



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA**



**REVISI
RENCANA STRATEGIS (RENSTRA)
TAHUN 2025 - 2029**

**KANTOR UPBU KELAS II
UMBU MEHANG KUNDA - WAINGAPU**

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena hanya atas karunia-Nya penyusunan Dokumen Revisi Rencana Strategis (Renstra) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Uumbu Meheng Kunda-Waingapu Tahun 2025–2029 berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP-DJPU 140 tahun 2026 tentang Penetapan Indikator Kinerja Kegiatan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025–2029 dapat diselesaikan.

Dalam rangka mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan, akuntabel dan berorientasi pada hasil, maka telah disusun Revisi Rencana Strategis Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Uumbu Meheng Kunda - Waingapu, 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 Kelas II Uumbu Meheng Kunda - Waingapu 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 Revisi Rencana Strategis Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Uumbu Meheng Kunda - Waingapu ini masih kurang sempurna, untuk itu kami mengharapkan tanggapan dan kritik serta saran guna perbaikan penyusunan dokumen Renstra di masa mendatang.

Waingapu, 31 Juli 2026
Kepala Kantor

I Made Sutamayasa
NIP. 19780205 200003 1 001

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	I
DAFTAR ISI.....	II
DAFTAR TABEL.....	IV
DAFTAR GAMBAR.....	VI
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 KONDISI UMUM.....	1
1.1.1 Capaian Keuangan Tahun 2020 – 2024.....	2
1.1.2 Capaian Pengembangan Sdm.....	4
1.1.3 Capaian Sarana Dan Prasarana Upbu Kelas Ii Umbu Mehang Kunda Tahun 2020 – 2024.....	5
1.2 POTENSI DAN PERMASALAHAN.....	7
1.2.1 Lingkungan Internal	7
1.2.2 Lingkungan Eksternal	8
1.2.3 Potensi (Kekuatan Dan Peluang).....	9
1.2.4 Permasalahan.....	15
BAB II VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN KANTOR UPBU UMBU MEHANG KUNDA – WAINGAPU.....	17
2.1 Visi Dan Misi Pembangunan Nasional Rpjpn Tahun 2025-2029.....	17
2.2 Visi Dan Misi Pembangunan Nasional Rpjmn Tahun 2025-2029.....	21
2.3 Visi, Misi, Tujuan Dan Sasaran Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029....	28
2.4 Visi, Misi, Tujuan Dan Sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029.....	34
2.5 Visi, Misi, Tujuan Dan Sasaran Upbu Umbu Mehang Kunda Tahun 2025-2029...	38
BAB III ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KANTOR UPBU KELAS II UMBU MEHANG KUNDA.....	41
3.1 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KANTOR UPBU KELAS II UMBU MEHANG KUNDA.....	41
3.2 KERANGKA REGULASI	41
3.3 KERANGKA KELEMBAGAAN KANTOR UPBU KELAS II UMBU MEHANG KUNDA	42
3.4 KERANGKA REGULASI MANAJEMEN RESIKO	42
BAB IV TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN KANTOR UPBU UMBU MEHANG KUNDA.....	46
4.1 SASARAN DAN TARGET PEMBANGUNAN NASIONAL	46
4.1.1 Sasaran dan Target RPJPN 2025-2045	46
4.1.2 Sasaran Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029	47
4.2 TARGET KINERJA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2025-2029	54
4.3 TARGET KINERJA DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2025-2029	55
4.4 TARGET KINERJA KANTOR UPBU UMBU MEHANG KUNDA TAHUN 2025-2029	57
4.5 KERANGKA PENDANAAN TAHUN 2025-2029	59

