fasilitas Sisi Udara

No	Fasilitas	Ukuran
1	Runway	1.300 m x 30 m
2	Taxiway	189 m x 23 m
3	Apron	135 m x 82,5 m
4	Runway Strip	1.520 m x 150 m
5	RESA	90 m x 60 m
6	Turning Area	66,88 m x 15 m
7	Filler Taxiway	r25

- Data Fasilitas Sisi Darat

No	Fasilitas	Ukuran
1	Terminal Penumpang	3.630 m ²
2	Gedung Administrasi	200 m ²
3	Gedung Operasional	150 m ²
4	Gedung PKP-PK	310 m ²
5	Gedung Garasi	450 m ²
6	Tower	208 m ²
7	Gedung NDB	9 m ²
8	Gedung <i>Power House</i>	96 m ²
9	Gedung <i>Ground Tank</i>	12 m ²

- Data Fasilitas Elektronika Bandara

No	Fasilitas	Ukuran
1	X-Ray Bagasi	1 Unit
2	X-Ray Kabin	1 Unit
3	WTMD	1 Unit
4	HHMD	3 Unit
5	CCTV	25 Unit

- Data Fasilitas Listrik Penerbangan

No	Fasilitas	Ukuran
1	Genset 50 Kva	1 Unit
2	Genset 125 Kva	1 Unit
3	CCR 4 Kva	1 Unit
4	AC	36 Unit
5	PAPI	1 Unit
6	RTIL	1 Unit

- Data Fasilitas PKP-PK

No	Merk/Type Kendaraan/ Peralatan	Jumlah (Unit)
1	Hino Matra / Foam Tender Type V	1 Unit
2	Mitsubishi Triton / Single Cabin / RIV	1 Unit
3	Kia Travelo / Ambulance	1 Unit
4	BA Set	3 Unit
5	Baju Tahan Api	9 Unit
6	Baju Tahan Panas	6 Unit
7	Slang Pemadam 2,5"	1 Unit
8	<i>Oxygen Inhaler</i>	2 Unit
9	Tandu	3 Unit
10	Helmet	6 Unit
11	Selimut Tahan Api (<i>Fire Blanket</i>)	2 Unit
12	Kantong Mayat	10 Unit
13	<i>Handy Talky (HT)</i>	1 Unit
14	Radio VHF	1 Unit

No	Merk/Type Kendaraan/ Peralatan	Jumlah (Unit)
15	<i>Crash Bell</i>	1 Unit
16	Sepatu Tahan Api	6 Unit
17	APAR	18 Unit
18	APAB	8 Unit

- Data Fasilitas Penunjang Operasional

No	Fasilitas	Ukuran
1	Kendaraan Dinas Roda 2	5 Unit
2	Kendaraan Dinas Roda 4	3 Unit
3	Mesin Potong Rumput	5 Unit
4	Traktor	1 Unit
5	Rotary Mower	1 Unit

2. Capaian Rute Angkutan Udara Tahun 2020 – 2024

Data Rute Angkutan Udara Tahun 2020 – 2024 Kantor UPBU Kelas III Tuanku Tambusai dapat dilihat pada table berikut:

Tabel 1. 6 Data Rute Angkutan Udara Tahun 2020 - 2024

TAHUN	RUTE ANGKUTAN UDARA		
	JUMLAH	RUTE	KET
2020	1	PPR- BTH (PP)	Perintis Korwil Dabo
2021	-	-	-
2022	1	PPR- BTH (PP)	Perintis Korwil Dabo
2023	1	PPR- BTH (PP)	Perintis Korwil Dabo
2024	1	PPR- BTH (PP)	Perintis Korwil Dabo

Pencapaian rute selama tahun 2020 – 2024 hanya penerbangan perintis oleh maskapai Susi Air dengan korwil Dabo Singkep namun pada tahun 2021 tidak terdapat rute penerbangan dikarenakan pandemi covid-19. Rute perbangan komersil dari tahun 2020 – 2024 belum terlaksana sehingga perlu adanya dukungan dari Pemerintah Daerah Kabupaten Rokan Hulu agar bisa diupayakan penerbangan komersil.

3. Capaian Lalu Lintas Udara Tahun 2020 – 2024

Tabel 1. 7 Data Arus Lalu Lintas Angkutan Udara Tahun 2020 - 2024

TAHUN	PESAWAT		PENUMPANG		BAGASI (KG)	
	DATANG	BERANGKAT	DATANG	BERANGKAT	DATANG	BERANGKAT
2020	37	37	236	232	2066	1966
2021						
2022	85	85	506	653	4193	4746
2023	53	53	506	560	4309	4263
2024	105	105	1048	1104	5659	5235

Dari grafik tersebut diatas, pada tahun 2021 tidak terdapat penerbangan perintis maupun komersil karena faktor pandemi covid-19. Rata-rata jumlah pergerakan pesawat tiap tahunnya sebesar 112 pergerakan, rata-rata jumlah penumpang tiap tahunnya sebesar 969 penumpang, dan rata-rata bagasi (kg) pertahunnya sebesar 6.487,4 kg. Terdapat peningkatan signifikan pada tahun 2024 karena jumlah frekuensi pergerakan pesawat meningkat dari tahun sebelumnya.

A.4. Capaian Sarana Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan

Tahun 2020 – 2024

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

1. Sasaran Pertama: Meningkatnya Kinerja Pelayanan Prasarana Bandar Udara, terdiri dari empat indikator kinerja utama yaitu (1) Jumlah Penumpang yang Dilayani, (2) Jumlah Pergerakan Pesawat

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

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

Berdasarkan pada hasil evaluasi pada pencapaian indikator kinerja utama (*core business*) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Tuanku Tambusai, pada **sasaran strategis pertama** “Meningkatnya Kinerja Pelayanan Prasarana Bandar Udara” dengan indikator pertama “Jumlah Penumpang yang Dilayani” menunjukkan selama periode Tahun 2020 hingga 2024, capaian indikator kinerja jumlah penumpang yang dilayani menunjukkan hasil yang cukup baik. Pada Tahun 2020, capaian sebesar 49,57%, dengan realisasi 232 penumpang dan target 468 penumpang. Hal ini menunjukkan bahwa penerbangan kurang stabil. Pada Tahun 2021, capaian menurun dengan realisasi 0%. Hal ini disebabkan aturan penerbangan yang ketat akibat pandemi Covid-19 sehingga tidak adanya penerbangan. Pada Tahun 2022, capaian meningkat sebesar 142,13%, dengan realisasi 1.066 penumpang terhadap target renstra sebesar 600 penumpang. Hal ini menunjukkan peningkatan jumlah penumpang yang cukup signifikan dibanding tahun sebelumnya, dikarenakan pemulihan penerbangan paska pandemi Covid-19. Pada Tahun 2023, capaian turun di angka 142,13%, dengan

realisasi 1066 orang terhadap target renstra 750 penumpang. Penurunan terjadi karena faktor berkurangnya frekuensi penerbangan. Pada Tahun 2024, merupakan capaian tertinggi selama kurun waktu lima tahun, yakni sebesar 268,38%, dengan realisasi 2.147 penumpang terhadap target renstra 800 penumpang. Kinerja ini menggambarkan kenaikan yang cukup signifikan, dimana target sudah tidak relevan dengan kondisi *real* saat itu. Secara keseluruhan, meskipun target yang terus meningkat tidak dapat menggambarkan realisasi pada tiga tahun terakhir, namun capaian cenderung mengalami peningkatan. Evaluasi terhadap hambatan dalam peningkatan jumlah penumpang yang dilayani, seperti keterbatasan jumlah maskapai yang tidak dapat mengakomodir permintaan masyarakat, sehingga perlu dilakukan pengembangan infrastruktur sehingga membuka peluang bertambahnya jumlah maskapai.

Pada indikator kedua “Jumlah Pergerakan Pesawat yang Dilayani” menunjukkan selama periode Tahun 2020 hingga 2024, capaian indikator kinerja jumlah pesawat yang dilayani menunjukkan capaian yang cukup baik, walaupun dengan tren penurunan dan kenaikan. Pada Tahun 2020, capaian sebesar 100%, dengan realisasi 74 *movement* sesuai dengan target yang ditetapkan. Hal ini menggambarkan aktivitas penerbangan sangat baik tanpa kendala yang berarti. Pada Tahun 2021, capaian sebesar 0% hal ini menunjukkan target tidak dapat mengakomodir realisasi disebabkan terdapat maskapai yang berhenti beroperasi akibat pandemi Covid-19. Pada Tahun 2022, capaian meningkat sebesar 188.89%, menjadi capaian tertinggi selama kurun waktu lima tahun, dengan realisasi 90 *movement* terhadap target 170 *movement*. Hal ini menunjukkan bahwa aktivitas dan frekuensi penerbangan sudah kembali normal. Pada Tahun 2023, capaian menurun sebesar 106%, dengan realisasi 106 *movement* terhadap target 100 *movement*. Hal ini menggambarkan penurunan capaian kembali terjadi, walaupun begitu target mampu mengakomodir realisasi. Pada Tahun 2024, capaian meningkat sebesar 208%, dengan realisasi 208 *movement* terhadap target 100 *movement*. Kinerja ini menunjukkan kenaikan realisasi, sedangkan target meningkat dari tahun sebelumnya. Secara keseluruhan, capaian cenderung stabil. Evaluasi terhadap hambatan

dalam peningkatan jumlah pergerakan pesawat yang dilayani, seperti keterbatasan penerbangan perintis, sehingga perlu dilakukan pengembangan infrastruktur sehingga membuka peluang bertambahnya penerbangan komersil.

Pada indikator ketiga “Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara” menunjukkan selama periode Tahun 2020 hingga 2024, capaian indikator kinerja indeks kepuasan pengguna jasa layanan bandar udara menunjukkan capaian yang fluktuasi, namun mengarah ke positif. Pada Tahun 2020, capaian sebesar 100%, dengan nilai realisasi 80 sesuai dengan target yang ditetapkan. Hal ini menunjukkan tingkat kepuasan masyarakat terhadap layanan yang telah didapatkan. Pada Tahun 2021, capaian 0% hal ini menunjukkan penurunan indeks dikarenakan tidak adanya survei karena pandemi covid-19. Pada Tahun 2022, capaian menurun sebesar 100%, dengan nilai realisasi 84 sesuai dengan target yang ditetapkan. Hal ini menunjukkan ekspektasi publik terhadap pelayanan bandar udara cukup stabil. Pada Tahun 2023, capaian meningkat sebesar 111,54%, dengan nilai realisasi 91,46 terhadap target 82. Hal ini menunjukkan terjadi peningkatan terhadap jumlah responden dan ekspektasi publik terhadap pelayanan bandar udara yang sudah memuaskan. Pada Tahun 2023, capaian sebesar 116,72% dengan realisasi sebesar 106 dari target 100. Pada Tahun 2024, mengalami penurunan yakni sebesar 113,01%, dengan nilai realisasi 96,06 terhadap target 85. Kinerja ini menunjukkan bahwa Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Tuanku Tambusai, dalam pelayanannya telah mengoptimalkan standar minimum pelayanan bandar udara, serta meningkatkan kualitas prasarana yang ada. Secara keseluruhan, capaian cenderung meningkat. Dengan capaian yang konsisten di atas target, tantangan ke depan adalah mempertahankan nilai kualitas layanan yang tinggi dan terus berinovasi untuk menjaga tingkat kepuasan pengguna jasa layanan bandar udara.

Pada **sasaran strategis kedua** “Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara” dengan indikator pertama “Persentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara” menunjukkan selama

periode Tahun 2020 hingga 2024, capaian indikator persentase pemenuhan standar keselamatan bandar udara menunjukkan hasil yang sangat baik secara umum Tahun 2020, 2022, 2023 hingga 2024 capaian sebesar 100%, dengan realisasi 100 sesuai dengan target yang ditetapkan. Hal ini berkaitan dengan jumlah SDM, pemenuhan fasilitas keselamatan, pemenuhan dokumen keselamatan, serta pemenuhan SOP mitigasi, yang dalam perjalanannya terus melakukan updating. Namun pada tahun 2021 terdapat penurunan karena tidak terupdatenya dokumen keselamatan sehingga capainnya menjadi 90% dari target 100%.

Pada indikator kedua “Persentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara” menunjukkan selama periode Tahun 2020 hingga 2024, capaian indikator persentase pemenuhan standar keamanan bandar udara menunjukkan hasil yang sangat baik secara umum Tahun 2020, 2022, 2023 hingga 2024 capaian sebesar 100%, dengan realisasi 100 sesuai dengan target yang ditetapkan. Hal ini berkaitan dengan jumlah SDM, pemenuhan fasilitas keamanan, pemenuhan dokumen keamanan, serta pemenuhan SOP mitigasi, yang dalam perjalanannya terus melakukan updating. Namun pada tahun 2021 terdapat penurunan karena tidak terupdatenya dokumen keselamatan sehingga capainnya menjadi 90.45% dari target 100%. Hasil capaian indikator kinerja utama (*core business*) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Tuanku Tambusai dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 1. 8 Capaian Indikator Kinerja Utama (*Core Business*)
Tahun 2020 - 2024**

No	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan	Satuan	2020			2021			2022			2023			2024		
				Renstra	Realisasi	%	Renstra	Realisasi	%	Renstra	Realisasi	%	Renstra	Realisasi	%	Renstra	Realisasi	%
1	Meningkatkan kinerja pelayanan Prasarana Bandar Udara	1. Jumlah Pemangkas yang dilayani	Orang	468	232	49.57%	468	0	0%	600	1159	193.17%	750	1066	142.13%	800	2147	269.38%
		2. Jumlah Pengeluaran Pesawat yang dilayani	Angka	74	74	100%	70	0	0%	90	170	188.89%	100	106	106.00%	100	208	208.00%
		3. Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara	Skala	80	80	100%	80	0	0%	82	91.46	111.54%	83	96.88	116.72%	85	96.06	113.01%
		Rata - rata Capaian Sasaran I			83.19%			0%			164.53%			121.62%			196.46%	
2	Meningkatkan Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara	1. Persentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara	%	100	100	100%	100	90	90%	100	100	100%	100	100	100%	100	100	100%
		2. Persentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara	%	100	100	100%	100	90.45	90.45%	100	100	100%	100	100	100%	100	100	100%
Rata - rata Capaian Sasaran II				100%			90.23%			100%			100%			100%		

Selain indikator kinerja utama yang merupakan *core business* Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Tuanku Tambusai, terdapat

sasaran dan indikator kinerja penunjang/pendukung yang menjadi ukuran keberhasilan/administrasi internal dan lingkungan yang terdiri dari satu sasaran strategis penunjang yaitu Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik.

Pada **sasaran strategis penunjang** “Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik”, dengan indikator kinerja penunjang pertama “Jumlah Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)” menunjukkan selama periode Tahun 2020 hingga 2024. Pada Tahun 2020, capaian sebesar 66,67%, dengan realisasi 4 dokumen terhadap target 6 dokumen. Hal ini menunjukkan perubahan Keputusan Menteri terkait IKK Kantor UPBU, sehingga realisasi belum dapat mengakomodir target IKK terbaru. Pada Tahun 2021 hingga 2022, capaian indikator kinerja jumlah dokumen sistem akuntabilitas kinerja instansi pemerintah menunjukkan capaian sebesar 83,33%, dengan realisasi 5 dokumen dari target 6. Sedangkan capaian tahun 2023 – 2024 sebesar 100% dengan realisasi sesuai dengan target yang ditetapkan. Hal tersebut berdasarkan dokumen perencanaan berupa Rencana Strategis, RKT, Perjanjian Kinerja/Revisi Perjanjian Kinerja, Rencana Aksi PK, Laporan Triwulan dan LAKIP. Dengan capaian yang konsisten sesuai target, tantangan ke depan adalah mempertahankan kualitas dan ketepatan pelaporan terhadap penyusunan dokumen perencanaan yang akuntabel berbasis kinerja.

Pada indikator kinerja penunjang kedua “Jumlah Dokumen SPIP” menunjukkan selama periode Tahun 2020 hingga 2024. Selama 5 tahun atau pada tahun 2020 hingga 2024, capaian indikator kinerja jumlah dokumen SPIP menunjukkan 100% selama kurun waktu lima tahun, dengan realisasi 3 dokumen sesuai dengan target yang ditetapkan. Hal ini menunjukkan bahwa pelaksanaan SPIP berjalan sesuai dengan target dokumen SPIP yakni, SK Satgas, CEE (*Control Environment Evaluation*), Daftar Risiko, Peta Risiko/Ranking Risiko, dan Rencana Tindak Pengendalian. Terpenuhinya target indikator menjadi tantangan kedepan, diperlukan strategi penguatan sistem pengendalian internal, peningkatan kapasitas pengelolaan risiko, serta optimalisasi tata kelola yang lebih baik

guna memenuhi standar yang lebih ketat, sehingga pelaksanaan SPIP dan Manajemen Risiko berjalan dengan konsisten.

Pada indikator kinerja penunjang ketiga “Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara” menunjukkan selama periode Tahun 2020 hingga 2024, capaian indikator kinerja persentase realisasi anggaran belanja bandar udara menunjukkan capaian yang fluktuasi. Pada Tahun 2020, capaian sebesar 98.34%, dengan realisasi 93,42% terhadap target 95%. Hal ini menunjukkan bahwa daya serap terhadap pagu anggaran cukup baik, tidak ada kendala yang berarti. Pada Tahun 2021, capaian menurun sebesar 80,87%, dengan realisasi 76,83 terhadap target 95%. Hal disebabkan pandemi covid-19 sehingga belanja barang sedikit terhambat. Pada Tahun 2022, capaian meningkat sebesar 90,95%, dengan realisasi 86,4% terhadap target 95%. Hal ini menunjukkan peningkatan daya serap anggaran semakin baik dari tahun ke tahun. Pada Tahun 2023, capaian meningkat sebesar 95% dengan realisasi 86,4 terhadap target 95. Kinerja ini menunjukkan terdapat pagu anggaran yang belum terserap Tahun 2023. Pada Tahun 2024, capaian naik sebesar 96,39%, dengan realisasi 96,39% terhadap target 100%. Hal ini menunjukkan daya serap anggaran cukup baik dari capaian terendah pada Tahun 2021. Secara keseluruhan, capaian cenderung mengalami fluktuatif. Hasil evaluasi dari kurun waktu lima tahun tersebut yakni rata-rata terdapat sisa anggaran yang tidak terserap dari sisa belanja barang dan pegawai, sehingga realisasi tidak dapat mencapai 100% terhadap target yang ditetapkan. Hal ini mendorong strategi ke depan agar optimalisasi penyerapan anggaran semakin baik.

Pada indikator kinerja penunjang keempat “Nilai Aset Bandar Udara yang Berhasil Diinventarisasi” menunjukkan selama periode Tahun 2020 hingga 2024, capaian indikator kinerja nilai aset bandar udara yang berhasil diinventarisasi menunjukkan capaian yang semakin menurun dari tahun ke tahunnya. Pada Tahun 2020, capaian sebesar 100%, dengan realisasi Rp.136.886.963.775,- sesuai dengan target yang ditetapkan. Hal ini menunjukkan ketercapaian disebabkan kesesuaian target Renstra terhadap realisasi pada Tahun 2020. Pada Tahun 2021,

capaian menurun sebesar 87,16% dengan realisasi Rp. 119.405.367.409,- terhadap target Rp.136.990.000.000,-. Hal ini menunjukkan terdapat penyusutan nilai aset pada Tahun 2021. Pada Tahun 2022, capaian menurun sebesar 79,45%, dengan realisasi Rp. 109.640.314.878,- terhadap target Rp.138.000.000.000,-. Hal ini menunjukkan tidak ada kegiatan belanja modal yang menjadi nilai tambah aset. Pada Tahun 2023, capaian menurun sebesar 72,16%, dengan realisasi Rp. 101.028.162.047,- terhadap realisasi Rp.140.000.000.000,-. Hal ini mencerminkan terdapat penyusutan aset. Pada Tahun 2024, capaian sebesar 64,21% sekaligus menjadi capaian terendah, dengan realisasi Rp. 91.180.292.858,- terhadap target Rp. 142.000.000.000,-. Hal ini mencerminkan secara keseluruhan kenaikan target tidak dapat mengakomodir realisasi nilai aset, karena faktor penyusutan, penghapusan aset, dan kegiatan belanja modal yang tidak selalu ada dalam kurun waktu lima tahun. Oleh karena itu, ini menjadi tantangan ke depan bagaimana menentukan rencana strategis terhadap nilai aset, agar lebih realistis dan menantang.

Pada indikator kinerja penunjang kelima “Persentase Pencapaian Target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)” menunjukkan selama periode Tahun 2020 hingga 2024, capaian persentase pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) menunjukkan capaian yang fluktuasi dengan kecenderungan meningkat yang signifikan. Pada Tahun 2020, capaian sebesar 47,65%, dengan realisasi 47,65% terhadap target 100%. Hal ini menggambarkan potensi penerimaan PNBP yang cukup besar. Pada Tahun 2021, capaian menurun drastis sebesar 6,31%, dengan realisasi 6,31% terhadap target 100%. Hal ini mencerminkan terjadi objek PNBP terdampak pandemi Covid-19, yakni tidak adanya penerbangan. Pada Tahun 2021, capaian meningkat sebesar 28,70%, dengan realisasi 28,70% terhadap target 100%. Kinerja ini menunjukkan pemulihan paska pandemi Covid-19, terbukti dengan frekuensi dan aktivitas penerbangan sudah mulai normal kembali. Pada Tahun 2023, capaian menurun sebesar 23,80%, dengan realisasi 23,80% terhadap target 100%. Pada Tahun 2024, capaian meningkat signifikan sebesar 105,30%, dengan realisasi 105,30% terhadap target 100%. Hal ini

mencerminkan potensi PNPB yang besar, tanpa kendala yang berarti. Secara keseluruhan, capaian mengalami peningkatan setelah pandemi Covid-19. Evaluasi terhadap hambatan dapat menjadi dasar penyusunan penguatan strategi ke depan agar penerimaan PNPB, baik fungsional maupun non fungsional dapat lebih optimal dan disiplin.

Tabel 1. 9 Capaian Indikator Kinerja Penunjang Tahun 2020 - 2024

3	Meningkatkan Kualitas Tata Kelola pemerintahan yang Baik	1	Jumlah dokumen Sistem Akutabilitas	Dok	6	4	67%	6	5	83.33%	6	5	83.33%	6	6	100%	6	6	100%
		2	Jumlah Dokumen BPP	Dok	3	3	100%	3	3	100%	3	3	100%	3	3	100%	3	3	100%
		3	Perencanaan Realisasi Anggaran	%	95	93.42	98.34%	95	76.83	80.87%	95	86.4	90.95%	95	94.16	99%	100	96.39	96.39%
		4	Nilai Aset Bandar Udara yang terdaptasi	Rp	136,886,963,775	136,886,963,775	100.00%	136,990,000,000	119,405,367,459	87.18%	138,000,000,000	109,640,314,878	79.45%	140,000,000,000	101,028,162,047	72.18%	142,000,000,000	91,180,292,858	64.21%
		5	Penyusunan Target Penyerapan	%	100	47.65	47.65%	100	6.31	6.31%	100	28.7	28.70%	100	23.8	23.80%	100	105.3	105.30%

B. Potensi dan Permasalahan

B.1 Lingkungan Internal

a. Man (Sumber Daya Manusia)

Sesuai dengan PM 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara, bahwa Kantor UPBU Kelas III Tuanku Tambusai terdiri atas 52 Pegawai yang terdiri dari 19 Pegawai Negeri Sipil (PNS) dan 33 Pegawai Pemerintah dengan Perjanjian Kerja (PPPK).

a. Urusan Tata Usaha

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

b. Urusan Teknik, Operasi, Keamanan dan Pelayanan Darurat

Urusan Teknik, Operasi, Keamanan dan Pelayanan Darurat mempunyai tugas melakukan pengoperasian, perawatan dan perbaikan fasilitas keselamatan, sisi udara, sisi darat, dan alat-alat besar bandar udara serta fasilitas penunjang, pelayanan pengaturan pergerakan pesawat udara (Apron Movement Control/AMC), penyusunan jadwal penerbangan (slottime), penyiapan penyusunan Rencana Induk Bandar Udara (RIBU), Aerodrome Manual, pengamanan pelayanan pengangkutan penumpang, awak pesawat

udara, barang, jinjingan, pos dan kargo serta barang berbahaya dan senjata, pengawasan, pengendalian keamanan dan ketertiban di lingkungan kerja serta pengoperasian, perawatan dan perbaikan fasilitas keamanan penerbangan dan pelayanan darurat bandar udara, penyusunan Program Keamanan Bandar Udara (Airport Security Program/ ASP), Program Penanggulangan Keadaan Darurat (Airport Emergency Plan/ AEP), dan contingency plan, pengoperasian dan pelayanan fasilitas terminal penumpang, kargo dan penunjang serta pengelolaan dan pengendalian hygiene dan sanitasi, pengawasan dan pengendalian pelayanan minimal bandar udara, informasi penerbangan, pelaksanaan kerja sama dan pengembangan usaha jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara

c. Kelompok Jabatan Fungsional

Mempunyai tugas memberikan pelayanan fungsional dalam pelaksanaan tugas dan fungsi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara sesuai dengan bidang keahlian dan keterampilan.

b. Money (Anggaran)

Pelaksanaan program dan kegiatan di Kantor UPBU Kelas III Tuanku Tambusai didukung oleh anggaran yang bersumber dari **Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN)** melalui Program Keselamatan dan Keamanan Penerbangan serta Program Dukungan Manajemen Internal. Dukungan anggaran tersebut digunakan untuk membiayai penyelenggaraan operasional bandar udara, pemeliharaan sarana dan prasarana, serta kegiatan administrasi. Namun demikian, pengelolaan anggaran masih menghadapi beberapa kendala, antara lain adanya perubahan kebijakan anggaran berupa pemotongan, realokasi, maupun refocusing, keterbatasan pembiayaan yang bersumber dari Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP), serta belum optimalnya penerimaan dari jasa kebandarudaraan.

c. Method (Metode/Prosedur)

Penyelenggaraan operasional bandar udara dilaksanakan berdasarkan berbagai regulasi dan dokumen operasional, antara lain Standard Operating Procedure Bandar Udara (SBU), Airport Manual

(AM), Airport Security Programme (ASP), Airport Emergency Plan (AEP), Keputusan Menteri Perhubungan, Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara, serta Civil Aviation Safety Regulations (CASR). Keberadaan dokumen tersebut menjadi pedoman dalam menjamin keselamatan, keamanan, dan pelayanan bandar udara. Namun demikian, implementasi standar operasional prosedur di lapangan belum sepenuhnya konsisten sehingga masih terdapat perbedaan penerapan antarunit kerja. Selain itu, sebagian proses kerja, khususnya pada fungsi administrasi dan pengendalian operasional, masih dilakukan secara manual sehingga berpotensi mengurangi efisiensi dan akurasi pelaksanaan tugas.

d. Machine (Sarana dan Prasarana)

Kantor UPBU Kelas III Tuanku Tambusai memiliki berbagai fasilitas dan peralatan yang mendukung operasional penerbangan serta pelayanan kepada pengguna jasa, seperti peralatan keamanan X-ray, kendaraan Foam Tender, peralatan navigasi dan komunikasi penerbangan, serta fasilitas operasional lainnya. Ketersediaan sarana dan prasarana tersebut menjadi faktor penting dalam menjamin kelancaran operasional bandar udara. Namun demikian, terdapat sejumlah fasilitas dan peralatan yang telah memasuki usia teknis sehingga memerlukan peremajaan untuk menjaga keandalan dan kinerjanya. Selain itu, pemanfaatan sebagian aset bandar udara masih belum optimal sehingga belum memberikan nilai tambah yang maksimal bagi penyelenggaraan pelayanan.

e. Material (Data dan Dokumen Pendukung)

Penyelenggaraan operasional dan pengembangan bandar udara didukung oleh ketersediaan data, informasi, dan dokumen pendukung yang digunakan sebagai dasar dalam perencanaan, pelaksanaan, evaluasi, serta pengembangan bandar udara sesuai dengan kebutuhan organisasi. Meskipun demikian, proses pengembangan bandar udara masih menghadapi kendala berupa belum disahkannya perubahan Rencana Induk Bandar Udara (RIB), sehingga beberapa rencana pengembangan dan penataan kawasan bandar udara belum

dapat dilaksanakan secara optimal sesuai dengan kebutuhan dan arah pengembangan jangka panjang.

B.2 Lingkungan Eksternal

1. Politik dan Kebijakan

Penyelenggaraan operasional Bandar Udara Tuanku Tambusai didukung oleh kebijakan pemerintah, salah satunya melalui penyediaan akses jalan menuju bandar udara oleh Pemerintah Daerah yang berkontribusi terhadap peningkatan konektivitas dan kemudahan akses bagi masyarakat. Namun demikian, pengembangan bandar udara masih menghadapi tantangan berupa belum optimalnya dukungan kebijakan pemerintah terhadap pengembangan infrastruktur kebandarudaraan. Selain itu, penerapan **Instruksi Presiden Nomor 1 Tahun 2025 tentang Efisiensi Belanja dalam Pelaksanaan APBN dan APBD** berdampak pada pembatasan anggaran, sehingga dapat memengaruhi pelaksanaan program pembangunan, pemeliharaan, dan peningkatan layanan bandar udara.

2. Ekonomi

Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) merupakan salah satu perangkat data ekonomi yang dapat digunakan untuk mengevaluasi kinerja pembangunan ekonomi suatu wilayah (provinsi maupun kabupaten/kota). Perangkat data ini dapat pula digunakan untuk kepentingan dan tujuan lain, seperti sebagai dasar pengembangan model-model ekonomi dalam rangka menyusun formulasi kebijakan, tingkat percepatan uang beredar (*velocity of money*), pendalaman sektor keuangan (*financial deepening*), penetapan pajak, kajian ekspor dan impor dan sebagainya.

Kondisi Ekonomi perekonomian Kabupaten Rokan Hulu menunjukkan perkembangan yang baik pada periode 2020-2024. Ekonomi Kabupaten Rokan Hulu mulai membaik setelah pada tahun 2015 mengalami penurunan yang cukup signifikan akibat ketidakpastian perekonomian nasional dan global, serta adanya bencana kebakaran hutan dan lahan (*karhutla*) di wilayah Kabupaten Rokan Hulu. Hal ini terlihat dari total nilai PDRB yang terus meningkat dan pertumbuhan

ekonomi yang terus menunjukkan arah positif. Fenomena ekonomi tersebut digambarkan melalui nilai PDRB per kapita, yang merupakan hasil bagi antara nilai tambah yang dihasilkan oleh seluruh kegiatan ekonomi dengan jumlah penduduk. Oleh karena itu, besar kecilnya jumlah penduduk akan mempengaruhi nilai PDRB per kapita, sedangkan besar kecilnya nilai PDRB sangat tergantung pada potensi sumber daya alam dan faktor-faktor produksi yang terdapat di daerah tersebut. PDRB per kapita atas dasar harga berlaku menunjukkan nilai PDRB per kepala atau per satu orang penduduk yang dipengaruhi faktor inflasi.

Tabel 1. 10 Produk Domestik Bruto dan PDRB Perkapita Kabupaten Rokan Hulu, 2020 - 2024

Nilai PDRB/GRDP (Juta Rupiah/Million rupiahs)						
		2020	2021	2022	2023*	2024**
-	ADHB/ at current price	36.087.003,01	42.177.460,42	49.107.077,95	52.156.580,21	56.646.717,88
-	ADHK/ at 2010 Constant Price	25.482.410,37	26.750.937,68	28.093.709,87	29.250.575,96	30.042.437,62
PDRB per Kapita/Per Capita GRDP (Juta Rupiah/Million rupiahs)						
-	ADHB/ at current price	64,53	74,22	85,14	89,13	95,45
-	ADHK/ at 2010 Constant Price	45,56	47,07	48,71	49,99	50,62
-	Pertumbuhan PDRB per Kapita ADHK 2010/ Growth of Per Capita GRDP at 2010 Constant Price	23,37	3,32	3,47	2,62	1,27
-	Jumlah Penduduk (orang)/Population (People)	559.267	568.268	576.766	585.183	593.486
-	Pertumbuhan Jumlah Penduduk (Persen)/ Population Growth (Percent)	-17,71	1,61	1,50	1,46	1,42

* Angka sementara/Preliminary figures

** Angka sangat sementara/Very preliminary figures

Keterangan/Information:

Sumber data jumlah penduduk/Source of population data

Tahun/year 2020 : Berdasarkan Hasil Proyeksi Penduduk Interim 2020-2023 (Pertengahan tahun/Juni)

Tahun/year 2021-2024 : Berdasarkan Hasil Proyeksi Penduduk Hasil SP2020

3. Sosial Budaya

Rokan Hulu memiliki keunikan tersendiri karena julukannya sebagai "*Negeri Seribu Suluk*". Wilayah ini memiliki perpaduan budaya Melayu yang kuat, keberagaman etnis (Melayu, Jawa, Batak, Minang), serta tantangan dari sektor perkebunan kelapa sawit yang dominan. Keseimbangan antara pelestarian identitas lokal dengan adaptasi modernitas sebagai "*Negeri Seribu Suluk*" yang heterogen,

keberhasilan pembangunan tidak hanya diukur dari pertumbuhan ekonomi, melainkan dari tiga aspek kunci:

- **Resiliensi Budaya:** Penguatan nilai-nilai religius dan adat Melayu Rokan menjadi fondasi utama untuk menangkal dampak negatif globalisasi dan digitalisasi pada generasi muda.
- **Harmoni dalam Keberagaman:** Pengelolaan kemajemukan etnis dan penyelesaian konflik agraria secara persuasif melalui penguatan Lembaga Adat adalah kunci stabilitas wilayah yang menjadi pusat perkebunan.
- **Kualitas Sumber Daya Manusia:** Penanganan masalah sosial dasar—seperti narkoba, stunting, dan kemiskinan di area penyangga industri—menjadi syarat mutlak untuk menciptakan masyarakat yang berdaya saing menuju Indonesia Emas 2045.

Dengan menjadikan kearifan lokal sebagai instrumen pembangunan, Kabupaten Rokan Hulu diharapkan mampu bertransformasi menjadi daerah yang maju secara material namun tetap teguh secara spiritual dan kultural.

4. Politik

Pemerintah Kabupaten Rokan Hulu perlu menyinergikan rencana pengembangan wilayah dengan kebijakan efisiensi BUMN pusat, terutama dalam memaksimalkan trafik udara domestik guna mendukung julukan "Negeri Seribu Suluk" sebagai destinasi wisata religi dan pusat agribisnis yang terkoneksi secara nasional.

- **Dinamika Ekonomi-Politik dan Kebijakan Pusat Periode 2020-2024** menunjukkan bahwa stabilitas sosial politik di Rokan Hulu sangat dipengaruhi oleh kebijakan ekonomi makro, terutama restrukturisasi BUMN (seperti PTPN) yang menjadi pilar utama ekonomi daerah.
- **Dampak Kebijakan BUMN:** Penataan ulang kerjasama dan efisiensi di bawah Kementerian BUMN (2020-2024) berkontribusi pada pemulihan ekonomi pasca-pandemi, di mana ekonomi Rohul mampu bangkit dengan pertumbuhan mencapai 2,61% (y-on-y) pada triwulan III-2024.

- **Infrastruktur Baru:** Pembukaan konektivitas (termasuk optimalisasi fungsi Bandara Tuanku Tambusai) mulai dipandang sebagai mesin pertumbuhan baru untuk memecah ketergantungan pada sektor perkebunan tunggal.

a. **Pasar Penerbangan dan Trafik Domestik.**

Data nasional dan regional menunjukkan anomali yang lucrative:

- **Pertumbuhan Trafik:** Meskipun industri penerbangan nasional bersifat oligopoli (didominasi grup besar), trafik domestik di Riau dan sekitarnya tetap tumbuh stabil di atas 12% per tahun (di luar periode puncak pandemi).
- **Intervensi Pemerintah:** Kebijakan penurunan harga tiket pesawat hingga 10% pada akhir 2024 (Nataru) menunjukkan kuatnya pengaruh politik pusat dalam mengendalikan daya beli masyarakat daerah, yang berdampak langsung pada mobilitas warga Rokan Hulu menuju pusat-pusat ekonomi lain.

b. **Reorientasi Prioritas Bisnis dan Sosial**

- **Optimalisasi Bandara Daerah:** Rokan Hulu memiliki potensi besar untuk meningkatkan trafik domestik seiring dengan perbaikan infrastruktur bandara baru di wilayah Sumatera. Hal ini seyogianya menjadi prioritas untuk menekan biaya logistik dan meningkatkan konektivitas sosial-budaya.
- **Risiko Oligopoli:** Struktur pasar yang cenderung oligopoli menuntut pemerintah daerah (melalui koordinasi dengan pusat) untuk memastikan kerjasama layanan penerbangan ditata ulang agar lebih kompetitif dan sesuai dengan kebutuhan pasar lokal Rohul.

5. Pertahanan dan Keamanan

Penetapan kawasan strategis nasional dilakukan diperuntukkan bagi kepentingan pemeliharaan keamanan dan pertahanan negara berdasarkan geostrategi nasional, diperuntukkan bagi basis militer, daerah latihan militer, daerah pembuangan amunisi dan peralatan pertahanan lainnya, gudang amunisi, daerah uji coba sistem persenjataan, dan/atau kawasan industri sistem pertahanan, atau merupakan wilayah kedaulatan negara termasuk pulaupulau kecil terluar yang berbatasan langsung dengan negara tetangga dan/atau laut lepas. Berdasarkan PP Nomor 26 Tahun 2008 tentang RTRWN, pada Kabupaten Rokan Hulu terdapat Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) yaitu Pasir Pengaraian. Sedangkan untuk lokasi Pusat Kegiatan Strategis Nasional, di Kabupaten Rokan Hulu tidak terdapat Pusat Kegiatan Strategis Nasional (PKSN). Untuk penetapan Kawasan Strategis Nasional (KSN), di Kabupaten Rokan Hulu terdapat Kawasan Hutan Lindung Mahato sebagai kawasan strategis nasional berdasarkan aspek kepentingan fungsi dan daya dukung lingkungan hidup.

6. Kondisi Geografis Wilayah

Secara geografis, Kabupaten Rokan Hulu terletak diantara 100° -101° 52' Bujur Timur dan 00 - 10 30' Lintang Utara. Dengan luas wilayah yaitu 7.462,18 Km². Adapun batas wilayah Kabupaten Rokan Hulu adalah sebagai berikut: Sebelah Utara: Provinsi Sumatra Utara dan Kabupaten Rokan Hilir Sebelah Selatan: Kabupaten Kampar Sebelah Barat: Provinsi Sumatera Barat Sebelah Timur: Kabupaten Kampar. Kabupaten Rokan Hulu terdiri dari 16 kecamatan. Kecamatan terluas adalah Kecamatan Rokan IV Koto yaitu 152.223,01 Ha (17,86 persen) diikuti oleh Kecamatan Tambusai Utara 129.470,70 Ha (15,19 persen), Kecamatan Rokan IV Koto yaitu 99.867,87 Ha (11,72 persen), Kecamatan Tambusai 70.013,01 Ha (8,22 persen).

B.3 Potensi (Kekuatan dan Peluang)

1. Sumber Daya Alam

Letak geografis Kabupaten Rokan Hulu (Rohul) yang strategis, dekat dengan kawasan Bukit Barisan mempunyai banyak potensi Sumber Daya Alam (SDA). Daerah ini menjadi satu-satunya daerah yang kaya dengan SDA. Berdasarkan data BPS Kabupaten Rokan Hulu, Bank Indonesia serta Dinas Penanaman Modal (DPMPTSP) periode 2020 – 2024 sebagai berikut

a. Sektor Perkebunan

Sektor ini tetap menjadi tulang punggung, namun dengan pergeseran fokus pada hilirisasi dan produktivitas lahan.

- Luas Lahan Kelapa Sawit: Hingga tahun 2023, luas perkebunan kelapa sawit di Rohul telah mencapai lebih dari 435.000 hektar (meningkat tajam dari data 2002). Rokan Hulu kini menjadi salah satu kabupaten dengan luas sawit terbesar di Provinsi Riau.
- Produksi CPO: Produksi TBS (Tandan Buah Segar) rata-rata mencapai 4,5 - 5 juta ton per tahun. Fokus utama 2020-2024 adalah program PSR (Peremajaan Sawit Rakyat) untuk menggantikan tanaman tua guna menjaga kestabilan PDRB.
- Komoditas Karet: Mengalami penurunan luas lahan secara perlahan karena banyak petani melakukan konversi ke sawit. Namun, karet tetap menjadi komoditas unggulan kedua dengan luas sekitar 58.000 hektar.

b. Pertambangan dan Energi (Migas & Minerba)

- Migas Eksplorasi di Wilayah Kerja (WK) Rokan pasca alih kelola ke Pertamina Hulu Rokan (PHR) pada 2021 memberikan dampak *multiplier effect* bagi sub-kontraktor lokal di Rohul.
- Batubara & Batu Kapur: Potensi di kawasan Bukit Barisan (Kecamatan Rokan IV Koto dan Tandun) mulai dilirik kembali untuk mendukung industri semen dan pembangkit listrik, meskipun terkendala regulasi kawasan hutan lindung.
- Energi Terbarukan: Pemanfaatan limbah cair sawit (POME) menjadi Pembangkit Listrik Tenaga Biogas (PLTBg) di

beberapa PKS (Pabrik Kelapa Sawit) di Rohul mulai masif dikembangkan sejak 2021.

c. PDRB dan Struktur Ekonomi

Kontribusi Sektor Pertanian: Masih mendominasi dengan kontribusi di angka 38% - 42% terhadap PDRB (Data BPS 2023). Angka ini terlihat menurun persentasenya dibanding 2002 karena mulai tumbuhnya sektor perdagangan dan industri pengolahan.

d. Potensi Batu Alam

Pasca *booming* batu akik (2014-2016), saat ini Batik Suligi dan Solar Rokan beralih menjadi komoditas Ekonomi Kreatif berbasis komunitas dan kolektor. Pemerintah daerah mendorong ini masuk ke dalam katalog produk UMKM daerah sebagai souvenir khas "Negeri Seribu Suluk".