BAB V PENUTUP.....	60
LAMPIRAN.....	61

DAFTAR TABEL

1.1	Alokasi dan Realisasi Anggaran Tahun 2020-2024	2
1.2	Perkembangan Capaian Nilai Aset UPBU Kelas II Uumbu Meheng Kunda – Waingapu Tahun 2020-2024	3
1.3	Penerimaan Negara Bukan Pajak Tahun 2020-2024	3
1.4	Komposisi SDM UPBU Kelas II Uumbu Meheng Kunda - Waingapu Berdasarkan Pendidikan Tahun 2020-2024	4
1.5	Komposisi SDM UPBU Kelas II Uumbu Meheng Kunda - Waingapu Berdasarkan Jabatan Tahun 2020-2024	4
1.6	Data Umum UPBU Kelas II Uumbu Meheng Kunda	5
1.7	Capaian Rute Angkutan Udara UPBU Kelas II Uumbu Meheng Kunda - Waingapu Tahun 2020-2024	6
1.8	Data Arus Lalu Lintas UPBU Kelas II Uumbu Meheng Kunda - Waingapu Tahun 2020-2024.....	6
1.9	Populasi Ternak di Wilayah Kabupaten Sumba Timur	10
2.1	Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan	21
2.2	Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 terkait Tugas dan Fungsi Kementerian Perhubungan	27
2.3	Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029.....	30
2.4	Matriks Kinerja Penugasan RPJMN 2025-2029 kepada Kementerian Perhubungan (Sub Sektor Transportasi Udara).....	31
2.5	Daftar Indikasi Risiko Pencapaian Sasaran Kegiatan UPBU Uumbu Meheng Kunda Waingapu.....	39
3.1	Matriks Identifikasi Awal Risiko Utama dan Rencana Mitigasi Risiko UPBU Uumbu Meheng Kunda Waingapu	43
4.1	Sasaran Utama Prioritas Nasional RPJMN 2025-2029 (Dukungan Sektor Transportasi).....	48
4.2	Program Prioritas dan Kegiatan Prioritas PN 3 RPJMN 2025-2029 (Sektor Transportasi Udara).....	49
4.3	Program Prioritas dan Kegiatan Prioritas PN 5 RPJMN 2025-2029 (Sektor Transportasi Udara).....	50
4.4	Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 (Sektor Transportasi Udara).....	50
4.5	Rincian Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 (Penugasan Ditjen Perhubungan Udara).....	51
4.6	Rincian Matriks Kinerja RPJMN 2025-2029 terkait Biaya Transportasi Logistik Angkutan Udara.....	53

4.7	Target Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan 2025-2029.....	55
4.8	Sasaran dan Indikator Kinerja Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025-2029.....	56
4.9	Sasaran Sasaran Beserta Indikator Kinerja Kegiatan Berdasarkan Baseline 2024 ...	58
4.10	Indikasi Indikasi Pendanaan Kantor UPBU Kelas II Uumbu Meheng Kunda Tahun 2025-2029.....	59

DAFTAR GAMBAR

1.1	Grafik Alokasi dan Realisasi Anggaran Di UPBU Kelas II Umbu Mehang Kunda – Waingapu Tahun 2020-2024	2
1.2	Grafik Pencapaian Target PNBPN Di UPBU Kelas II Umbu Mehang Kunda - Waingapu Tahun 2020-2024	3
2.1	Keterkaitan RPJMN Tahun 2025-2029 dengan RPJPN Tahun 2025-2045.....	25
2.2	Sasaran Utama Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029.....	26
2.3	Strategy Map Kementerian Perhubungan 2025-2029.....	33
2.4	Strategy Map Ditjen Perhubungan Udara 2025-2029.....	38
4.1	Sasaran dan Target RPJPN 2025-2045.....	47
4.2	Sasaran RPJMN 2025-2029 terkait Langsung Tugas dan Fungsi Kemenhub.....	49
4.3	Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029.....	54