2. Pariwisata

Hampir di setiap daerah di Indonesia memiliki destinasi pariwisata yang sangat menarik untuk di kunjungi, salah satunya adalah Provinsi Riau. Provinsi Riau memiliki banyak potensi wisata, terletak ditengah-tengah pulau sumatera yang memiliki potensi wisata yang menarik membuat Provinsi Riau mulai di lirik sebagai tempat tujuan wisata. Dari sekian banyak kabupaten yang ada di Provinsi Riau, Kabupaten Rokan Hulu juga termasuk salah satu kabupaten yang memiliki daerah tujuan wisata yang cukup banyak dan menarik untuk dikunjungi. Kabupaten Rokan Hulu merupakan sebuah kabupaten yang ada di Provinsi Riau Daratan, memiliki letak yang sangat strategi di tengah pulau Sumatera, di bentengi jajaran Bukit Barisan memiliki tiga sungai besar, iklim yang baik, dan merupakan daratan tertinggi di Provinsi Riau. Dari letak yang sangat strategi, Kabupaten Rokan Hulu ini memiliki banyak potensi wisata alam yang sangat menarik untuk dikunjungi. Diantaranya Air Panas Hapanasan, Air Panas Suaman, Pawan Resort, Gua Huta Sikapar, Danau Cipogas, Makam Raja Rambah, Danau Menaming, Air Terjun Aek Matua, Danau Puar, Danau Ombak, Gua Tujuh Serangkai, Gua Puo Raya, Rumah Batu Serombow, Air Terjun

Sungai Sitolang, Istana Raja Rokan, Benteng Tujuh Lapis, Taman Nasional Bukit Suligi.

B.4 Permasalahan

1. Sumber Daya Manusia

Sumber Daya Manusia yang dimiliki oleh UPBU Kelas III Tuanku Tambusai secara keseluruhan mengalami kekurangan, untuk meningkatkan kompetensi yang handal perlu ditingkatkan lagi Sumber Daya Manusia melalui Diklat, Bimtek dan Sosialisasi pada bidangnya masing-masing, sehingga dalam melaksanakan kegiatan sehari-hari kegiatan operasional UPBU Kelas III Tuanku Tambusai dapat berjalan secara optimal. Tahun 2024 jumlah PNS sebanyak 19 Orang dan PPNPN sebanyak 33 Orang, karena keterbatasan bidang PNS sehingga terjadi rangkap jabatan/Tupoksi untuk menunjang kegiatan perkantoran dan operasional penerbangan.

2. Regulasi

Dokumen Rencana Induk Bandar Udara (Master Plan) hingga saat ini masih dalam proses penyelesaian (Pengesahan) sehingga setiap pembahasan Pagu Kebutuhan Anggaran selalu terkendala dalam pengembangan Bandar Udara.

3. Pelayanan Sarana dan Prasarana

Sarana dan Prasarana Kantor UPBU Kelas III Tuanku Tambusai perlu dilakukan pemeliharaan dan pembaharuan, karena faktor usia peralatan dan bangunan sarana prasarana yang sudah habis masa manfaat. Pembaharuan dimaksud untuk sarana dan prasarana demi menjaga kelancaran kegiatan pelayanan penerbangan. Adapun permasalahan yang dijumpai dilapangan terkait pelayanan penumpang antara lain:

- a. Perlunya rehabilitasi terminal untuk mengoptimalkan pelayanan penerbangan
- b. Ditemukan genangan air setelah hujan pada Apron, Taxiway dan perlunya pelapisan pada Runway.

- c. Proses Hibah Aset milik Pemerintah Daerah Kabupaten Rokan Hulu Kepada Direktorat Jenderal Perhungan Udara belum dapat terselesaikan sehingga kegiatan pengembangan bandar udara belum dapat berjalan secara optimal dan berkesinambungan.

4. Anggaran

Dalam pengalokasian anggaran dan pelaksanaan anggaran di Kantor UPBU Kelas III Tuanku Tambusai ditemukan permasalahan antara lain tidak seluruh anggaran yang dialokasikan dapat terserap dikarenakan PNPB tidak mencapai target yang menyebabkan beberapa anggaran dana dari PNPB tidak dapat dicairkan. Selain itu adanya pemblokiran/ penghematan/ pemotongan anggaran yang dilakukan oleh Kementerian Keuangan juga mengakibatkan tidak tercapainya target kegiatan peningkatan kapasitas dan pelayanan bandar udara yang akan berpengaruh terhadap kinerja bandar udara.

5. Keselamatan dan Keamanan Bandara

Sistem Pengamanan Pada Kantor UPBU Kelas III Tuanku Tambusai adalah Kategori H dan untuk Kategori Pelayanan Keselamatan pada Kantor UPBU Kelas III Tuanku Tambusai adalah Kategori III (tiga), dengan didukung kondisi peralatan fasilitas keselamatan yang sesuai/standard dengan kategori 6 untuk menunjang kegiatan operasional penerbangan di Bandar Udara Kelas III Tuanku Tambusai. Adapun permasalahan yang dijumpai di lapangan terkait aspek keselamatan dan keamanan antara lain :

- a. Perlu adanya penambahan jalan inspeksi di area sisi udara karena selama ini kegiatan patroli area sisi udara hanya melalui Runway sehingga kurang optimal.
- b. Fasilitas keselamatan kurang maksimal karena faktor usia sehingga perlu optimalisasi pemenuhan peralatan PKP-PK
- c. Perlu adanya pengadaan kendaraan PKP-PK

- d. Pemahaman masyarakat tentang keamanan penerbangan masih kurang sehingga masih ditemukan pelanggaran oleh penumpang / masyarakat di area bandar udara.

BAB II

VISI, MISI TUJUAN DAN SASARAN KANTOR UPBU KELAS III TUANKU TAMBUSAI

A. VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL RPJPN 2025 – 2045

1. VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL RPJPN 2025 – 2045

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

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

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

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

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

A. TRANSFORMASI INDONESIA

1. Transformasi Sosial;

IE1 Kesehatan untuk Semua

IE2 Pendidikan Berkualitas yang Merata

IE3 Perlindungan Sosial yang Adaptif

2. Transformasi Ekonomi;

IE4 Iptek, Inovasi dan Produktivitas Ekonomi IE5 Penerapan
Ekonomi Hijau

IE6 Transformasi Digital

IE7 Integrasi Ekonomi Domestik dan Global

IE8 Perkotaan dan Perdesaan sebagai Pusat Pertumbuhan
Ekonomi

3. Transformasi Tata Kelola;

IE9 Regulasi dan Tata Kelola yang Berintegritas dan Adaptif

B. LANDASAN TRANSFORMASI

4. Supremasi Hukum, Stabilitas, dan Kepemimpinan Indonesia;

IE10 Hukum, Berkeadilan, Keamanan Nasional, Tangguh dan
Demokrasi

Substansial

IE11 Stabilitas Ekonomi Makro

IE12 Ketangguhan Diplomasi dan Pertahanan Berdaya Gentar
Kawasan

5. Ketahanan Sosial Budaya dan Ekologi;

IE13 Bergama Maslahat dan Berkebudayaan Maju

IE14 Keluarga Berkualitas, Kesenjangan Gender dan Masyarakat
Inklusif

IE15 Lingkungan Hidup Berkualitas

IE16 Berketahanan Energi, Air dan Kemandirian Pangan

IE17 Resiliensi terhadap Bencana dan Perubahan Iklim

C. KERANGKA IMPLEMENTASI TRANSFORMASI

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

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

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

sosial, ekonomi, dan tata kelola, yang dilengkapi dengan landasan transformasi supremasi hukum, stabilitas, dan kepemimpinan Indonesia, serta ketahanan sosial budaya dan ekologi. Penerjemahan tersebut dilakukan sesuai karakteristik masing-masing wilayah.

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

2. SASARAN PEMBANGUNAN NASIONAL 2025 - 2045

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

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

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

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

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

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

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

B. VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL RPJMN 2025 – 2029

1. VISI PRESIDEN DAN WAKIL PRESIDEN 2025 – 2029

“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%.

2. 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 sebagai berikut:

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.

3. SASARAN PEMBANGUNAN NASIONAL 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 sebagai berikut:

Gambar 2. 2 Sasaran Utama Pembangunan Nasional Tahun 2025 – 2029



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

dilihat pada Lampiran II Perpres No 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029.

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

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

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

- a. Sasaran pada PN3 dan PN5 terkait stok infrastruktur dan biaya logistik terkait dengan tugas Kementerian Perhubungan dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi (Pasal 5 Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan);
- b. Sasaran pada PN4 terkait pendidikan yang berkualitas terkait dengan fungsi Kementerian Perhubungan dalam pelaksanaan pengembangan sumber daya manusia transportasi (Pasal 6 Butir f. Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan);

- c. Sasaran pada PN7 terkait dengan reformasi birokrasi fungsi Kementerian Perhubungan dalam pemberian dukungan administrasi, pengelolaan BMN/Kekayaan Negara, dan pelaksanaan pengawasan di Lingkungan Kementerian Perhubungan (Pasal 6 Butir c., d., dan e. Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan).

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

1. VISI DAN MISI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

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. TUJUAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 2025 – 2029

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabel 2. 3 Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2025 - 2029

PERSPEKTIF	TUJUAN	INDIKATOR	SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
STAKEHOLDER PERSPECTIVE (Externallites)	T.0	Terwujudnya nilai tambah transportasi dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029	Kinerja pada level Stakeholder Perspective diukur pada tingkatan nasional (RPJMN 2025-2029)	
CUSTOMER PERSPECTIVE (Core Business)	T.1	Terwujudnya transportasi nasional yang handal, inklusif, dan berdaya saing	IKT.1	Capaian kinerja penyediaan layanan transportasi nasional % Capaian Kinerja Penyediaan Layanan Transportasi Nasional (CKL_{ns}) $CKL_{ns} = \frac{RKE_{ns}/TRE_{ns} + RTI_{ns}/TTI_{ns} + RIKM_{ns}/TKM_{ns} + RTK_{ns}/TTK_{ns}}{4}$ RKE_{ns} = Realisasi Rasio Konktivitas Transportasi Nasional TRE_{ns} = Target Rasio Konektivitas Transportasi Nasional RTI_{ns} = Realisasi Tingkat Integrasi Transportasi Nasional TTI_{ns} = Target Tingkat Integrasi Transportasi Nasional RIKM_{ns} = Realisasi IKM terhadap pelayanan publik sektor transportasi TKM_{ns} = Target IKM terhadap pelayanan publik sektor transportasi RTK_{ns} = Realisasi Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional TTK_{ns} = Target Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional
INTERNAL BUSINESS PROCESS PERSPECTIVE (Technical Support)	T.2	Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas	IKT.2	Capaian kinerja penyusunan rekomendasi kebijakan dan peningkatan SDM transportasi % Capaian Kinerja Penyusunan Rekomendasi Kebijakan dan Peningkatan SDM Transportasi (CKRSD) $CKRSD_{ns} = \frac{RIK_{ns}/TIK_{ns} + RCP_{ns}/TCP_{ns}}{2}$ RIK_{ns} = Realisasi Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi TIK_{ns} = Target Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi RCP_{ns} = Realisasi Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten TCP_{ns} = Target Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten
LEARNING AND GROWTH PERSPECTIVE (Management Support)	T.3	Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di Lingkungan Kementerian Perhubungan	IKT.3	Capaian kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan % Capaian Kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan (CKRB) $CKRB_{ns} = \frac{RIR_{ns}/TIR_{ns}}{1}$ RIR_{ns} = Realisasi Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan TIR_{ns} = Target Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan

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

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

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

koordinator maupun pengampu dalam pencapaiannya, seperti yang dirangkum berikut.

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

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

3. SASARAN STRATEGIS KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 2025 – 2029

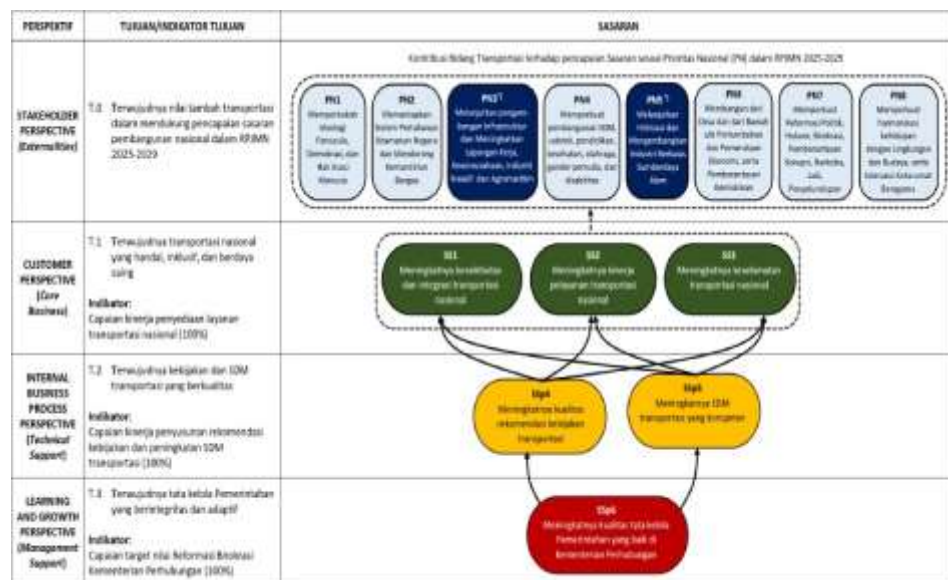
Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 ditetapkan sebagai bentuk dukungan terhadap pencapaian Sasaran Utama dan Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 sesuai lingkup tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan dalam Perpres Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian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

Terdapat 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, 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 diatas. Struktur tersebut disusun dengan pendekatan Balanced Score Card (BSC) yang secara komprehensif telah mengakomodir peran dari setiap Unit Eselon I di Kementerian Perhubungan beserta dengan seluruh program dan kegiatan pembangunan yang dilaksanakan.

Gambar 2. 3 Strategy Map Kementerian Perhubungan 2025 - 2029



*) Pada level Stakeholder (T.0) merupakan tujuan dan sasaran pada level Nasional (RPJMN 2025-2029) yang pengukurannya dikoordinasikan oleh Komite Kelengkapan Perencanaan dan Kementerian PPN/Sagresnas.
 **) Pada PN3 dan PN5 terdapat pengakuan langsung kepada Kementerian Perhubungan sebagai koordinator pencapaian indikator Program Prioritas atau pengumpul pencapaian indikator Kegiatan Prioritas pada Lembar II RPJMN 2025-2029.

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

1. Pada *Stakeholders Perspective* (SP) digambarkan dukungan Kementerian Perhubungan terhadap pencapaian Astacita Presiden

(Prioritas Nasional) dalam RPJMN 2025-2029 yang merepresentasikan nilai tambah (externalities) bidang transportasi terhadap pengurangan emisi Gas Rumah Kaca, peningkatan stok infrastruktur, penurunan biaya logistik, peningkatan penyerapan SDM Pendidikan tinggi, dan peningkatan kemajuan penerapan Reformasi Birokrasi.

2. Pada *Customers Perspective* (CP) terdapat 3 (tiga) Sasaran Strategis (SS.1, SS.2, dan SS.3) mewakili kegiatan utama (core business) Kementerian Perhubungan sesuai tugas dan fungsi dalam Perpres No 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan, yakni: (1) konektivitas dan integrasi (2) pelayanan, dan (3) keselamatan transportasi. Ketiga sasaran strategis yang berada pada level CP ini merepresentasikan hasil kinerja (outcome) Kementerian Perhubungan dalam menyediakan pelayanan publik di bidang transportasi.
3. Pada *Internal Business Perspective* (IBP) terdapat 2 (dua) Sasaran Strategis Pendukung (SSp.4 dan SSp.5) yang merupakan dukungan teknis (technical support) bagi penyediaan pelayanan publik di bidang transportasi (SS1, SS2 dan SS3 pada CP). Bisnis proses utama Kementerian Perhubungan berkaitan dengan teknis penyediaan layanan transportasi yang mencakup proses perumusan, penetapan, dan pelaksanaan penyusunan rekomendasi kebijakan transportasi yang berkualitas yang diejawantahkan melalui penyediaan sarana, prasarana, dan jaringan pelayanan sesuai standar teknis yang berlaku serta dioperasikan oleh SDM transportasi yang berkompeten.
4. Pada *Learning and Growth Perspective* (LGP) terdapat 1 (satu) Sasaran Strategis Pendukung (SSp.6) yang merupakan dukungan manajemen (manajemen support) bagi jajaran Kementerian Perhubungan agar dapat melaksanakan bisnis proses secara optimal. Sasaran terkait dukungan manajemen ini mencakup kualitas pengelolaan ASN, keuangan, aset, data dan informasi, regulasi dan kelembagaan yang diukur melalui tingkat pelaksanaan Reformasi Birokrasi (Good Governance) di lingkungan Kementerian Perhubungan.

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

Tabel 2. 5 Rumusan Indikator Kinerja Sasaran Strategis (IKSS) Kementerian Perhubungan 2025 - 2029

SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
SS.1 Meningkatnya konektivitas dan integrasi transportasi nasional	IKSS.1.1 Rasio konektivitas transportasi nasional	Rasio	Rasio Konektivitas Transportasi Nasional (RK_{TN}) $RK_{TN} = (RK_{TD} + RK_{PK} + RK_{TL} + RK_{UD})/4$ RK_{TD} = Rasio konektivitas transportasi darat RK_{PK} = Rasio konektivitas transportasi perkeretaapian RK_{TL} = Rasio konektivitas transportasi laut RK_{UD} = Rasio konektivitas transportasi udara
	IKSS.1.2 Tingkat integrasi transportasi nasional	%	Tingkat integrasi transportasi nasional (TI_{TN}) $TI_{TN} = (TI_{TA} + TI_{TW} + TI_{TP})/3$ TI_{TA} = Tingkat integrasi transportasi antarmoda TI_{TW} = Tingkat integrasi transportasi multimoda TI_{TP} = Tingkat integrasi transportasi perkotaan
SS.2 Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi nasional	Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi	Indeks	Indeks kepuasan masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik sektor transportasi (IKM_{TP}) $IKM_{TP} = (IKM_{TD} + IKM_{PK} + IKM_{TL} + IKM_{UD} + IKM_{AM})/5$ IKM_{TD} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Darat IKM_{PK} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Perkeretaapian IKM_{TL} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Laut IKM_{UD} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Udara IKM_{AM} = IKM terhadap pelayanan publik Transportasi Antarmoda dan Multimoda IKM diukur melalui survei sesuai dengan Permenpan RB Nomor 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik
SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA	SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
SS.3 Meningkatnya keselamatan transportasi nasional	IKSS.3 Tingkat keselamatan transportasi nasional	%	Tingkat keselamatan transportasi nasional (TK_{TN}) $TK_{TN} = (TK_{TD} + TK_{PK} + TK_{TL} + TK_{UD})/4$ TK_{TD} = Tingkat keselamatan transportasi darat TK_{PK} = Tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian TK_{TL} = Tingkat keselamatan transportasi laut TK_{UD} = 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_{AKR}) $IK_{AKR} = 50\% \text{ Efektivitas Rekomendasi Kebijakan} + 50\% \text{ kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan (B-I)}$
SSp.5 Meningkatnya SDM transportasi yang kompeten	IKSSp.5 Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten	%	Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten ($C_{transportasi}$) $C_{transportasi} = (C_{diklat} \times 15\%) + (C_{kompetensi} \times 35\%) + (C_{sertifikasi} \times 25\%) + (C_{akreditasi} \times 25\%)$ C_{diklat} = Tingkat Penyerapan Diklat Pembentukan SDM Transportasi Darat/Laut/Udara yang Berkompetensi $C_{kompetensi}$ = Tingkat lulusan SDM transportasi yang bersertifikat kompetensi $C_{sertifikasi}$ = Persentase Peserta Diklat Transportasi $C_{akreditasi}$ = Tingkat Pemenuhan Akreditasi dan Sertifikasi
SSp.6 Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Kementerian Perhubungan	IKSSp.6 Indeks RB Kementerian Perhubungan	Indeks	Nilai Indeks RB atau kinerja organisasi Kementerian Perhubungan yang diukur oleh Kementerian PAN-RB

D. VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN DITJEN PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2025 – 2029

1. VISI DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA 2025 – 2029

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

“Transportasi Udara Maju Menuju Indonesia Emas 2045”

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

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

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

2. 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.

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 Indikator Tujuan Ditjen 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 saing	IKT. 1	Capaian kinerja penyediaan layanan transportasi udara	%	Capaian Kinerja Penyediaan Layanan Transportasi Udara (CKLTU): $CKLTU = (RPKTU/TPKTU) + (RPOF/TPOF) + (RITPTU/TITPTU) + (RTKTU/TTKTU) + (RTKTU/TTKTU)$ dibagi 5 dikali 100% RPKTU = Realisasi Persentase Konektivitas Transportasi Udara; TPKTU = Target Persentase Konektivitas Transportasi Udara; RPOF = Realisasi Persentase OTP Penerbangan; TPOF = 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): $CKTKPDJPU = (RNAKIPDJPU/TNAKIPDJPU) + (RNEKDJPU/TNEKDJPU) + (RUKKSDJPU/TKKSDJPU) + (RPPKADJPU/TPPKADJPU) + (RIPADJPU/TIPADJPU) + (RPPKSDMDJPU/TPPKSDMDJPU) + (RPPKSDMDJPU/TPPKSDMDJPU) + (RTIMKMSDJPU/TTIMKMSDJPU) + (RNPKIDJPU/TNPKIDJPU)$ dibagi 9 dikali 100% RNAKIPDJPU = Realisasi Nilai AKIP Ditjen Perhubungan Udara;
					RNAKIPDJPU = Realisasi Nilai AKIP Ditjen Perhubungan Udara;

					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
--	--	--	--	--	--

Sumber : Bagian Perencanaan Setditjen Perhubungan Udara

4. SASARAN STRATEGIS DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA 2025 – 2029

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

1. Customer Perspective (Core Business)

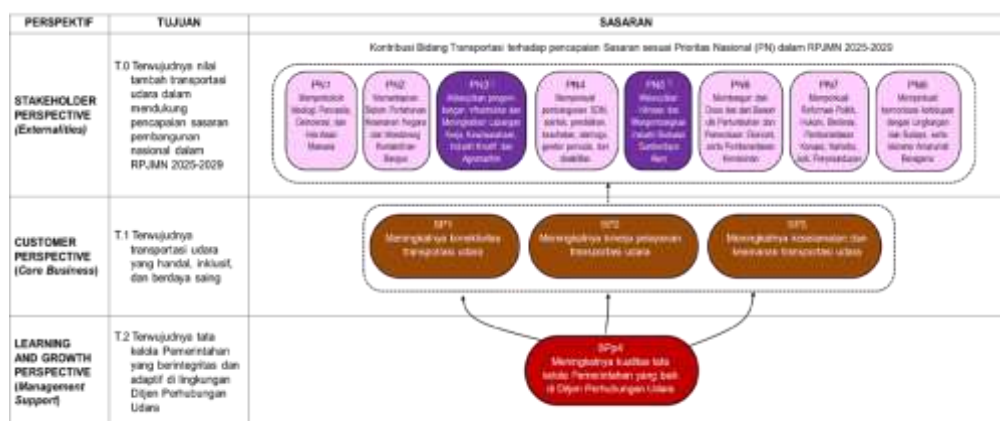
- Mencakup Sasaran Program (SP1) Meningkatnya Konektivitas Transportasi Udara, dengan Indikator Kinerja Utama:
 - IKP1 Persentase Konektivitas Transportasi Udara
- Mencakup Sasaran Program (SP2) Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Udara, dengan Indikator Kinerja Utama:
 - IKP2 Persentase On Time Performance (OTP) Penerbangan
 - IKP3 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Transportasi Udara
- Mencakup Sasaran Program (SP3) Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara, dengan Indikator Kinerja Utama:
 - IKP4 Tingkat Keselamatan Transportasi Udara
 - IKP5 Tingkat Keamanan Transportasi Udara

2. Learning and Growth Perspective (Management Support)

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

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

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



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

E. VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN KANTOR UPBU KELAS III TUANKU TAMBUSAI TAHUN 2025 – 2029

1. VISI KANTOR UPBU KELAS III TUANKU TAMBUSAI

Sebagai bentuk dukungan Kantor UPBU Kelas III Tuanku Tambusai guna pencapaian visi dan misi Presiden, visi dan misi Kementerian Perhubungan, visi dan misi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, maka Kantor UPBU Kelas III Tuanku Tambusai 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 UPBU Kelas III Tuanku Tambusai Tahun 2025 – 2029 merupakan bentuk dukungan terhadap pencapaian visi pembangunan nasional, visi Kementerian Perhubungan, dan visi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dengan pemahaman kata kunci sebagai berikut :

- **Selamat** : Keadaan di mana risiko cedera pada personel atau kerusakan harta benda dapat diminimalisasi dan dipertahankan pada tingkat yang dapat diterima melalui proses identifikasi bahaya dan manajemen risiko yang berkelanjutan.
- **Aman** : Suatu kondisi yang memberikan perlindungan bagi penumpang, awak pesawat udara, personel darat, dan masyarakat dari tindakan yang mengancam keamanan penerbangan sipil.
- **Nyaman** : Kondisi di mana seluruh fasilitas dan layanan di bandar udara mampu memberikan ketenangan, kemudahan, dan kelancaran bagi penumpang dalam melakukan aktivitasnya.

2. MISI KANTOR UPBU KELAS III TUANKU TAMBUSAI

Pembangunan transportasi udara digunakan sebagai strategi untuk memperkuat ekonomi wilayah melalui daya saing yang unggul. Oleh karena itu, untuk mendukung tercapainya Visi Kantor UPBU Kelas III Tuanku Tambusai, ditetapkan Misi Kantor UPBU Kelas III Tuanku Tambusai, sebagai berikut :

1. Mewujudkan keselamatan dan keamanan penerbangan;
2. Meningkatkan sarana dan prasarana bandar udara yang andal dan optimal;

3. Mewujudkan pelayanan jasa kebandarudaraan yang berkualitas, dengan didukung oleh SDM yang profesional;
4. Meningkatkan kinerja administrasi dan keuangan yang terukur dan akuntabel.

3. TUJUAN KANTOR UPBU KELAS III TUANKU TAMBUSAI

Adapun tujuan yang akan dicapai Kantor UPBU Kelas III Tuanku Tambusai Tahun 2025 – 2029 adalah sebagai berikut :

1. Meningkatkan keselamatan dan keamanan penerbangan;
2. Meningkatkan Kualitas Pelayanan Jasa Kebandarudaraan sesuai standar pelayanan jasa kebandarudaraan;
3. Meningkatkan produktivitas bandar udara melalui peningkatan kualitas sumber daya manusia;
4. Menciptakan pengelolaan administrasi dan keuangan bandar udara yang efektif dan efisien

4. SASARAN KANTOR UPBU KELAS III TUANKU TAMBUSAI

Adapun sasaran yang akan dicapai Kantor UPBU Kelas III Tuanku Tambusai Tahun 2025 – 2029 adalah sebagai berikut :

1. Meningkatnya Kinerja Pelayanan Prasarana Bandar Udara;
2. Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara;
3. Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang baik.

5. INDIKATOR KINERJA SASARAN KEGIATAN KANTOR UPBU KELAS III TUANKU TAMBUSAI

Adapun Indikator Kinerja Sasaran Kegiatan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Tuanku Tambusai, 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 pergerakan pesawat yang dilayani
 - IKK3 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Bandar Udara

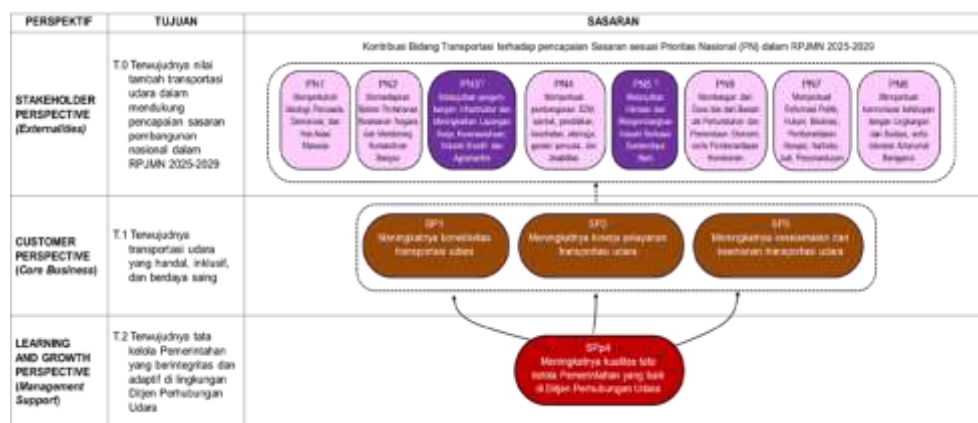
- Mencakup Sasaran Kegiatan (SK2) Meningkatnya Keselamatan Dan Keamanan Penerbangan di Bandar Udara, dengan Indikator Kinerja Utama:
 - IKK5 Persentase *Safety Performance Indikator* (SPI) Bandar Udara
 - IKK6 Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan di bandar udara

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 :

- IKSKp1 Nilai Hasil Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara;
- IKSKp2 Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara;
- IKSKp3 Persentase nilai aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi;
- IKp4 Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP).

Gambar 2. 5 Strategi Map Kantor UPBU Kelas III Tuanku Tambusai Tahun 2025 – 2029



*) tercapai pengisian langsung sebagai Koordinator Pencapaian Indikator Program Prioritas dan Penguji Pencapaian Indikator Kegiatan Prioritas pada Lampiran 2 RPJMN 2025-2029 (Perpres 12/2025)

Tabel 2. 7 Rumusan Indikator Kinerja Sasaran Kegiatan (IKSK) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Tuanku Tambusai 2025 – 2029

Kode	Sasaran Kegiatan	Kode	Indikator Kinerja	Satuan	Formulasi Perhitungan
SK 1	Meningkatkan 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) Terhadap Pelayanan Bandar Udara	Indeks	Nilai survei pengguna jasa di Lingkungan Kantor UPBU pada aplikasi survei yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan
SK 2	Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Penerbangan di Bandar Udara	IKSK 2.1	Persentase Safety Performance Indikator (SPI) Bandar Udara	Persentase (%)	$SPI = RI + RE + AFRP + AERP$ Keterangan: 1. Indikator Landing - Persentase Persentase (RI) = 30% $RI = 30\% \times \left(\frac{100\% - \text{Standar Rate (SR)}}{100\%} \right)$ - Persentase Persentase (RE) = 30% $RE = 30\% \times \left(\frac{100\% - \text{Standar Rate (SR)}}{100\%} \right)$ 2. Indikator Landing - Airport Facility Readiness & Performance (AFRP) = 30% $AFRP = 30\% \times \left(\frac{100\% - \text{Standar Rate (SR)}}{100\%} \right)$ - Airport Equipment Readiness & Performance (AERP) = 30% $AERP = 30\% \times \left(\frac{100\% - \text{Standar Rate (SR)}}{100\%} \right)$ Persentase Persentase (SPI) 0-25 = 25% 26-50 = 50% 51-75 = 75% 76-100 = 100%
		IKSK 2.2	Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan di bandar udara	Persentase (%)	$\frac{\text{Jumlah Protocol Question (PQ) category Comply}}{\text{Jumlah Protocol Question (PQ) category Not Comply} + \text{Jumlah Protocol Question (PQ) category Comply}} \times 100\%$
SKp 3	Meningkatnya Kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	IKSKp 3.1	Nilai Hasil Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	Nilai	Hasil Evaluasi AKIP Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara oleh Tim Evaluasi LAKIP Eselon I Ditjen Perhubungan Udara
		IKSKp 3.2	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	Persentase (%)	Hasil Nilai Kinerja Pelaksanaan Anggaran pada Aplikasi Kementerian Keuangan
		IKSKp 3.3	Persentase nilai aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi	Persentase (%)	$\frac{\text{Nilai Aset yang Berhasil Diinventarisasi dalam Tahun Berjalan}}{\text{Target Nilai Aset yang Diinventarisasi}} \times 100\%$ Catatan: Target Nilai Aset yang Diinventarisasi = (Nilai Aset Tahun Sebelumnya + Usulan Belanja Modal) – (Prediksi Penyusutan+Penghapusan)
		IKSKp 3.4	Persentase Pencapaian Target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)	Persentase (%)	$\frac{\text{Nilai PNBP yang Berhasil Dicapai pada tahun berjalan}}{\text{Target Nilai PNBP Dicapai pada tahun berjalan}} \times 100\%$

6. INDIKATOR RISIKO PENCAPAIAN SASARAN KEGIATAN KANTOR UPBU KELAS III TUANKU TAMBUSAI TAHUN 2025 – 2029

Berdasarkan atas hasil identifikasi potensi dan permasalahan Kantor UPBU Kelas II Tuanku Tambusai terdapat beberapa indikasi potensi adanya risiko terhadap pencapaian target kinerja pada masing-masing Sasaran Kegiatan (SK) Kantor UPBU Kelas III Tuanku Tambusai yang perlu dirumuskan langkah-langkah manajemen risiko untuk mengantisipasinya.

**Tabel 2. 8 Daftar Indikasi Risiko Pencapaian Sasaran Kegiatan Kantor
UPBU Kelas III Tuanku Tambusai Tahun 2025 – 2029**

NO	Sasaran Kegiatan	Identifikasi Risiko
1	Meningkatnya kinerja pelayanan Bandar Udara	Belum optimalnya keandalan sarana dan prasarana bandar udara dalam mendukung operasional dan pelayanan
		Belum optimalnya kualitas pelayanan kepada pengguna jasa bandar udara
		Belum optimalnya pengelolaan lalu lintas kendaraan dan kawasan sisi darat (<i>landside</i>)
		Belum optimalnya kapasitas dan keselamatan operasional sisi udara (<i>airside</i>)
2	Meningkatnya keselamatan dan keamanan Penerbangan di Bandar Udara	Belum optimalnya kesiapsiagaan bandar udara dalam menghadapi keadaan darurat
		Belum optimalnya dokumen perencanaan dan pengembangan bandar udara
		Belum optimalnya pemenuhan standar keselamatan penerbangan
		Menurunnya keandalan fasilitas dan peralatan operasional bandar udara
		Belum optimalnya sistem keamanan penerbangan
		Belum optimalnya kompetensi sumber daya manusia di bidang keamanan dan keselamatan penerbangan
3	Meningkatnya Kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	Belum optimalnya kualitas perencanaan dan penganggaran
		Belum optimalnya pengendalian pelaksanaan anggaran dan kontrak
		Belum optimalnya pengendalian pengadaan barang dan jasa
		Belum optimalnya pengelolaan Barang Milik Negara (BMN)

BAB III

ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KANTOR UPBU KELAS III TUANKU TAMBUSAI

A. ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI PEMBANGUNAN NASIONAL

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.

2. Prioritas Pembangunan Nasional RPJMN 2025 – 2029

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

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

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

1. Mencapai swasembada pangan, energi, dan air;
2. Penyempurnaan sistem penerimaan negara;
3. Reformasi politik, hukum, dan birokrasi;
4. Pencegahan dan pemberantasan korupsi;
5. Pemberantasan kemiskinan;
6. Pencegahan dan pemberantasan narkoba;
7. Menjamin tersedianya pelayanan kesehatan bagi seluruh rakyat Indonesia: peningkatan BPJS Kesehatan dan penyediaan obat untuk rakyat;

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

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

1. Memberi makan siang dan susu gratis di sekolah dan pesantren serta bantuan gizi untuk anak balita dan ibu hamil;
2. Menyelenggarakan pemeriksaan kesehatan gratis, menuntaskan kasus TBC dan membangun rumah sakit lengkap berkualitas di kabupaten;
3. Mencetak dan meningkatkan produktivitas lahan pertanian dengan lumbung pangan desa, daerah, dan nasional;
4. Membangun sekolah-sekolah unggul terintegrasi di setiap kabupaten, dan memperbaiki sekolah-sekolah yang perlu renovasi;
5. Melanjutkan dan menambahkan program kartu-kartu kesejahteraan sosial serta kartu usaha untuk menghilangkan kemiskinan absolut;

6. Menaikkan gaji ASN (terutama guru, dosen, tenaga kesehatan, dan penyuluh), TNI/POLRI, dan pejabat negara;
7. Melanjutkan pembangunan infrastruktur desa dan kelurahan, Bantuan Langsung Tunai (BLT), dan menjamin penyediaan rumah murah bersanitasi baik untuk yang membutuhkan, terutama generasi milenial, generasi Z dan masyarakat berpenghasilan rendah (MBR);
8. Mendirikan Badan Penerimaan Negara dan meningkatkan rasio penerimaan negara terhadap produk domestik bruto (PDB) ke 23%.

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

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

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

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

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

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

udara untuk meningkatkan efisiensi dan kualitas layanan pergerakan penumpang dan barang melalui intervensi kebijakan:

- a) pengembangan konektivitas jalan pada jalur utama dan aksesibilitas daerah tertinggal dan perbatasan;
- b) pengembangan kereta api penumpang antar kota dan penguatan kereta api angkutan barang;
- c) pengembangan jaringan pelabuhan terpadu;
- d) pengembangan jaringan bandara terpadu;
- e) penguatan konektivitas darat dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan;
- f) pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan;
- g) pengembangan sumber daya manusia untuk peningkatan kinerja layanan transportasi; serta
- h) peningkatan layanan pencarian dan pertolongan kecelakaan transportasi.

2. Pembangunan pariwisata berkualitas dan berkelanjutan dilaksanakan dengan serangkaian strategi:

- a) meningkatkan kelembagaan dan tata kelola destinasi;
- b) meningkatkan industri dan rantai pasok inklusif;
- c) menerapkan prinsip Blue-Green-Circular Economy;
- d) membangun infrastruktur hijau untuk infrastruktur dasar dan pendukung pariwisata;
- e) meningkatkan kompetensi sumber daya manusia pariwisata;
- f) menguatkan pemasaran yang bertanggung jawab;
- g) meningkatkan kesiapsiagaan menghadapi risiko kebencanaan, keamanan, dan keselamatan;
- h) mengembangkan mekanisme pembiayaan dan implementasi Indonesia Quality Tourism Fund;
- i) diversifikasi atraksi pariwisata yang difokuskan pada pengembangan geopark (terutama United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization Global Geopark, diving dan snorkeling, surfing, island hopping, wellness, medical, adventure, culture, event, meeting, incentives, conventions and exhibitions, yacht and cruise, gastronomi, pariwisata ramah muslim, dan digital nomad);

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

Prioritas Nasional 5:

Melanjutkan Hilirisasi dan Mengembangkan Industri Berbasis Sumber Daya Alam untuk Meningkatkan Nilai Tambah di Dalam Negeri.

Sebagai upaya pencapaian sasaran Prioritas Nasional 5, dilakukan serangkaian intervensi pada masing-masing arah kebijakan sebagai berikut:

1. Percepatan hilirisasi berbasis sumber daya alam unggulan akan difokuskan pada komoditas yang memberikan kontribusi besar terhadap Produk Domestik Bruto serta memiliki nilai tambah tinggi, dengan memperhatikan potensi penyerapan tenaga kerja lokal, kesiapan industri,

peluang investasi, ketersediaan bahan baku, serta dampak lingkungan.

Oleh karena itu, fokus prioritas hilirisasi tahun 2025-2029 adalah:

- a) hilirisasi nikel;
- b) hilirisasi tembaga;
- c) hilirisasi bauksit;
- d) hilirisasi timah;
- e) hilirisasi kelapa sawit;
- f) hilirisasi kelapa;
- g) hilirisasi rumput laut; serta
- h) hilirisasi sagu dan singkong.

Sementara, pengembangan industri nasional yang berorientasi ekspor mencakup:

- a) pengembangan industri medium-high technology (industri semikonduktor yang merupakan salah satu produk prioritas hasil hilirisasi silika, industri kosmetik dan farmasi, industri kendaraan bermotor listrik berbasis baterai, industri dirgantara, serta industri mesin dan perlengkapan);
- b) penguatan produktivitas industri padat karya terampil (industri makanan dan minuman, industri tekstil dan produk tekstil, serta industri alas kaki);
- c) penguatan industri dasar (industri kimia mencakup hilirisasi komoditas minyak bumi, gas bumi, dan batubara serta industri logam dasar besi dan baja mencakup hilirisasi komoditas besi dan baja); serta
- d) pengembangan sektor jasa industri sebagai enabler bagi pengembangan industri nasional.