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 KONDISI UMUM

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

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

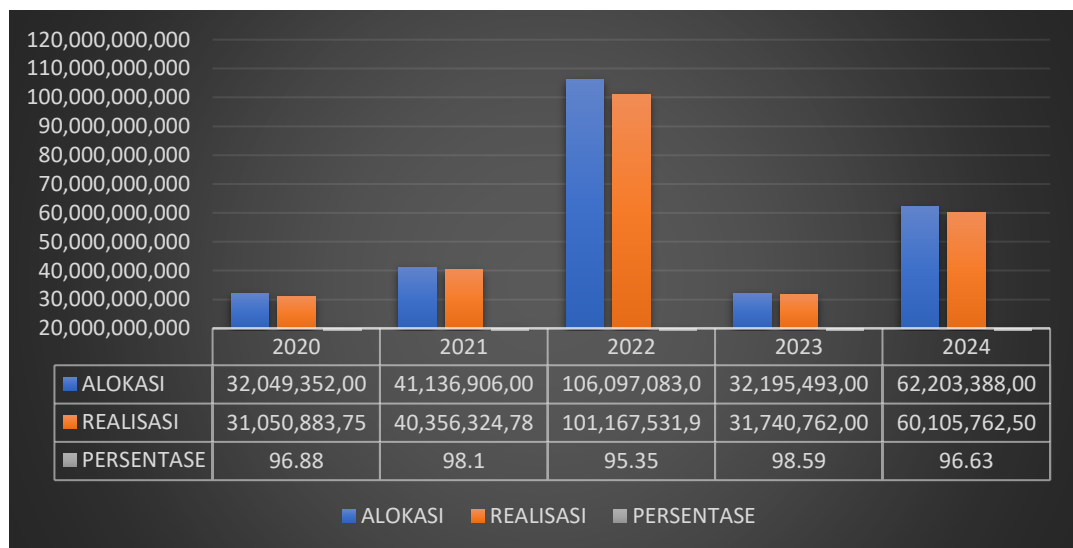
1.1.1 Capaian Keuangan Tahun 2020-2024

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

Alokasi dan Realisasi Anggaran Tahun 2020 s/d 2024 di UPBU Kelas II Umbu Meheng Kunda – Waingapu dapat dilihat pada tabel dan grafik berikut:

Tabel 1.1 Alokasi dan Realisasi Anggaran Tahun 2020-2024

PROGRAM KEGIATAN/TAHUN	PAGU ALOKASI	REALISASI	%
2020	32.049.352.000	31.050.883.754	96,88
2021	41.136.906.000	40.356.324.786	98,10
2022	106.097.083.000	101.167.531.918	95,35
2023	32.195.493.000	31.740.762.003	98,59
2024	62.203.388.000	60.105.762.500	96,63



Gambar 1.1 Grafik Alokasi dan Realisasi Anggaran Di UPBU Kelas II Umbu Meheng Kunda – Waingapu Tahun 2020-2024

Grafik Pagu dan realisasi belanja APBN tahun 2020-2024 tersebut diatas menunjukan besarnya penggunaan anggaran dari APBN untuk belanja modal dan belanja rutin selama 5 (lima) tahun terakhir dimana realisasi anggaran rata-rata sebesar 97,11 % 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

B. Capaian nilai aset Tahun 2020-2024

Nilai aset di UPBU Kelas II Umbu Mehang Kunda – Waingapu Tahun 2020 s/d 2024 dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1.2 Perkembangan Capaian Nilai Aset UPBU Kelas II Umbu Mehang Kunda – Waingapu Tahun 2020-2024

URAIAN	NILAI ASET				
	2020	2021	2022	2023	2024
ASET TETAP	338.363.772.435	234.334.044.484	296.175.880.683	284.216.464.661	284.176.016.125
Persentase (%)	96,03 %	100 %	100 %	100,02 %	97,63 %

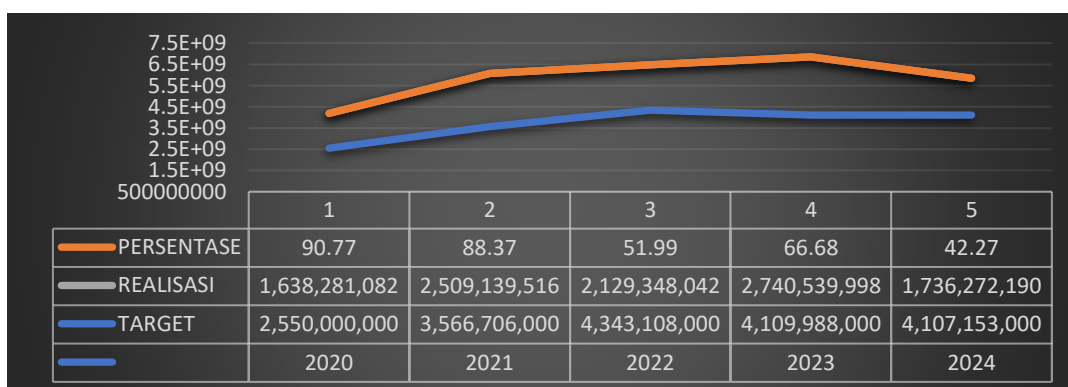
Berdasarkan tabel diatas, perkembangan capaian nilai aset UPBU mengalami peningkatan/perkembangan dengan capaian nilai aset rata-rata 98,74 % pertahun. Aset yang dimaksud terdiri dari Tanah, Bangunan, Peralatan dan Mesin, Jalan dan Jembatan, Irigasi serta Jaringan.

C. Realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)

Realisasi PNBP di Kantor UPBU Kelas II Umbu Mehang Kunda-Waingapu tahun 2020 sampai dengan tahun 2024 adalah sebagai berikut:

Tabel 1.3 Penerimaan Negara Bukan Pajak Tahun 2020-2024

TAHUN	TARGET	REALISASI	%
2020	2.550.000.000	1.638.281.082	90,77 %
2021	3.566.706.000	2.509.139.516	88,37 %
2022	4.343.108.000	2.129.348.042	51,99 %
2023	4.109.988.000	2.740.539.998	66,68 %
2024	4.107.153.000	1.736.272.190	42,27 %



Gambar 1.2 Grafik Pencapaian Target PNBP Di UPBU Kelas II Umbu Mehang Kunda - Waingapu Tahun 2020-2024

Grafik Target dan realisasi PNBP tahun 2020-2024 tersebut diatas menunjukkan besarnya realisasi PNBP yang dicapai oleh Kantor UPBU Kelas II Umbu Mehang Kunda - Waingapu selama 5 (lima) tahun terakhir dimana capaian realisasi PNBP rata-rata sebesar 68,02 % pertahun.

1.1.2 Capaian Pengembangan SDM

Jumlah pegawai pada Kantor UPBU Kelas II Uumbu Meheng Kunda - Waingapu dari tahun 2020-2024 sebagai berikut :

Tabel 1.4 Komposisi SDM UPBU Kelas II Uumbu Meheng Kunda - Waingapu Berdasarkan Pendidikan Tahun 2020-2024

No		Pendidikan	Jumlah SDM (orang)			
			2020	2021	2022	2023
Data PNS						
1	Strata 2 (S2)					1
2	Strata 1 (S1)	2	2	2	2	
3	Diploma IV (D-IV)	1	1	1	1	9
4	Diploma III (D-III)	2	4	4	4	21
5	Diploma II (D-II)					
6	SLTA	41	39	34	27	26
7	SLTP	4	4	3	1	
Data Pegawai Honorer						
1	Strata 2 (S2)					
2	Strata 1 (S1)					
3	Diploma IV (D-IV)					
4	Diploma III (D-III)					
5	Diploma II (D-II)					
6	SLTA	24	24	25	32	42
7	SLTP					
Jumlah		74	74	69	67	99

Tabel 1.5 Komposisi SDM UPBU Kelas II Uumbu Meheng Kunda - Waingapu Berdasarkan Jabatan Tahun 2020-2024

Jumlah SDM (orang)						
No	Jabatan	2020	2021	2022	2023	2024
Jabatan Administrasi/Pendukung						
1	Penyusun Rencana dan Program	-	-	1	1	1
2	Pengelola Kepegawaian	10	10	9	6	6
3	Keuangan	3	3	3	3	3
4	Pengelola BMN	3	3	3	3	3
Jabatan Teknis/Operasional						
1	Petugas PKP-PK Bandara	12	12	13	10	13
2	Petugas Alat-Alat Besar	2	2	1	1	1
3	Pemelihara Bangunan dan Landasan	4	4	3	3	5
4	Petugas AVSEC Bandara	9	9	6	3	8
5	Elban	1	1	1	1	3
6	Listrik	3	3	2	2	3
7	Apron (AMC)	3	3	1	1	1
8	Terminal / Informasi	1	1	1	1	2
9	Hygiene / Sanitasi	2	1	-	-	-
Jumlah		50	50	44	35	57