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

- (i) fasilitasi investasi dan iklim usaha yang kondusif untuk pendalaman struktur industri;
- (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 ditetapkan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2024 tentang Perwilayahan Industri maka pelaksanaan kegiatan industri kedepannya wajib berlokasi di Kawasan Industri. Oleh karena itu diperlukan akselerasi investasi di dalam kawasan industri/kawasan ekonomi khusus untuk meningkatkan peran industri sebagai penggerak sekaligus sumber pertumbuhan baru dan memperkuat fondasi bagi percepatan program hilirisasi. Pada tahun 2025-2029, aglomerasi industri di kawasan industri/ kawasan ekonomi khusus akan difokuskan pada 23 kawasan industri/ kawasan ekonomi khusus yaitu:

- a) Kawasan Ekonomi Khusus Arun Lhokseumawe;
- b) Kawasan Ekonomi Khusus Sei Mangkei;
- c) Kawasan Ekonomi Khusus Galang Batang;
- d) Kawasan Ekonomi Khusus Gresik;
- e) Kawasan Industri Bintan Inti Industrial Estate;
- f) Kawasan Industri Krakatau Industrial Estate Cilegon;
- g) Kawasan Industri Terpadu Wilmar;
- h) Kawasan Industri Seafer;
- i) Kawasan Industri Terpadu Batang;

- j) Kawasan Industri Ngawi;
- k) Kawasan Industri Sentra Lamongan;
- l) Kawasan Industri Ketapang Bangun Sarana;
- m) Kawasan Industri Kalimantan Industrial Park Indonesia;
- n) Kawasan Industri Sumbawa Barat;
- o) Kawasan Industri Indonesia Huabao Industrial Park;
- p) Kawasan Industri Takalar;
- q) Kawasan Industri Stardust;
- r) Kawasan Industri Morowali;
- s) Kawasan Industri Konawe;
- t) Kawasan Industri Indonesia Pomalaa Industry Park;
- u) Kawasan Industri Buli;
- v) Kawasan Industri Weda Bay;
- w) Kawasan Industri Pulau Obi; dan
- x) Kawasan Industri Fakfak.

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

- (i) fasilitasi perizinan dan tata ruang kawasan industri/kawasan ekonomi khusus prioritas;
- (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, antar wilayah, dan ekspor serta peningkatan partisipasi dalam rantai nilai global dapat dilakukan dengan:
- (a) peningkatan keterkaitan ekonomi dan rantai nilai domestik, antardaerah, dan dengan global;
 - (b) peningkatan ekspor produk berteknologi menengah tinggi;
 - (c) peningkatan ekspor produk penyerap tenaga kerja tinggi;
 - (d) peningkatan ekspor produk pertanian, perikanan, dan industri berbasis sumber daya alam melalui penguatan kebijakan, promosi, dan kerja sama internasional dalam rangka membuka dan memperluas pasar ekspor dengan memanfaatkan perjanjian perdagangan dengan negara lain;
 - (e) peningkatan ekspor jasa dan produk kreatif;
 - (f) peningkatan rantai nilai produk elektronik dan otomotif termasuk electric vehicle;
 - (g) peningkatan utilitas Free Trade Agreement Comprehensive Economic Partnership Agreement untuk mendorong partisipasi dalam rantai nilai global; serta
 - (h) peningkatan kualitas produk, persaingan usaha, dan perlindungan konsumen.

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

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

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

Pengelolaan portofolio dan tujuan investasi strategis negara perlu dioptimalkan dengan mencakup strategi transformasi, diversifikasi portofolio dan upaya pengendalian risiko. Hal ini dilakukan untuk memperoleh expected return yang optimal dengan akumulasi risiko yang lebih terukur, mengingat saat ini kondisi portofolio investasi di Indonesia masih terbatas dan tidak cukup terdiversifikasi. Optimalisasi portofolio within investment ke depan perlu 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	Prioritas Nasional 3
11	Percepatan Pembangunan Destinasi Pariwisata Prioritas Lombok-Gili	

No	Kegiatan Prioritas Utama	Prioritas Nasional
	Tramena	
12	Percepatan Pembangunan Destinasi Pariwisata Prioritas Danau Toba	
13	Percepatan Pembangunan Destinasi Pariwisata Prioritas Labuan Bajo	
14	Pemberian Makan Bergizi untuk Siswa, Santri, ibu Hamil, Ibu Menyusui, dan Balita	
15	Penguatan Ekosistem Pendukung Pemberian Makan Bergizi	
16	Pengembangan Hilirisasi Nikel	Prioritas Nasional 5
17	Pengembangan Hilirisasi Tembaga	
18	Pengembangan Hilirisasi Bauksit	
19	Pengembangan Hilirisasi Timah	
20	Pengembangan Hilirisasi Kelapa Sawit	
21	Pengembangan Hilirisasi Kelapa	
22	Pengembangan Hilirisasi Rumput Laut	
23	Pengembangan Industri Kimia	
24	Pembangunan Industri Semikonduktor	
25	Pengembangan Industri Tekstil dan Produk Tekstil	
26	Penguatan Industri Logam Dasar, Besi dan Baja	
27	Pengembangan Industri Dirgantara	
28	Pengembangan KEK Sei Mangkei	
29	Pengembangan KIT Batang	
30	Pengembangan KI Weda Bay	
31	Perencanaan dan Pembangunan Kawasan, serta Pemindahan ke Ibu Kota Nusantara	Prioritas Nasional 6
32	Pemenuhan Layanan Dasar dan Infrastruktur Desa	

No	Kegiatan Prioritas Utama	Prioritas Nasional
33	Transformasi Digital Layanan Publik Prioritas	Prioritas Nasional 7
34	Peningkatan Ketahanan Iklim Pesisir dan Laut	Prioritas Nasional 8

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.

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.

A. ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

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

Ketiga fokus tersebut merepresentasikan hasil utama (main-outcome) dari kinerja Kementerian Perhubungan dalam menyediakan pelayanan publik (public service) di bidang transportasi sesuai tugas dan fungsi yang

diembankan Presiden melalui Perpres Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan.

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

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

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

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

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

1. Optimalisasi pemanfaatan aset eksisting untuk peningkatan layanan.
Stok infrastruktur transportasi eksisting saat ini sudah sangat besar (sekitar 5,70% PDB) yang seharusnya dapat dioptimalkan pemanfaatannya agar dapat memberikan layanan yang maksimal bagi masyarakat. Optimalisasi ini dilakukan melalui upaya pemeliharaan, pengoperasian, dan pengembangan sesuai kebutuhan dan standar teknis, serta sistem pengelolaan yang lebih progresif dengan berbagai skema KSP (Kerjasama Pemanfaatan) maupun transformasi UPT pelaksana menjadi BLU atau Perum.
2. Menjamin ketersediaan pelayanan dasar dan keselamatan transportasi.
Terbatasnya ketersediaan anggaran pemerintah, mengharuskan agar

alokasi dana Pemerintah difokuskan pada upaya untuk menjamin ketersediaan pelayanan dasar transportasi keberintisan 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.

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 pelayaran 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, pelayaran, 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 system 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.
- 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) Meningkatnya keselamatan transportasi, yaitu:
- a. Arah Kebijakan 11 (AK11) Pemenuhan (compliance) standar teknis sarana dan prasarana transportasi, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Meningkatkan kinerja pelaksanaan pengujian dan perizinan sarana dan prasarana.
 - 2) Meningkatkan kinerja monitoring dan audit keselamatan sarana dan prasarana.
 - 3) Meningkatkan efektivitas pelaksanaan SOP tanggap darurat gangguan sarana dan prasarana.
 - 4) Meningkatkan teknologi dan sistem informasi dalam pendataan dan ketanggapan penanganan gangguan keselamatan.
 - 5) Program pengembangan fasilitas navigasi penerbangan dan fasilitas keamanan penerbangan yang menjamin keselamatan

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

- a. Arah Kebijakan 14 (AK14) Peningkatan relevansi kebijakan transportasi terhadap isu lintas sektoral (inklusivitas, gender, ibu dan anak, disabilitas, kemiskinan), antara lain dilakukan melalui:
- 1) Perumusan kebijakan dan rencana aksi GEDSI (Gender, Equality, Disability, and Social Inclusion) di bidang transportasi.
 - 2) Penyusunan/Revisi NSPK (standar teknis) terkait penyediaan fasilitas bagi penyandang disabilitas pada sarana dan prasarana transportasi.
 - 3) Revisi UU LLAJ terkait substansi kendaraan roda dua sebagai angkutan umum dan pengusaha angkutan umum berbasis online.
 - 4) Penyusunan/revisi peraturan pelaksanaan terkait dengan penyelenggaraan dan pengusaha angkutan umum tidak dalam trayek.
- b. Arah Kebijakan 15 (AK15) Peningkatan kualitas perumusan kebijakan transportasi, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Melaksanakan agenda mapping permasalahan dan kebutuhan pengembangan infrastruktur wilayah.
 - 2) Meningkatkan peran serta pemangku kepentingan dalam pelaksanaan agenda setting (identifikasi permasalahan dan kebutuhan rumusan) kebijakan transportasi.
 - 3) Meningkatkan kualitas formulasi kebijakan yang bersifat evidence based dan inovatif yang berorientasi keluar/stakeholders dan ke depan (outward looking dan forward looking).
- c. Arah Kebijakan 16 (AK16) Peningkatan efektivitas pelaksanaan kebijakan transportasi, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Mengoptimalkan pengorganisasian, komunikasi, monitoring dan evaluasi dalam implementasi kebijakan bidang transportasi.
 - 2) Melaksanakan evaluasi atas efisiensi, efektivitas, dampak dan kemanfaatan, penerimaan stakeholders, serta responsivitas dari implementasi kebijakan bidang transportasi.
 - 3) Pembentukan Tim Pemantau pelaksanaan GEDSI di Lingkungan Kementerian Perhubungan.
- Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 5 (SSp5) Meningkatnya SDM transportasi yang kompeten, yaitu:

- d. Arah Kebijakan 17 (AK17) Pemenuhan kebutuhan SDM unggul yang link and match dengan kebutuhan industri, teknologi dan pengembangan sarana prasarana transportasi, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Penyusunan Training Needs Analysis (TNA) dan Grand Design SDM Transportasi.
 - 2) Meningkatkan jenis Pendidikan dan Pelatihan Kerjasama Vokasi bidang transportasi sesuai dengan kebutuhan Industri, swasta, BUMN dan Luar Negeri.
 - 3) Penguatan SDM Transportasi berbasis wilayah dan kemasyarakatan (termasuk di dalamnya pola pembibitan, diklat pemberdayaan Masyarakat (DPM), fasilitasi diklat operator di daerah, akses diklat ke daerah 3TP/DTPK, afirmasi bagi daerah tertentu/beasiswa).
- e. Arah Kebijakan 18 (AK18) Peningkatan pemenuhan kebutuhan sumber daya serta fasilitas pendukung pendidikan dan pelatihan, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Menyempurnakan program talent pool dengan merekrut calon ASN terbaik.
 - 2) Mendorong akses pendidikan bagi ASN yg memenuhi kualifikasi dan persyaratan demi terciptanya regenerasi birokrasi.
 - 3) Membangun SIN yang memberikan perhatian pada peningkatan integritas dan soft kompetensi ASN maupun APH.
 - 4) Meningkatkan pemenuhan penyediaan fasilitas pendukung pendidikan dan pelatihan.
- f. Arah Kebijakan 19 (AK19) Peningkatan kualitas pelaksanaan pendidikan dan pelatihan di lingkungan Kementerian Perhubungan, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Peningkatan standar pelaksanaan diklat, melalui penerapan Standar Kompetensi Kerja Nasional Indonesia (SKKNI), pengembangan Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP), serta Pembentukan Lembaga Akreditasi Mandiri (LAM).
 - 2) Peningkatan kualitas dan relevansi kurikulum diklat, penyediaan tenaga pendidik yang berkompeten, serta penyediaan fasilitas yang mendukung, peningkatan kerjasama dan penelitian).

- 3) Peningkatan efektivitas pelaksanaan diklat pembentukan karakter SDM Transportasi dan Leadership Training Program.
5. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 6 (SSp6) Meningkatnya kualitas tata Kelola Pemerintahan yang baik di Kementerian Perhubungan, yaitu:
 - a. Arah Kebijakan 20 (AK20) Peningkatan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelenggaraan transportasi, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Meningkatkan peran regulasi sebagai pendorong transformasi struktural penyelenggaraan sektor transportasi yang modern, berdaya saing, dan berkelanjutan.
 - 2) Meningkatkan peran serta pemangku kepentingan dalam penyelenggaraan transportasi nasional.
 - 3) Meningkatkan sinergi antar lembaga birokrasi dan antar daerah.
 - b. Arah Kebijakan 21 (AK21) Peningkatan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Peningkatan kualitas pengelolaan sumber daya dan akuntabilitas kinerja pemerintahan di lingkungan Kementerian Perhubungan.
 - 2) Transformasi kelembagaan Kementerian Perhubungan menuju *Good Governance* yang didorong oleh pemanfaatan teknologi.
 - 3) Penyederhanaan dan pengintegrasian system informasi di lingkungan Kementerian Perhubungan.
 - 4) Pelaksanaan transformasi digital untuk mendorong penerapan SPBE dan smart government di lingkungan Kementerian Perhubungan.
 - 5) Peningkatan penerapan perizinan berusaha berbasis risiko (PPBR) di bidang transportasi.
 - 6) Peningkatan pencatatan dan optimalisasi pemanfaatan aset Kementerian Perhubungan.
 - 7) Peningkatan integritas, profesionalisme dan budaya kerja serta penerapan sistem merit dalam pengelolaan ASN Kementerian Perhubungan.
 - 8) Peningkatan kualitas manajemen kinerja dan manajemen risiko di lingkungan Kementerian Perhubungan, termasuk pembentukan

SDU (Special Delivery Unit) untuk memastikan tercapainya target kinerja dan pemanfaatan hasil pembangunan bidang perhubungan.

B. ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

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

Sasaran	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
SP1 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.

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.

	AK7 Penguatan dukungan terhadap industri penerbangan nasional	a. Dukungan terhadap implementasi Rencana Induk Pembangunan Industri Nasional Tahun 2015-2035 (terkait industri kedirgantaraan); b. Dukungan terhadap penguatan ekosistem industri kedirgantaraan Indonesia; c. Sertifikasi Pesawat Udara Amfibi dan pesawat udara dengan teknologi terbaru dan ramah lingkungan; d. Implementasi ICAO CORSIA dan pengembangan/ penggunaan energi terbarukan (Sustainable Aviation Fuel).
SP3 Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	AK8 Meningkatkan Keselamatan Penerbangan	a. Mempertahankan tingkat keselamatan penerbangan sesuai dengan standar internasional; b. Pemenuhan regulasi penerbangan sesuai dengan standar internasional keselamatan penerbangan termasuk penegakan sanksi hukum; c. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan standar keselamatan penerbangan, khususnya wilayah 3TP; d. Dukungan peran aktif Indonesia di pertemuan Internasional dan Komite Teknis ICAO bidang keselamatan penerbangan sipil dan perlindungan lingkungan penerbangan; e. Pemenuhan fasilitas sarana dan prasarana keselamatan penerbangan sesuai dengan perkembangan teknologi terbaru; f. Peningkatan koordinasi dengan unit kerja dan Instansi terkait dalam pengawasan keselamatan dan keamanan penerbangan dan pelayaran pada perairan yang digunakan sebagai Aerodrome Perairan; g. Penetapan operasi manajemen lalu lintas penerbangan (Balon Udara, Aerosport, dll); h. Pemenuhan kuantitas SDM di bidang keselamatan penerbangan sesuai dengan penghitungan Analisis Beban Kerja; i. Pemenuhan kualitas dan kompetensi SDM di bidang keselamatan penerbangan sesuai dengan aturan Standar Kompetensi Jabatan; j. Pemenuhan Implementasi Mitigasi (Safety Enhancement Initiatives) di dalam National Aviation Safety Program (NASP) oleh seluruh pemangku kepentingan.
	AK9 Meningkatkan Keamanan Penerbangan	a. Mempertahankan tingkat keamanan penerbangan dan fasilitas (FAL) udara (sesuai standar ICAO); b. Pemenuhan regulasi penerbangan sesuai dengan standar keamanan penerbangan dan fasilitas (FAL) udara (Standards And Recommended Practices ICAO/ (SARPs)) termasuk penegakan sanksi hukum; c. Peningkatan fasilitas keamanan penerbangan dan fasilitas (FAL) udara sesuai dengan perkembangan teknologi terkini;

		d. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan standar keamanan penerbangan dan fasilitas (FAL) udara; e. Peningkatan koordinasi dalam rangka pencegahan dan penanggulangan tindakan melawan hukum di penerbangan; f. Peningkatan koordinasi dan komunikasi dalam rangka Implementasi ketentuan fasilitas (FAL) Udara dengan Instansi pemerintahan di bidang Kepabeanaan, 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.
SPp4 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik di Ditjen Perhubungan Udara	AK10 Peningkatan kualitas perencanaan dan tata kelola keuangan Ditjen	a. Penerapan prinsip good governance dalam pengelolaan perencanaan dan keuangan; b. Monitoring, evaluasi, dan perbaikan sistem pengendalian internal dalam rangka penilaian tingkat maturitas penyelenggaraan SPIP Ditjen Perhubungan Udara;
	AK11 Peningkatan implementasi e- government di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara	a. Implementasi roadmap TIK Ditjen Perhubungan Udara; b. Peningkatan kualitas layanan informasi transportasi udara termasuk perizinan secara online untuk dapat diakses publik secara mudah; c. Penguatan infrastruktur teknologi digital di sektor transportasi udara untuk meningkatkan efisiensi pelayanan dan birokrasi; d. Peningkatan Keamanan Siber (Cyber Security) untuk meningkatkan keamanan data dan informasi unit kerja; e. Monitoring, evaluasi, dan perbaikan berkelanjutan terhadap implementasi e-Government/Smart Governance di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara; f. Mengadopsi tren teknologi terbaru seperti Internet of Things (IoT) dan Big Data Analytics untuk pengambilan keputusan berbasis data dan otomatisasi layanan public; g. Mendukung pelaksanaan pengaduan atau konsultasi bagi masyarakat yang disediakan oleh Kementerian Perhubungan melalui koordinasi dengan unit kerja di Lingkungan Ditjen Perhubungan Udara dan stakeholder terkait lainnya; h. Meningkatkan keterlibatan atau interaksi masyarakat terhadap kebijakan transportasi udara melalui penyediaan informasi berbasis digital;

		i. Mendukung pelaksanaan korespondensi persuratan di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara yang disediakan oleh Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI); j. Pemenuhan fasilitas kerja yang memadai guna mewujudkan lingkungan kerja yang nyaman dan mendukung produktivitas serta motivasi kerja pegawai; k. Meningkatkan koordinasi antar unit kerja di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara dan instansi terkait lainnya dalam rangka implementasi e-government di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara.
--	--	---

C. Arah Kebijakan dan Strategi Kantor UPBU Kelas III Tuanku Tambusai

Arah kebijakan Kantor UPBU Kelas III Tuanku Tambusai sebagai berikut :

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

10. Pengelolaan tertib administrasi/keuangan perkantoran secara elektronik yang didukung oleh ketersediaan sarana dan prasarana perkantoran.
11. Mendukung kemudahan dalam penanganan bencana alam di wilayah Kab. Rokan Hulu dan sekitarnya.

Berdasarkan arah Kebijakan tersebut diatas, disusun strategi sebagai berikut:

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

Dalam rangka peningkatan keselamatan, keamanan dan pelayanan Bandar Udara Tuanku Tambusai, maka beberapa kegiatan strategis (prioritas) yang akan dilaksanakan tahun 2025 – 2029 sesuai dengan draft Master Plan (Rencana Induk) sebagai berikut :

1. Perpanjangan Landas Pacu eksisting 1.300 M x 30 M menjadi 1.500 M x 30 M guna menampung pesawat sejenis ATR 72-500, karena Bandar Udara Tuanku Tambusai saat musim haji dipergunakan untuk pelayanan keberangkatan calon jamaah haji dan kepulangan jamaah haji asal Kabupaten Rokan Hulu ke embarkasi Bandar Udara Hang Nadim Batam, dengan menggunakan pesawat sejenis ATR 72-500. Karena selama ini Bandar Udara Tuanku Tambusai mengalami

keterbatasan dan alasan keamanan maka hanya jamaah haji saja beserta barang pribadi yang naik pesawat dan untuk bagasi lewat jalur darat ke Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru selanjutnya diterbangkan dengan Pesawat ke Bandar Udara Hang Nadim Batam.

2. Kedepanya diharapkan di Bandar Udara Tuanku Tambusai dilengkapi dengan peralatan bantu pendaratan berupa Airport Lighting System, gunaantisipasi ketika musim kemarau melanda akan berbarengan dengan Musim Kebakaran Hutan (Karhutla), dimana adanya asap bisa mengganggu jarak pandang pilot terhadap Landas Pacu dan menyebabkan pesawat gagal mendarat dan balik ke Bandar Udara awal atau mencari Bandar Udara alternatif (RTB/Return to base). Karena hal ini pernah terjadi di Bandar Udara Pasir Pangaraian, pesawat Susi Air balik lagi ke Bandar Udara awal yakni Hang Nadim Batam.
3. Bekerja sama dengan Pemerintah Daerah dan pengusaha-pengusaha di Kabupaten Rokan Hulu guna mencari dukungan untuk mengadakan penerbangan regular berjadwal berdasarkan proyeksi pergerakan penumpang yang menggunakan jasa, Transportasi Udara dari Bandar Udara Pasir Pangaraian menuju Bandar Udara Hang Nadim Batam dan memunculkan rute- rute baru yang berpotensi cukup baik seperti ke Bandar Udara Kualanamu di Medan dan Bandar Udara Minangkabau di Padang.

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

1. Fasilitas yang digunakan pada proses keberangkatan dan kedatangan penumpang, ini disebut tingkat pelayanan (Level of Service). Fasilitas yang harus diperhatikan dalam pemenuhan aspek ini antara lain:
 - a. Pemeriksaan Pemeriksaan penumpang dan bagasi;
 - b. Pelayanan check in;
 - c. Imigrasi Keberangkatan;
 - d. Imigrasi Kedatangan;

- e. Pelayanan Bea Cukai;
 - f. Ruang Tunggu Keberangkatan;
 - g. Pelayanan Bagasi.
2. Fasilitas yang memberikan kenyamanan terhadap penumpang, Fasilitas yang harus diperhatikan dalam pemenuhan aspek ini antara lain:
- a. Pengkondisian Suhu;
 - b. Pengkondisian Cahaya;
 - c. Kemudahan Pengangkutan Bagasi;
 - d. Kebersihan;
 - e. Pelayanan Informasi;
 - f. Toilet;
 - g. Tempat Parkir
 - h. Fasilitas bagi Pengguna Berkebutuhan Khusus.
3. Fasilitas yang memberikan nilai tambah, ini merupakan layanan tambahan, Fasilitas yang harus diperhatikan dalam pemenuhan aspek ini antara lain:
- a. Musholla,
 - b. Nursery,
 - c. Fasilitas Berbelanja,
 - d. Restoran, Ruang Merokok,
 - e. Ruang Bermain Anak,
 - f. ATM/Money Changer,
 - g. Internet/Wifi.
 - h. Fasilitas Pembelian Tiket,
 - i. Charging Station
 - j. Fasilitas Air Minum
 - k. Lounge Eksekutif
4. Kapasitas terminal Bandar Udara dalam menampung penumpang pada jam sibuk, ini guna prakiraan awal kebutuhan pengembangan fasilitas. Kegiatan ini dilakukan meliputi:
- a. Luas per penumpang pada jam-jam sibuk,
 - b. Indikasi awal pembangunan, pendayagunaan, pengembangan dan pengoperasian.

Adapun kebijakan nasional terkait pengembangan Kantor UPBU Kelas III Tuanku Tambusai antara lain:

- a. Keputusan Dirjen Perhubungan Udara Nomor KP 302 Tahun 2025 tentang Renstra Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025 – 2029

1. Program Padat Karya Pada Sektor Transportasi Udara

Pengembangan Bandar Udara Tuanku Tambusai diarahkan untuk mendukung pelaksanaan Program Padat Karya pada sektor transportasi udara sebagai bagian dari upaya percepatan penanggulangan kemiskinan. Kebijakan ini diwujudkan melalui percepatan pelaksanaan kegiatan pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur kebandarudaraan yang bersumber dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN), dengan mengutamakan penyerapan tenaga kerja lokal.

Pelaksanaan program padat karya di Bandar Udara Tuanku Tambusai bertujuan untuk menciptakan dan memperluas kesempatan kerja, meningkatkan pendapatan masyarakat sekitar bandara, serta mendorong perputaran ekonomi lokal. Kebijakan ini selaras dengan RPJMN Tahun 2025–2029, khususnya Prioritas Nasional 6 (PN 6) “Membangun dari Desa dan dari Bawah untuk Pertumbuhan Ekonomi, Pemerataan Ekonomi, dan Pemberantasan Kemiskinan”, dengan Sasaran 1, yaitu mempercepat pengurangan kemiskinan dan peningkatan pemerataan. Melalui optimalisasi program padat karya di sektor transportasi udara, Bandar Udara Tuanku Tambusai diharapkan tidak hanya berfungsi sebagai simpul konektivitas wilayah kepulauan, tetapi juga sebagai instrumen strategis dalam mendukung pembangunan inklusif, peningkatan kesejahteraan masyarakat, serta pemerataan hasil pembangunan di daerah.

2. Pemenuhan Peralatan PKP-PK

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

- a. Manajemen pemeliharaan meliputi penguatan preventive dan corrective maintenance system guna mempertahankan kinerja dan mutu pelayanan sesuai dengan kategori PKP-PK yang telah ditetapkan, serta penerapan sistem digital untuk mencatat kondisi riil setiap kendaraan.

- b. Kegiatan relokasi dan rekondisi kendaraan PKP-PK guna memastikan kesiapan operasional dan efektivitas PKP-PK.
 - c. Peningkatan kompetensi SDM (pelatihan teknisi dan operator).
 - d. Penguatan pengawasan guna memastikan terpenuhinya standar yang dipersyaratkan.
- b. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 33 Tahun 2024 tentang Tatahan Kebandarudaraan Nasional
 - 1. Simpul Transportasi Udara, yaitu sebagai titik penghubung jaringan pelayanan transportasi udara nasional yang mendukung konektivitas wilayah kepulauan dan daerah terpencil.
 - 2. Gerbang Kegiatan Ekonomi, dalam rangka mendorong pertumbuhan ekonomi daerah melalui peningkatan mobilitas orang dan barang, penguatan sektor pariwisata, perikanan, dan ekonomi maritim, serta pengurangan biaya logistik.
 - 3. Alih Moda Transportasi, sebagai titik perpindahan moda transportasi udara dengan moda transportasi lainnya guna mendukung sistem transportasi multimoda yang terintegrasi.
 - 4. Wawasan Nusantara, sebagai sarana pemersatu wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, khususnya dalam menjaga keterhubungan antarwilayah kepulauan dan perbatasan.
 - 5. Fungsi Pemerintahan, dalam mendukung penyelenggaraan tugas pemerintahan, pelayanan publik, serta fungsi keselamatan dan keamanan penerbangan.
 - 6. Pengusahaan Bandar Udara, melalui pengelolaan dan pemanfaatan aset kebandarudaraan secara optimal, efisien, transparan, dan akuntabel sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.
 - 7. Penggunaan Domestik, sebagai bandar udara yang melayani penerbangan dalam negeri untuk mendukung mobilitas masyarakat dan distribusi logistik nasional.

Berdasarkan hierarki dan klasifikasi bandar udara dalam KM 33 Tahun 2024, Bandar Udara Tuanku Tambusai diklasifikasikan sebagai bandar udara domestik dengan kode referensi bandar udara 3C, yang berfungsi sebagai

bandara pengumpan (feeder) pada sistem jaringan transportasi udara nasional. Pengembangan diarahkan pada pemenuhan standar teknis, operasional, keselamatan, dan pelayanan sesuai klasifikasi tersebut, dengan tetap memperhatikan kebutuhan lalu lintas penerbangan serta karakteristik wilayah.

B. Manajemen Risiko

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

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

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

Dari hasil identifikasi risiko-risiko utama terhadap pencapaian masing-masing sasaran kegiatan pada tingkat UPBU Tuanku Tambusai (sebelumnya telah disampaikan pada Bab II). Untuk selanjutnya arahan awal mengenai indikasi

dan rencana penyelesaian risiko tersebut akan di detailkan dalam dokumen manajemen risiko yang disusun secara terpisah dari Rencana Strategis ini.

Tabel 3. 2 Matriks Identifikasi Awal Risiko Utama dan Rencana Mitigasi Risiko (Sektor Transportasi Udara)

NO	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab
Meningkatnya kinerja pelayanan Bandar Udara			
1	Belum optimalnya keandalan sarana dan prasarana bandar udara dalam mendukung operasional dan pelayanan	Menyusun program pemeliharaan preventif dan korektif, melakukan rehabilitasi dan peremajaan fasilitas berdasarkan skala prioritas, serta mengoptimalkan pengalokasian anggaran pemeliharaan dan pengadaan	Kantor UPBU Kelas III Tuanku Tambusai
2	Belum optimalnya kualitas pelayanan kepada pengguna jasa bandar udara	Meningkatkan kualitas fasilitas terminal, menerapkan digitalisasi layanan parkir, menyediakan fasilitas pemesanan taksi, seerta melengkapi rambu dan informasi pelayanan,	
3	Belum optimalnya pengelolaan lalu lintas kendaraan dan kawasan sisi darat (landside)	Melengkapi rambu dan marka, membangun <i>speed bump</i> , memisahkan jalur kendaraan sesuai jenisnya, dan menerapkan sistem parkir berbasis elektronik (<i>cashless</i>).	
4	Belum optimalnya kapasitas dan keselamatan operasional sisi udara (<i>airside</i>)	Melakukan reviu dan pembaruan <i>masterplan</i> , mengembangkan apron sesuai kebutuhan, memenuhi standar fasilitas sisi udara, serta meningkatkan koordinasi operasional dengan AirNav dan operator penerbangan	
Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Penerbangan di Bandar Udara			
1	Belum optimalnya kesiapsiagaan bandar udara dalam menghadapi keadaan darurat	Melaksanakan Pelatihan Keadaan Darurat (PKD)	Kantor UPBU Kelas III Tuanku Tambusai
2	Belum optimalnya dokumen perencanaan dan pengembangan bandar udara	Melakukan reviu dan pembaruan Rencana Induk Bandara (RIB) dan Rencana Teknik Terinci (RTT) secara berkala, serta melengkapi dokumen persyaratan	
3	Belum optimalnya pemenuhan standar keselamatan penerbangan	Melaksanakan pengadaan dan peremajaan peralatan PKP-PK, melakukan pemeliharaan rutin kendaraan operasional, memenuhi standar runway strip, serta	

NO	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab
		melaksanakan kalibrasi berkala terhadap fasilitas navigasi penerbangan	
4	Menurunnya keandalan fasilitas dan peralatan operasional bandar udara	Menyusun program pemeliharaan preventif dan korektif, mengganti peralatan yang telah melewati umur teknis, menyediakan suku cadang, serta meningkatkan keandalan sistem kelistrikan melalui UPS dan sumber daya listrik cadangan	
5	Belum optimalnya sistem keamanan penerbangan	Melengkapi fasilitas keamanan sesuai regulasi, menambah CCTV yang mengarah area sisi udara, menata ulang fasilitas <i>security items</i> , serta meningkatkan patroli dan pengawasan keamanan	
6	Belum optimalnya kompetensi sumber daya manusia di bidang keamanan dan keselamatan penerbangan	Mengikutsertakan personel dalam pelatihan dan sertifikasi, serta melakukan monitoring terhadap pemenuhan kompetensi sesuai ketentuan.	
Meningkatnya Kualitas tata kelola pemerintahan yang baik			
1	Belum optimalnya kualitas perencanaan dan penganggaran	Meningkatkan kompetensi perencana, menyusun checklist kelengkapan dokumen usulan, menerapkan reviu berjenjang sebelum pengajuan, memperkuat koordinasi dengan unit teknis, dan melakukan evaluasi hasil reviu sebagai bahan perbaikan	Kantor UPBU Kelas III Tuanku Tambusai
2	Belum optimalnya pengendalian pelaksanaan anggaran dan kontrak	Memperkuat fungsi monitoring dan evaluasi pelaksanaan pekerjaan, meningkatkan pengawasan oleh PPK dan tim teknis, memastikan pembayaran didasarkan pada progres fisik yang telah diverifikasi, serta melaksanakan pemeriksaan berkala terhadap pelaksanaan kontrak	
3	Belum optimalnya pengendalian pengadaan barang dan jasa	Memperketat proses pemeriksaan barang sebelum serah terima, meningkatkan pengawasan oleh PPK dan tim teknis, menerapkan pengendalian mutu, serta memberikan sanksi kepada penyedia yang tidak memenuhi spesifikasi kontrak	

NO	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab
4	Belum optimalnya pengelolaan Barang Milik Negara (BMN)	Melaksanakan inventarisasi BMN secara berkala, memperkuat koordinasi antara pengelola BMN dan unit kerja, mengusulkan anggaran sertifikasi tanah, mempercepat proses penghapusan asset BMN yang rusak, serta melakukan pembaruan Daftar Barang Ruangan (DBR) secara berkala	

BAB IV

TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN KANTOR UPBU KELAS III TUANKU TAMBUSAI

A. SASARAN DAN TARGET PEMBANGUNAN NASIONAL

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.

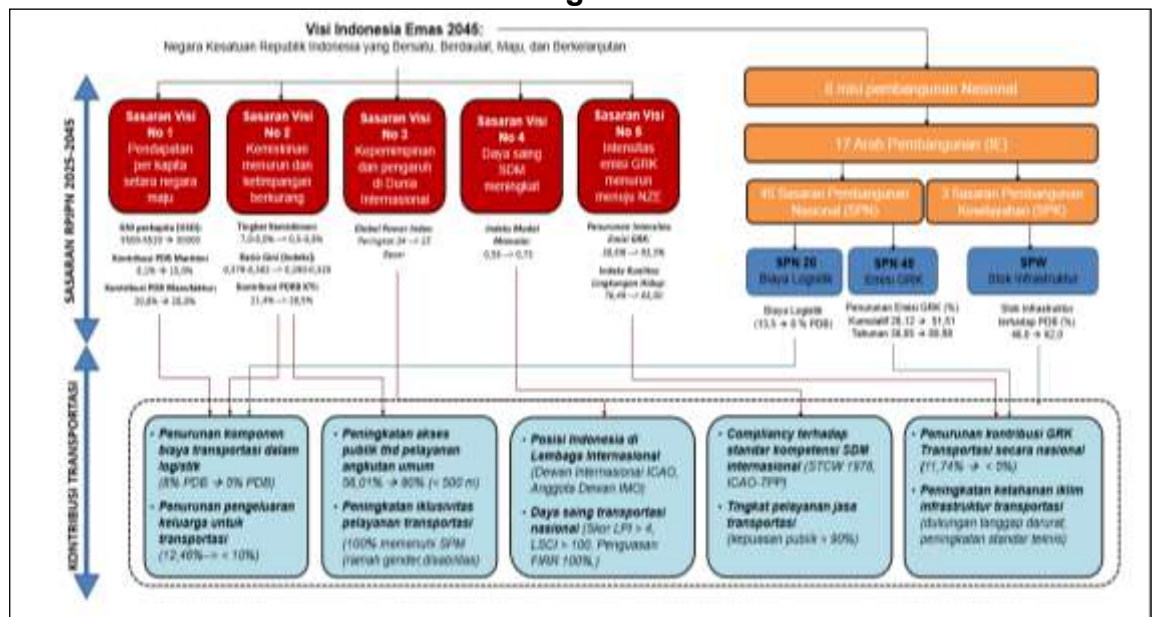
Sasaran ketiga, sejalan dengan kemajuan yang diraih oleh Indonesia, peran dan pengaruh di dunia internasional meningkat yang dicerminkan penguatan diplomasi internasional dan kepemimpinan global, pengaruh budaya, peran aktif dalam organisasi internasional, serta berkontribusi terhadap penyelesaian isu-isu 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.

Gambar 4. 1 Sasaran dan Target RPJPN 2025 - 2045



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.

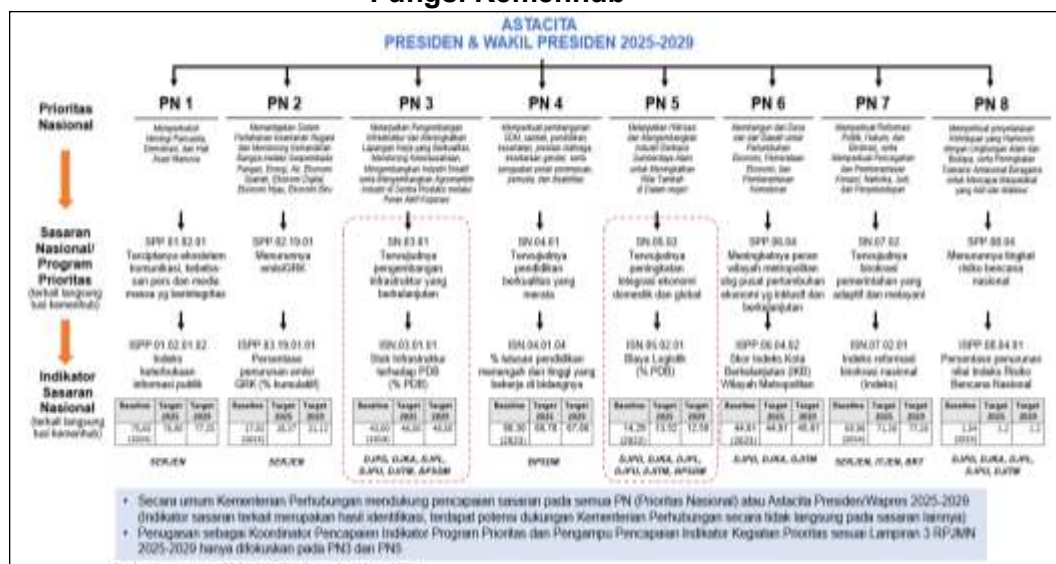
RPJMN 2025-2029 memuat Delapan Prioritas Nasional pembangunan jangka menengah. Prioritas Nasional ini merupakan wujud implementasi langsung dari Asta Cita yang merupakan misi dari Presiden. Setiap prioritas nasional mencakup langkah-langkah strategis untuk mencapai keberhasilan pembangunan dalam periode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

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

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

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

Gambar 4. 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)

[illegible]

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

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

Tabel 4. 4 Matrik Kinerja RPJMN 2025 – 2029 (Sektor Transportasi Udara)

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

Indikator		Satuan	Baseline 2024	Target					Keterangan
Koordinator Pencapaian Indikator Program Prioritas									
PP 02.01	On time performance penerbangan	persen	72,46 (2023)	80	81	82	84	85	
Pangampu Pencapaian Indikator Kegiatan Prioritas									
KP 03.01.04	Bandara yang dibangun dan dikembangkan (kumulatif angka dasar tahun 2020)	lokasi (kumulatif)	100 (2022)	116	121	121	121	121	
KP 03.01.04	Jumlah layanan non komersial angkutan udara penumpang dan kargo	layanan	201 (2022)	313	408	408	408	408	Subsidi angkutan udara penumpang dan kargo
KP 03.01.04	Persentase kepuasan keamanan penerbangan	persen	80,58 (2023)	77	78	79	80	81	
KP 05.03.01	Jumlah bandara primer/utama yang dilongkarkan kapasitasnya	lokasi (per tahun)	3 (2023)	9	8	8	3	9	1. Juanda - Surabaya 2. Sultan Hassanudin - Makassar 3. Sentani - Jayapura 4. Hang Nadim - Batam 5. Soekarno Hatta - Cengkareng 6. Kualanamu - Medan 7. Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru 8. Mirongkaba - Padang 9. Depati Amir - Pangkal Pinang 10. Fatmahanik Soekarno - Bengkulu 11. Mutiara SIS Al-Jufri - Palembang 12. Holuoleo - Kendari 13. Sultan Babullah - Ternate

112

Indikator	Satuan	Baseline 2024	Target				Keterangan
							16. I Gusti Ngurah Rai 17. El Tari 18. Zainudin Abdul Majid (BRJ) 19. Palimara 20. Sultan Saifullah 21. Supadio 22. Tjilik Riwut 23. Syamsudin Noor 24. SAMS Sempang 25. Juwata 26. Sam Ratulangi 27. Djelakuddin 28. Melaka Sri Al Juhri 29. Tjampa Padang 30. Sultan Hassanudin 31. Hakkalo 32. DEO Sonang 33. Santani 34. Rendani 35. Mopah 36. Nataru Baru 37. Wamena

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

INDIKATOR KINERJA BIAYA TRANSPORTASI LOGISTIK PADA SEKTOR TRANSPORTASI UDARA

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

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

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

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

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

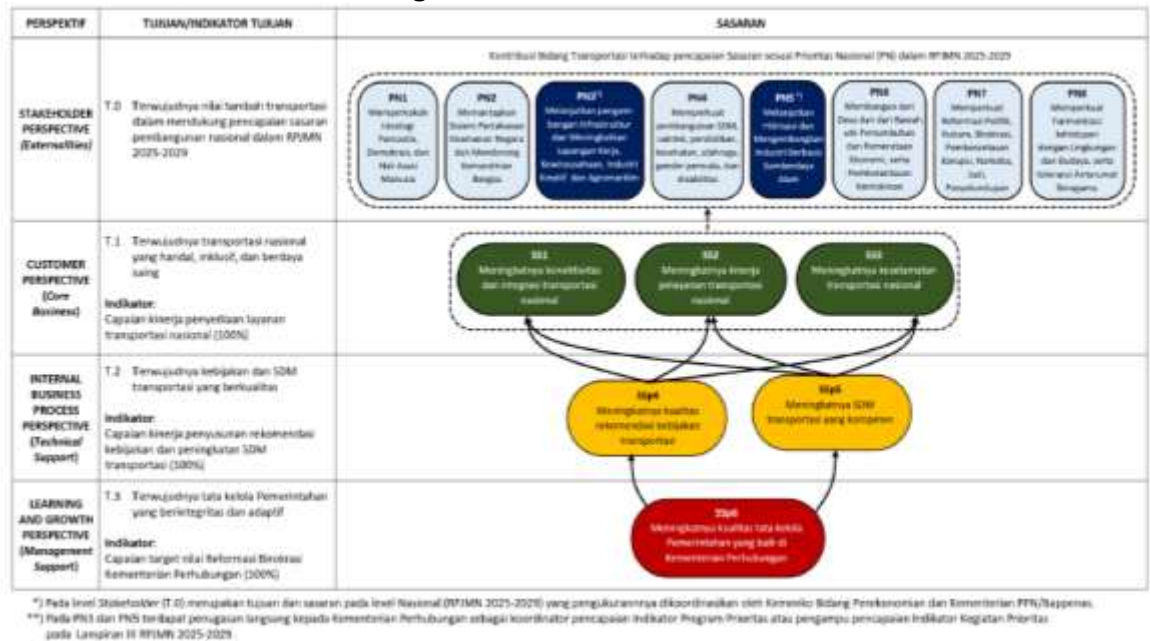
B. INDIKASI KEGIATAN STRATEGIS

1. TARGET KINERJA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2025-2029

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

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

Gambar 4. 3 Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029



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

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

Sumber: Draft Renstra Kemenhub 2025-2029

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

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

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

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

Keterangan:

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

3. TARGET KINERJA KANTOR UPBU KELAS III TUANKU TAMBUSAI

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

Tabel 4. 9 Sasaran dan Indikator Kinerja Kantor UPBU Kelas III Tuanku Tambusai Tahun 2025-2029

No	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja				
						2025	2026	2027	2028	2029
SK 1	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Bandar Udara	IKK 1.1	Jumlah penumpang yang dilayani	Orang	2000	2005	2010	2015	2020	2025
		IKK 1.2	Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani	Angka	200	201	262	263	264	265
		IKK 1.3	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Bandar Udara	Indeks	89	90	90.2	90.4	90.6	91
SK 2	Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Penerbangan di Bandar Udara	IKK 2.1	Persentase <i>Safety Performance Indicator</i> (SPI) Bandar Udara	%	-	80	81	82	83	85
		IKK 2.2	Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan di bandar udara	%	-	80	81	82	83	85
SKp 3	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang baik di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	IKKp 3.1	Nilai Hasil Evaluasi AKIP Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	Nilai	80	80.5	81	81.5	82	82.5
		IKKp 3.2	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	%	96	96	96.5	96.8	97	97.2
		IKKp 3.3	Persentase nilai aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi	%	94.86	95	95.3	95.5	95.7	96
		IKKp 3.4	Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)	%	100	100	100	100	100	100

4. KERANGKA PENDANAAN TAHUN 2025 – 2029

Kantor UPBU Kelas III Tuanku Tambusai memiliki 2 (dua) program yaitu :

1. Program Infrastruktur Konektivitas dengan kegiatan :
 - a. Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara;
 - b. Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara;
 - c. Penunjang Teknis Transportasi Udara.
2. Program Dukungan Manajemen, dengan kegiatan :
 - a. Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN Dan Umum Transportasi Udara (Gaji dan Tunjangan Kinerja, Operasional dan Pemeliharaan Kantor);

Kerangka pendanaan Kantor UPBU Tuanku Tambusai tahun 2025-2029 menunjukkan bahwa total kebutuhan anggaran tahun 2025-2029 sebesar Rp. 68.185.261.857. Rekapitulasi kebutuhan pendanaan Kantor UPBU Tuanku Tambusai per tahun dapat dilihat pada tabel berikut ini. Adapun rincian kebutuhan pendanaan untuk masing-masing program dan kegiatan dapat dilihat pada Lampiran 2.

Tabel 4. 10 Indikasi Pendanaan Kantor UPBU Kelas III Tuanku Tambusai Tahun 2025-2029

PROGRAM/KEGIATAN	2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029
Unit Penyelenggara Bandar Udara Pihak Pengisian	7.762.166,000	24.734.384,800	9.937.223,280	10.418.945,600	15.332.540,160	68.185.261,857
Infrastruktur Konektivitas	1.323.866,000	17.652.274,600	2.146.902,060	1.849.592,266	5.906.251,493	28.878.906,419
10601 Pelayanan Transportasi Udara	0	0	0	0	0	0
4045 Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	0	14.691.000,000	0	0	0	14.691.000,000
4046 Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	500.000,000	2.065.000,000	1.150.000,000	735.000,000	4.700,000,000	9.150.000,000
4047 Penunjang Teknis Transportasi Udara	823.866,000	906.274,600	996.902,060	1.096.592,266	1.206.251,493	5.029.906,419
Dukungan Manajemen	6.438.282,000	7.082.110,200	7.790.321,220	8.569.353,342	9.426.298,676	39.306.355,438

BAB V PENUTUP

5.1 ARAHAN PELAKSANAAN

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

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

5.2 MEKANISME PERUBAHAN DAN PELAKSANAAN EVALUASI

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

1. Kebijakan pemerintah yang dituangkan di dalam Undang-Undang, Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, dan/atau Peraturan Presiden yang berdampak signifikan pada:

- a. perubahan tugas dan fungsi; dan/atau
- b. perubahan Sasaran Strategis, Sasaran Program, Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja;
2. Kebijakan nasional terkait perencanaan dan penganggaran, sepanjang berdampak signifikan pada perubahan Sasaran Strategis, Sasaran Program, Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja; dan/atau
3. Hasil pengendalian dan evaluasi terhadap Renstra-KL.

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

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

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

LAMPIRAN

LAMPIRAN I
RENCANA STRATEGIS KANTOR UPBU
KELAS III TIANBU TAMBULAH TAHUN 2025-2028

Subject: [Solid Mechanics](#) > [Elasticity](#) > [Stress](#) > [Stress Transformation](#)

[illegible][illegible][illegible]

MATRIKS KERANGKA REGULASI UPBU KELAS III TUANKU TAMBUSAI TAHUN 2025 - 2029

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Didur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
Direktorat Angkutan Udara										
1.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 30 Tahun 2021 tentang Standar Minimal Pelayanan Penumpang Angkutan Udara	-	✓	✓	-	-	Rancangan Peraturan Menteri ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyaluran dengan revisi Peraturan Menteri Perhubungan PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkutan b. Akan mereduksi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 88 Tahun 2015 tentang Keterlambatan Penerbangan (Delay Management) pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur tentang kompensasi keterlambatan penerbangan dan evaluasi terhadap gangguan perilaku delay management Badan Usaha Angkutan Udara.	2025 - 2029	
2.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2016 tentang Pengaturan Akses Ketersediaan Waktu Tunggu (Slot Time) Bandar Udara	-	✓	-	-	-	a. Evaluasi terkait organisasi penyelenggaraan slot b. Jumlah bandar udara yang dikelola oleh pengelola slot Indonesia (Indonesia Airport Slot Management/IASM)	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. evaluasi organisasi penyelenggaraan slot; dan b. stabilitas penetapan bandar udara yang akan dikelola oleh pengelola slot (Indonesia Airport Slot Management/IASM).	2025 - 2029	
3.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk Pelaksanaan Terbang/Flight Approval (FA)	-	-	✓	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Pencabutan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara SKEP 165 Tahun 2006 tentang Petunjuk Pelaksanaan Terbang/Flight Approval (FA) b. Penyusunan pengaturan persetujuan terbang (flight approval/FA) dengan kondisi saat ini.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. kegiatan penerbangan yang wajib memiliki persetujuan terbang; b. tata cara pemberian persetujuan terbang; dan c. kewenangan pemberian persetujuan terbang.	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Didur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
4.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Penyusunan Rencana Usaha (Business Plan)	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang: a. untuk dokumen Reformasi Birokrasi b. Pedoman bagi pelaku usaha dalam menyusun rencana usaha dalam memenuhi persyaratan perizinan berusaha	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur format penyusunan rencana usaha (business plan)	2025 - 2029	
15.	Rancangan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: PR 26 Tahun 2023 tentang Penggunaan Sistem Elektronik Untuk Pelaporan Data Lalu Lintas Angkutan Udara	-	✓	-	-	-	Latar belakang revisi PM 68 Tahun 2013 tentang Jaringan dan Rute Penerbangan antara lain: 1. Rancangan Peraturan Menteri ini disusun dengan latar belakang yaitu sebagai dasar rencana pengembangan jaringan pelayaran angkutan udara. 2. Perlu dilakukan pembaharuan data rute sesuai dengan kondisi existing saat ini.	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: 1. Struktur Rute Penerbangan 2. Penentuan Rute Penerbangan 3. Jaringan Penerbangan Luar Negeri 4. Pola Jaringan dan Rute Penerbangan Dalam Negeri		
16.	Rancangan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: PR 26 Tahun 2023 tentang Penggunaan Sistem Elektronik Untuk Pelaporan Data Lalu Lintas Angkutan Udara	-	✓	-	-	-	Latar belakang revisi KP PR 26 Tahun 2023 tentang Penggunaan Sistem Elektronik Untuk Pelaporan Data Lalu Lintas Angkutan Udara antara lain: 1. Telah berlaku efektif Pusat Informasi Transportasi (PusatInfo) sebagai unit pengelola dan integrasi layanan data dan informasi transportasi yang bersumber dari internal Kementerian Perhubungan dan eksternal terkait yaitu Kementerian/Lembaga terkait dan badan usaha/ operator jasa pelayanan transportasi 2. Dengan telah berlakunya Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 2 Tahun 2025 - 2029 tentang Perubahan Atas Peraturan	Dalam rancangan revisi Peraturan Direktur Jenderal ini akan diatur beberapa hal sebagai berikut: 1. Kewajiban pelaporan real time 2. Prosedur integrasi dengan PusatInfo 3. Prosedur integrasi dengan ACL (pencabutan PM 87)		

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Lain Belakang (4)	Materi Yang Akan Didur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Catut	ICAO	BPK				
							menteri perhubungan nomor pri-35 tahun 2021 tentang penyelenggaraan angkutan udara. Pelaporan data LLAU perlu diubah dalam rangka monitoring slot time, sebagai amalan PM 2025 - 2029.			
17	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor/SP. 112 Tahun 2017 Tentang Tata cara Pengalokasian Waktu Terbang (Slot Time) Bandar Udara	-	✓	-	-	-	RSP 112 Tahun 2017 adalah Peraturan tentang Tata Cara Pengalokasian Slot yang mengatur kepada PM 57 Tahun 2018. Ketika Peraturan industriya direvisi, maka peraturan pelaksanaannya juga perlu untuk direvisi	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pengaturan Bandar sebagai penyelenggara udara penanggung jawab tunggal (single accountable) operasional di bandara b. Menetapkan tanggung jawab pengelola bandara dalam pengelolaan slot time reguler dan irregular c. Menetapkan pihak-pihak yang dapat mengajukan slot time d. Penetapan terhadap tanggung jawab pengelola slot untuk melaporkan		
Direktorat Bandar Udara										
	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pencanangan dan Pembangunan Bandar Udara	-	✓	✓	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Pemyederhanan peraturan menteri di bidang bandar udara (PM 55 Tahun 2023, PM 32 Tahun 2021, PM 38 Tahun 2021) b. Menghilangkan tumpang tindih pengalokasian di bidang bandar udara c. pedoman dalam pelaksanaan pencanangan dan pembangunan Bandar Udara.	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Penetapan lokasi bandar udara b. Persetujuan pembangunan dan pengembangan bandar udara c. Standar fasilitas bandar udara d. Pengawasan	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Lain Belakang (4)	Materi Yang Akan Didur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Catut	ICAO	BPK				
10.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengoperasian Bandar Udara	-	✓	✓	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Pemyederhanan peraturan menteri di bidang bandar udara (PM 55, PM 31, PM 37) b. Menghilangkan tumpang tindih pengalokasian di bidang bandar udara c. Pedoman pelaksanaan pengoperasian dan keselamatan bandar udara	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. SBU/RSU b. CASR 139 c. Personal Bandar Udara d. Organisasi Bandar Udara	2025 - 2029	
20.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengusahaan dan Pelayanan Jasa Kebandarudaraan	-	✓	✓	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Pemyederhanan peraturan menteri di bidang bandar udara (PM 81, PM 41) b. Menghilangkan tumpang tindih pengalokasian di bidang bandar udara c. Menyusunkan Rambu PPS d. Pedoman pelaksanaan pengusahaan dan pelayanan bandar udara e. Penetapan tarif transit transfer f. Pengawasan jasa tarif jasa kebandarudaraan	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Kegiatan Pengusahaan di Bandar Udara b. Pelayanan jasa kebandarudaraan c. Pelayanan jasa terkait bandar udara d. Dokumen standar pelayanan jasa kebandarudaraan e. Perjanjian tingkat layanan (Service Level Agreement) f. Mekanisme Pelayanan g. Penilaian tingkat layanan dan Customer Satisfaction Index (CSI) h. Jenis tarif pelayanan jasa kebandarudaraan i. Struktur dan golongan tarif jasa kebandarudaraan j. Tata cara dan prosedur penetapan tarif jasa kebandarudaraan k. Pengawasan	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Dibahas (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterkaitan (7)
		Baru	Revisi	Catut	ICAO	BPK				
21.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Ground Handling	✓	-	✓	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Draft revisi PP 5 b. Adopsi ICAO Doc 10121 Manual on Ground Handling c. Peningkatan kualitas Ground Handling d. Belum adanya aturan yang mengatur kegiatan ground handling secara komprehensif	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan dibahas hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup Ground Handling b. Kewajiban Ground Handling c. Kewajiban Asimilasi terkait Ground Handling d. Kewajiban Bandar Udara terkait Ground Handling e. Pengawasan	2025 - 2029	
22.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Standar Udara Rombak Lingkungan	-	✓	✓	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. sebagai tindak lanjut dari Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2012 tentang Pembangunan dan Pemertanian Lingkungan Hidup Bandar Udara Sebagai pedoman penyelenggara bandar udara untuk pengelolaan lingkungan hidup	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan dibahas hal-hal sebagai berikut: a. kewajiban penyelenggara bandar udara dalam penataan lingkungan hidup b. ruang lingkup penanggung jawab pelaksanaan pengelolaan lingkungan hidup bandar udara c. tugas dan tanggung jawab		
23.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Airport Collaborative Decision Making	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Mendukung efisiensi operasional bandar udara b. Penerapan standar dalam pengoperasian bandar udara guna kolaborasi antar stakeholder di bandar udara	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan dibahas tata cara pelaksanaan ACDM	2025 - 2029	
24.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Penetapan Notice Airport Capacity	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Turun PM Pengoperasian b. Sebagai pedoman dalam perhitungan NAC guna efektifitas pengembangan dan pengoperasian bandar udara	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan dibahas hal-hal sebagai berikut: a. Tata cara perhitungan NAC Runway b. Tata cara perhitungan NAC Apron	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Dibahas (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterkaitan (7)
		Baru	Revisi	Catut	ICAO	BPK				
								c. Tata cara perhitungan NAC Terminal		
25.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Penyelenggaraan Pelatihan	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Turun PM Pengoperasian b. Sebagai pedoman dalam penyelenggaraan pelatihan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan dibahas tata cara penyelenggaraan pelatihan	2025 - 2029	
26.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PK 30 Tahun 2022 tentang Standar Teknik dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual of Standards CASR Part 139) Volume IV Pelayanan Perawatan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK)	-	✓	✓	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penambahan penjelasan penggunaan foam mutu C sebagai alternatif penggunaan foam mutu B b. Menghilangkan frase tender sebagai persyaratan wajib kategori 7 ke atas	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan dibahas hal-hal sebagai berikut: a. Standar teknik b. Penyesuaian operasi Bagi penyelenggara bandar udara dan penyelenggara helipad dalam melakukan pelayanan PKP-PK	2025 - 2029	
27.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 90 Tahun 2018 tentang Pedoman Teknik Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang menambah substansi baru mengenai Dokumen Rencana Penyelenggaraan Kelembagaan Bandar Udara (JEP) untuk helipad dan lapangan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan dibahas hal-hal sebagai berikut: a. pedoman penyusunan AEP Aerodrome, Daratan, Helipad, Aerodrome perairan, dan b. pedoman pemeriksaan dokumen AEP	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Didur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Catut	ICAO	BPK				
	Bagian 139-16 (Advisory Circular Civil Aviation Safety Regulation Part 139-16) Pedoman Penyusunan Dokumen Rencana Peningkatan Keadaan Darurat Bandar Udara									
28.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKB/P157/00/2023 tentang Pedoman Pemeliharaan Dan Pelaporan Peralatan Fasilitas Elektronik Dan Penerbangan	-	✓	✓	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyesuaian organisasi di Direktorat Fasilitas Elektronik dan Udara Penerbangan dan Direktorat Bandar Udara b. Sebagai pedoman penyelenggara bandar udara dalam mengikuti standar pemeliharaan peralatan bandar udara	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pedoman pemeliharaan peralatan mekanikal, elektronik, utilitas b. Ketersediaan kerja dalam pemeliharaan c. Pedoman pelaporan hasil pemeliharaan peralatan mekanikal, elektronik, utilitas	2025 - 2029	
29.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKB/P114/VI/2022 tentang Standar Ombak Instalasi Sistem Penerangan Bandar Udara (Harbort Lighting System)	-	✓	✓	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Menyediakan konfigurasi AFL terbaru sesuai dengan PR 21 Tahun 2023 MDS Vol 1 Aerodrome Daratan b. Memberikan standar gambar instalasi pekerjaan AFL	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pedoman Standar Instalasi Sistem penerangan visual b. Standar detail tentang grounding, galan kabel, fondasi, balok, perantara kabel	2025 - 2029	
30.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Peraturan	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Turun PM Pengawasan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut:	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Didur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Catut	ICAO	BPK				
	pelaksanaan Peraturan Koneksi Jasa Ketersediaan						b. Sebagai pedoman dalam pelaksanaan Peraturan Koneksi Jasa Ketersediaan	a. pedoman penyusunan Peraturan Koneksi; dan b. pedoman pelaksanaan Peraturan Koneksi		
31.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Manual of Standard Volume I Aerodrome Daratan	-	✓	-	✓		Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Proposal for the amendment of Annex 14, Volume I and PANS-Aerodromes (Doc 9661) relating to aerodrome design and operations yang berlaku tanggal 27 November 2025 - 2029 b. Rantai PR 21 Tahun 2021 tentang Manual of Standard Volume I Aerodrome Daratan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Rantai terkait Aerodrome Design b. Rantai terkait visual aids c. Rantai terkait apron management service	2025 - 2029	
32.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Pembuatan Kajian Kelayakan dan Rencana Induk Bandar Udara dan Halport	-	✓	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang tahun PM 55 Tahun 2023 Mengamalkan di antaranya Kajian Kelayakan dan Rencana Induk sebagai kelengkapan teknis pemohonan penetapan lokasi dan rencana induk. Adapun Kap. Ditem Hubud KP 300 Tahun 2014 belum mengakomodasi kajian kelayakan dan perlu penyempurnaan dalam kajian rencana induk dengan memperhatikan ketentuan bandar udara perantara.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pedoman penyusunan Kajian Kelayakan bandar udara dan halport b. Pedoman Penyusunan kajian rencana induk bandar udara dan halport	2025 - 2029	
Direktorat Keamanan Penerbangan										
33.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2015 dan PM 167 Tahun 2015 tentang Pengendalian Akses Masuk (Access Control) ke Daerah Keamanan Terbatas di Bandar Udara	-	-	✓	-	✓	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan disusun dengan latar belakang: a. Temuan BPK b. Prosedur yang berbeda-beda pada setiap perantara PAS Bandara c. Penyesuaian dengan dinamika dan teknologi terbaru	Dalam Peraturan Menteri Perhubungan ini diatur: a. Daerah keamanan bandar udara; b. Pengendalian jalan masuk (access control); c. Sistem administrasi pelangan PAS bandar udara	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Didur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Catut	ICAO	BPK				
34.	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 38 Tahun 2024 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang adanya temuan ICAO USAP-CMA 2024, antara lain terkait: a. Indonesia belum memiliki kebijakan untuk melakukan konsultasi dengan Negara lain dalam rangka meminta prosedur keamanan tambahan untuk penerbangan tertentu. b. belum detail ketentuan memuat persyaratan penggunaan PAS bandara selama berada di Daerah Keamanan Terbatas (DKT) c. pemeriksaan keamanan pada barang penerbangan (stove) dan barang perbekalan (supplies) yang tidak tepat mengacu pada pemeriksaan bagasi kabin d. tidak ada panduan terkait menjaga integritas penanganan senjata pada penerbangan transit dan transfer e. belum adanya pengujian komposisi Threat Image Projection (TIP) untuk masing-masing tempat pemeriksaan	Dalam Keputusan Menteri Perhubungan ini diatur: a. ketentuan. Digen dapat meminta langkah-langkah keamanan tambahan untuk penerbangan tertentu yang berasal dari negara lain menuju Indonesia. b. ketentuan penggunaan PAS Bandara selama berada di DKT c. Pemeriksaan catering stove dan supplies dilaksanakan dengan x-ray atau manual d. Tanggung jawab SJAU dan PAUA dalam penanganan pengangkutan senjata api dan petrus e. Ketentuan komposisi TIP pada mesin x-ray	2025 - 2029	
35.	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang adanya temuan ICAO USAP-CMA 2024, antara lain terkait: a. Indonesia belum memiliki kebijakan untuk melakukan konsultasi dengan Negara lain dalam rangka meminta prosedur keamanan tambahan untuk penerbangan tertentu. b. belum detail ketentuan memuat persyaratan penggunaan PAS bandara selama berada di Daerah Keamanan Terbatas (DKT) c. pemeriksaan keamanan pada barang penerbangan (stove) dan barang perbekalan	Dalam Keputusan Menteri Perhubungan ini diatur: a. ketentuan. Digen dapat meminta langkah-langkah keamanan tambahan untuk penerbangan tertentu yang berasal dari negara lain menuju Indonesia. b. ketentuan penggunaan PAS Bandara selama berada di DKT c. Pemeriksaan catering stove dan supplies dilaksanakan dengan x-ray atau manual	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Didur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Catut	ICAO	BPK				
							(supplies) yang tidak tepat mengacu pada pemeriksaan bagasi kabin d. tidak ada panduan terkait menjaga integritas penanganan senjata pada penerbangan transit dan transfer belum adanya pengujian komposisi Threat Image Projection (TIP) untuk masing-masing tempat pemeriksaan	d. Tanggung jawab SJAU dan PAUA dalam penanganan pengangkutan senjata api dan petrus e. Ketentuan komposisi TIP pada mesin x-ray		
36.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 32 Tahun 2022 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 92 tentang Keselamatan Pengangkutan Barang Berbahaya dengan Pesawat Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan disusun dengan latar belakang: a. amandemen Annex 18 - The Safe Transport of Dangerous Goods by Air dan Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (Doc 9089) b. Adaptasi terhadap Perkembangan Teknologi dan Industri	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Penetapan Pengangkutan Barang Berbahaya b. Klasifikasi Barang Berbahaya yang Dapat Diangkut c. Penetapan kriteria dan persyaratan bagi pihak yang diizinkan menangani dan mengangkut barang berbahaya	2025 - 2029	
37.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk teknis pengangkutan barang berbahaya dengan pesawat udara	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang panduan guna menjamin keselamatan pengangkutan barang berbahaya melalui pesawat udara	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. prosedur, pengemasan, dan pelaksanaan penanganan barang berbahaya agar sesuai dengan standar keselamatan nasional dan internasional b. tindakan darurat penanganan insiden	2025 - 2029	
38.	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 36 Tahun 2024	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. perkembangan ancaman terhadap penerbangan sipil	Dalam Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini akan diatur: a. Pembagian tugas dan fungsi pimpinan unit kerja dan operator penerbangan	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkaji (3)		Lain Belakang (4)	Materi Yang Akan Didur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Catut	ICAO	BPK				
	tentang Program Pengawasan Keamanan Penerbangan Nasional						b. peningkatan standar keamanan global, serta c. penyesuaian terhadap program keamanan penerbangan nasional	dalam melakukan pengawasan keamanan penerbangan b. ruang lingkup pengawasan keamanan penerbangan yang dilakukan oleh Gigen dan internal		
39.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan Atas Keputusan Direk Hubud Nomor KP 207 Tahun 2021 tentang Pedoman Identifikasi terhadap data dan sistem elektronik penerbangan yang bersifat kritis	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adapun PQ 1.300 ICAO Audit USAP : "Apakah Langkah-langkah untuk melindungi sistem dan data teknologi informasi dan komunikasi penting yang digunakan untuk tujuan penerbangan sipil dari komputer langan yang melanggar hukum diterapkan secara konsisten dan efektif b. Selama proses audit, verifikasi apakah operator penerbangan telah mengidentifikasi sistem teknologi informasi dan komunikasi penting serta data yang digunakan untuk tujuan penerbangan sipil telah mendapatkan langkah-langkah berbasis risiko untuk mengatasi keamanan siber sesuai kebijakan nasional c. Adanya penyesuaian dan harmonisasi dengan Perpres No.82 Tahun 2022 tentang perlindungan infrastruktur informasi vital (IIV) yang menjadi acuan perlindungan data dan sistem elektronik di Indonesia dimana sektor transportasi masuk di dalamnya dan peraturan turunannya peraturan BSSN nomor 8 tahun 2023 tentang kerangka kerja perlindungan infrastruktur vital dan Keputusan Menteri Perhubungan nomor KM 116 Tahun 2024 tentang Tim Tangap Insiden Siber (Computer Security Incident Response Te	Dalam rancangan Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal terkait : a. Penetapan terhadap definisi tentang data dan sistem elektronik penerbangan yang bersifat kritis dengan yang direvisi oleh Perpres 82 Infrastruktur Informasi Vital (IIV) yaitu sistem elektronik data yang bersifat vital b. Penyelidikan terhadap proses identifikasi terhadap data dan sistem elektronik penerbangan bersifat kritis dan melakukan penilaian risiko terhadap penetapan data dan sistem elektronik penerbangan yang bersifat kritis dengan aturan dari Perpres 82 perlindungan IIV, yaitu dengan tahapan atau proses identifikasi aset berupa sistem elektronik yang menunjang layanan vital, penentuan prioritas sistem elektronik yang mendukung layanan vital berdasarkan kategori sistem elektronik dan pengaturan tingkat vitalitas sistem elektronik berdasarkan dampak dan ketergantungan, c. Penetapan terhadap kriteria	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkaji (3)		Lain Belakang (4)	Materi Yang Akan Didur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Biru	Revisi	Catut	ICAO	BPK				
								- kriteria yang jelas dalam menentukan sistem elektronik penerbangan yang bersifat kritis terhadap keselamatan penerbangan, keamanan penerbangan dan pelayanan FAL untuk disesuaikan dengan Perpres 82 tentang perlindungan IIV d. Menambahkan pasal untuk dapat melakukan adopsi terhadap tool atau metode dalam melakukan penilaian kelayakan/validasi identifikasi risiko yang saat ini masih menggunakan tool dari BSSN ke dalam aturan dan regulasi siber Kemerhub e. Penambahan alur koordinasi dan pelaporan dengan masukan unsur Puskadsi sebagai coordinate siber KL bidang transportasi sesuai dengan KM 116 Tahun 2024		
40.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Hubud Nomor PH 14 Tahun 2024 tentang Penetapan Standar Penilaian Standar Penilaian (Standard Screening Requirement) Keamanan Penerbangan	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang adanya temuan ICAO USAP -CMA 2024 terkait kurang sistematis nya penyusunan standar deteksi minimum fasilitas keamanan penerbangan, khusus nya untuk bahan peledak, telah disetujui oleh kementerian, sehingga protokol pengisian deteksi minimum tidak mampu mendeteksi ancaman minimum yang diidentifikasi oleh penilaian ancaman nasional	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur penyusunan terkait : a. Standar deteksi minimal pada pendeteksi bahan peledak (Explosive Trace Detector/ETD) untuk pemeriksaan penumpang, orang dalam penumpang, bagasi kabin, bagasi kargo, barang bawaan, kargo dan joki b. Standar teknis operasi terhadap peralatan	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkaji (3)		Lain Belakang (4)	Materi Yang Akan Didur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Catut	ICAO	BPK				
								- perbaikan keamanan penerbangan - Standar alat uji pendeteksi bahan peledak (Explosive Trace Detection/ETD)		
41.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 138 Tahun 2018 tentang Sertifikasi Fasilitas Keamanan Penerbangan	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang yaitu pada tahun 2024 DWP memiliki aplikasi sertifikat keamanan penerbangan. Aplikasi tersebut digunakan untuk sebagai alat untuk pelaksanaan sertifikasi fasilitas keamanan penerbangan. Dengan adanya aplikasi tersebut terdapat perubahan pada proses bisnis penerbangan dan pemeliharaan sertifikat penerbangan. Oleh karena hal tersebut maka kiranya dilakukan revisi terhadap Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 138 Tahun 2018 tentang Sertifikasi Fasilitas Keamanan Penerbangan.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal berikut: a. Pemeliharaan pada dasar hukum b. Penyesuaian nomenklatur nama peralatan keamanan penerbangan mengacu pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Nomor PR 12 (DUPU) Tahun 2024 tentang Spesifikasi Teknik Fasilitas Keamanan Penerbangan c. Perubahan proses pemeliharaan dan pemeliharaan sertifikat penerbangan dari sebelumnya dilakukan secara manual menjadi digitalisasi secara untuk pelaksanaan pemeriksaan dan pengujian kepatuhan tetap dilakukan di lokasi serta pembayaran PNBP dilakukan sebelum dilakukan pemeriksaan dan pengujian kepatuhan d. Penetapan ketentuan terkait penerbangan yang tidak perlu disetujui ulang	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkaji (3)		Lain Belakang (4)	Materi Yang Akan Didur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Catut	ICAO	BPK				
								a. Penetapan Ketentuan terkait pemeliharaan sertifikat dan label penerbangan 1. Penghapusan tanda tangan inspektur pada label penerbangan		
Direktorat Ketaklaksanaan dan Pengoperasian Pesawat Udara										
42.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 9 Tahun 2023 tentang Peraturan Ketaklaksanaan Penerbangan Sipil Bagian 175 tentang Penyelenggara Pelayanan Informasi Aeronautika	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut ICAO USOAP PQ 7.209 b. pemenuhan Adopsi annex 15 Annet 43	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur perubahan pengaturan terkait persyaratan kualitas data dan pelayanan informasi data sel.	2025 - 2029	
43.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang MOS Produk Informasi Aeronautika	-	-	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut PM 9 Tahun 2023 tentang CASR 175 b. Tindak lanjut pemenuhan ICAO USOAP c. Akan mencadab MCG 175 - 02 Notam, Mos 175 - 02 Standar publikasi	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur. Antara lain hal-hal sebagai berikut: a. Ketentuan standar penyajian Produk Informasi Aeronautika (AIP, NOTAM, SNOWTAM, ASHTAM) b. Ketentuan Aeronautical Information Circular c. Ketentuan tanggung jawab Data Originator	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Didur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Catut	ICAO	BPK				
44.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Manual Penyelenggara Pelayanan Informasi Aeronautika (MOS 175)	-	-	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut PM 9 Tahun 2023 CASR 175 b. ICAO USOAP PQ 7.208	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Jenis Pelayanan Informasi Aeronautika b. Fasilitas Pelayanan Informasi Aeronautika c. Kriteria pelayanan informasi aeronautika d. Ruang lingkup pelayanan informasi aeronautika	2025 - 2026	
Bagian Hukum										
45.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 27 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pengawasan dan Pengendalian Sanksi Administratif Terhadap Penyelenggaraan Penerbangan dan Penyelenggaraan di Bidang Penerbangan	-	-	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut dari prosedur penegakan hukum b. ICAO USOAP PQ 1.055 c. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 27 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pengawasan dan Pengendalian Sanksi Administratif Terhadap Penyelenggaraan Penerbangan dan Penyelenggaraan di Bidang Penerbangan	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pengawasan sanksi kepada personel b. Mekanisme pengawasan jenis sanksi c. Penambahan jenis sanksi	2025 - 2026	
Bagian Kerjasama Internasional, Humas dan Umum										
46.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 52 Tahun 2017 tentang Peraturan Keselamatan	-	-	✓	✓	✓	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut temuan audit BPK terkait sistem manajemen keselamatan penerbangan b. Adopsi Annex 19 2nd Edition	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pedoman dan Mekanisme Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan Penerbangan dan	2025 - 2026	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Didur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Catut	ICAO	BPK				
	Penerbangan Sipil Bagian 19 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan	-	-	-	-	-		b. Mekanisme dan Sistem Pelaporan Keselamatan Penerbangan		
47.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Program Penerbangan Nasional	-	-	✓	✓	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut temuan audit BPK terkait program keselamatan penerbangan nasional b. Adopsi Annex 19 2nd Edition c. Akan mencabut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2016 tentang Program Keselamatan Penerbangan Nasional	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Kebijakan, Sasaran dan Sumber Daya Keselamatan Penerbangan Nasional b. Manajemen Risiko Keselamatan Penerbangan Nasional c. Jaminan Keselamatan Penerbangan Nasional d. Promosi Keselamatan Penerbangan Nasional	2025 - 2026	
48.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal tentang AC 15 - 05 List Classifying occurrences in sipi aviation to be mandatorily reported	✓	-	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition b. Perlu adanya standarisasi klasifikasi kejadian yang dilaporkan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Daftar Klasifikasi kejadian b. Penjelasan klasifikasi kejadian	2025 - 2026	
49.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KP 241 Tahun 2017 tentang Pelaporan Sistem Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-01 Sistem Pelaporan Kejadian	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition b. Revisi CASR 91 c. Perubahan akur pelaporan (misalnya KNKT)	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup b. Prosedur analisis data MDR	2025 - 2026	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkaji (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Didur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Catut	ICAO	BPK				
	Wajib Occurrence Reporting System)									
50.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-01 (Advisory Circular 19-01) Sistem Pelaporan Kejadian Wajib (Mandatory Occurrence Reporting System)	-	✓	-	✓	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 13 2nd Edition b. Revisi CASR 19 c. Perubahan format pelaporan d. Perubahan ruang lingkup pelaporan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup b. Prosedur pelaporan c. Kewajiban operator d. Format pelaporan	2025 - 2029	
51.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-02 (Advisory Circular 19-02) Sistem Pelaporan Sukarela (Voluntary Reporting System (VRS))	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition b. Revisi CASR 19 c. Perubahan ruang lingkup pelaporan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup b. Prosedur pelaporan	2025 - 2029	
52.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Nomor	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition b. Revisi CASR 19	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup b. Prosedur analisis data VRS	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkaji (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Didur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Catut	ICAO	BPK				
	KP 242 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-02 (SOP Instruction 19-02) Sistem Pelaporan Sukarela (Voluntary Reporting System)									
53.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk Teknis Penetapan dan Pengawasan Indikator Kinerja Keselamatan Penerbangan (SPI)	✓	-	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition b. Penggabungan SPI yang sebelumnya ditetapkan masing-masing direktorat	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Penetapan indikator keselamatan b. Tata cara evaluasi SPI	2025 - 2029	
Bagian SOMO										
54.	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 30 Tahun 2014 tentang Kriteria Klasifikasi Organisasi Karir Unit Penyelenggara Bandar Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang penilaian kriteria klasifikasi yang perlu diupdate disesuaikan	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Komponen kriteria b. Penilaian Kriteria Klasifikasi c. Penetapan Klasifikasi d. Tata Cara Penetapan dan Penilaian Kriteria Klasifikasi	2025 - 2029	
55.	KPM Renda PM 40/2014 Organisasi dan Tata Kerja Karir Unit Penyelenggara Bandar Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang antara lain: a. Adanya perubahan kelas bandar udara berdasarkan penilaian kriteria	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Perubahan kelas bandara b. Penyesuaian tugas fungsi	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkaji (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Didur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Catut	ICAO	BPK				
							Modifikasi sehingga akan berdampak pada perubahan eselon b. Penyempurnaan tugas dan fungsi			
66.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP-198 Tahun 2017 tentang Penempatan SDM Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang untuk: Penyesuaian kebutuhan dengan Adanya simplifikasi jabatan pelaksana dalam Keputusan Menteri PAN dan RB 11 Tahun 2024 tentang Jabatan Pelaksana Aparatur Sipil Negara Di Lingkungan Instansi Pemerintah	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur tiga cara penghitungan Analisa Beban Kerja dengan menggunakan nomenklatur jabatan baru yang disesuaikan dengan Keputusan 11 Tahun 2024 tentang Jabatan Pelaksana Aparatur Sipil Negara Di Lingkungan Instansi Pemerintah	2025 - 2029	
67.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Proses Bisnis Unit Pelaksana Teknis di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara						Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang: a. Permien PANRB 2 Tahun 2023 tentang organisasi unit Pelaksana Teknis Kementerian/Lembaga Mengantusias bahwa proses bisnis dijadikan pertimbangan dalam pembentukan/pengubahan organisasi. b. Tidak lanjut Permenpan RB 10 Tahun 2008 tentang penyusunan peta proses bisnis instansi pemerintah c. Tidak lanjut PM 53 Tahun 2018 tentang proses bisnis di lingkungan Kementerian Perhubungan. d. Tidak lanjut KM 8 Tahun 2024 tentang peta proses, peta sub proses dan peta nilai di Kementerian Perhubungan. e. Tidak lanjut KM 69 Tahun 2023 tentang Manajemen Risiko di lingkungan Kementerian Perhubungan, Dimana penyusunan manajemen risiko	Proses bisnis pada UPT di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang terdiri dari peta sub proses kepel 2 dan peta link fungsi CFM (Cross Function Map)	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkaji (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Didur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Catut	ICAO	BPK				
							menggunakan proses bisnis sebagai dasar penyusunan f. Penyusunan SPBE (Sistem Pemerintah Berbasis Elektronik) yang penyusunannya menggunakan proses bisnis sebagai dasar			
Bagian Perencanaan										
68.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Rencana Strategis Ditjen Perhubungan Udara 2025 - 2029 - 2029	-	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang dalam rangka pembinaan dan perencanaan pembangunan sub sektor perhubungan udara secara nasional Perlu ditetapkan Rencana Direktorat Jenderal Perhubungan Udara tahun 2025 - 2029 sebagai pedoman oleh setiap unit kerja di lingkungan DJPU	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Visi, Misi, Tujuan dan Sasar Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025 - 2029 b. Arah kebijakan dan indikator Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025 - 2029 c. Target Kinerja dan Kinerja Pendorong tahun 2020-2029	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Didur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Catut	ICAO	BPK				
59.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Penetapan Indikator Kinerja Kegiatan di lingkungan Kantor Pusat, Otoritas Bandar Udara, dan Unit Penyelenggara Bandar Udara						Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang yaitu perlu ditetapkan indikator kinerja kegiatan di lingkungan Kantor Pusat, OBU, UPBU untuk acuan ukuran kinerja untuk menyusun dokumen rencana kinerja tahunan, rencana kerja dan anggaran, persiapan kinerja, pengukuran kinerja, laporan kinerja dan evaluasi pencapaian kinerja	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Indikator Kinerja Kegiatan b. Indikator Kinerja Penunjang c. Petunjuk manual indikator kinerja kegiatan	2025 - 2029	
60.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Penerapan dan Kelompok Kerja Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di lingkungan DJPU						Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai acuan dalam Menyajikan Akuntabilitas kinerja melalui sistem AKIP sesuai Peraturan Menteri 53 tahun 2019 dan Peraturan 85 tahun 2020 guna melaksanakan sistem perencanaan, monitoring, pelaporan dan evaluasi	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur petunjuk teknis Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di lingkungan DJPU, yang memuat: a. Penerapan dan evaluasi AKIP b. Pelaksanaan evaluasi AKIP c. Pelaporan dan Pengkomunikasian hasil evaluasi AKIP d. Kelompok Kerja Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di lingkungan DJPU	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan (1)	Status (2)			Terkait (3)		Latar Belakang (4)	Materi Yang Akan Didur (5)	Target Penyelesaian (6)	Keterangan (7)
		Baru	Revisi	Catut	ICAO	BPK				
61.	Peraturan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Penerapan Manajemen Risiko dan SPP sebagai pelaksanaan pengendalian lingkungan DJPU	-	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang meningkatkan kualitas perencanaan, kinerja, dan efisiensi pengendalian intern melalui penerapan manajemen risiko, diperlukan pedoman teknis yang akan dijadikan acuan oleh unit kerja di lingkungan DJPU. Manajemen risiko adalah salah satu komponen utama dalam SPP. Manajemen risiko merupakan proses berstruktur untuk mengidentifikasi, mengevaluasi, mitigasi, dan mengendalikan risiko yang dapat menghambat pencapaian tujuan organisasi.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur: a. Prinsip Manajemen Risiko b. Kerangka Kerja Manajemen Risiko c. Infrastruktur Manajemen Risiko d. Tahapan proses manajemen risiko e. Komunikasi dan Konsultasi f. Penetapan Risiko g. Pemetaan Risiko h. Pemantauan dan Tinjauan i. Penetapan Dokumentasi dan Pelaporan		
62.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang penerapan UPR (Unit Pengendalian Risiko) dan UMR (Unit Manajemen Risiko)						Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai acuan bagi unit kerja di lingkungan DJPU Perhubungan Udara dalam penerapan Infrastruktur dan Proses Manajemen Risiko	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur Struktur Manajemen Risiko yang dilaksanakan oleh Unit Manajemen Risiko yang memiliki tugas dan fungsi perencanaan tingkat Kementerian/Eselon II/Unit Kerja Mandiri	2025 - 2029	

Bagian Keuangan									
65.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 290 Tahun 2019 tentang Petunjuk Pelaksanaan Penggunaan Dana PMSF secara Terpusat di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara					Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang penyusunan terhadap KP 290 Tahun 2019	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Kriteria dan Persyaratan b. Evaluasi dan Penetapan Mekanisme Pengalokasian dan Pencarian Dana PMSF	2025 - 2029	