Ket : Data PNS dan PPPK UPBU Kelas II Uumbu Meheng Kunda – Waingapu

1.1.3 Capaian Sarana dan Prasarana UPBU Kelas II Umbu Mehang Kunda Tahun 2020-2024

A. Data Umum Bandar Udara Bandar Udara

Tabel 1.6 Data Umum UPBU Kelas II Umbu Mehang Kunda

Nama Kota	:	Waingapu
Kantor UPBU	:	Umbu Mehang K unda
Kelas Bandara	:	II
Tahun Pembuatan Operasi	:	1935/1937
Pengelola	:	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara
Jam Operasi	:	22.30 – 08.30 UTC (06.30 - 16.30 WITA)
Luas Wilayah Bandar Udara	:	749.600 m2
Klasifikasi Operasi	:	Visual
Kemampuan Operasi	:	Boing 737-500
Pelayanan Lalu Lintas Udara	:	Aerodrome Control (ADC)
Kategori PKP-PK	:	5
Koordinat Lokasi	:	9°40'LS -120°18'BT
Elevasi	:	10 M
D.P.P.U	:	Ada (Hanya Aftur)
Kantor Meteorologi	:	Ada
Jarak Bandara ke Kota Terdekat	:	7 Km
Provinsi	:	Nusa Tenggara Timur
Kabupaten	:	Sumba Timur
Desa	:	Mau Hau
Alamat	:	Jl. Adi Sucipto No.1 Waingapu 87114
Kode	:	ICAO : WATU IATA : WGP
Fasilitas Komunikasi	:	Telepon, Facsimile, PABX, SBB
Akomodasi	:	Hotel
Sarana Pendidikan	:	SD, SLTP, SLTA, SLB, Universitas
Angkutan Umum	:	Angkot/ Taxi
Obyek Wisata	:	Perkampungan Adat Sumba / Megalitik, Pantai, padang savana dan bukit barisan.
Nomor Telp	:	(0387) 61222,61224
Fax	:	(0387) 62050
E-mail	:	bandaramhu@yahoo.co.id

B. Capaian Rute Angkutan Udara Tahun 2020-2024

Tabel 1.7 Capaian Rute Angkutan Udara UPBU Kelas II Umbu Mehang Kunda - Waingapu Tahun 2020-2024

TAHUN	RUTE PENERBANGAN	PERUSAHAAN PENERBANGAN YANG MELAYANI
2020	Sabu – Waingapu – Ruteng – Waingapu – Maumere – Waingapu – Sabu	Susi Air
	Sabu – Waingapu – Bajawa – Waingapu – Sabu	
	Sabu – Waingapu – Labuanbajo – Waingapu – Sabu	
	Denpasar – Waingapu – Denpasar	Wings Air
	Kupang – Waingapu – Kupang	
	Denpasar – Waingapu – Kupang – Waingapu - Denpasar	NAM Air
2021	Sabu – Waingapu – Ruteng – Waingapu – Maumere – Waingapu – Sabu	Susi Air
	Sabu – Waingapu – Bajawa – Waingapu – Sabu	
	Sabu – Waingapu – Labuanbajo – Waingapu – Sabu	
	Denpasar – Waingapu – Denpasar	Wings Air
	Kupang – Waingapu – Kupang	
2022	Sabu – Waingapu – Ruteng – Waingapu – Sabu	Susi Air
	Sabu – Waingapu – Sabu	Wings Air
	Denpasar – Waingapu – Denpasar	
	Kupang – Waingapu – Kupang	
2023	Sabu – Waingapu – Ruteng – Waingapu – Sabu	Susi Air
	Sabu – Waingapu – Sabu	Wings Air
	Denpasar – Waingapu – Denpasar	
	Kupang – Waingapu – Kupang	
2024	Sabu – Waingapu – Ruteng – Waingapu – Sabu	Susi Air
	Sabu – Waingapu – Sabu	
	Waingapu – Denpasar - Waingapu	Wings Air
	Waingapu – Kupang - Waingapu	

C. CAPAIAN LALU LINTAS ANGKUTAN UDARA TAHUN 2020-2024

Arus Lalu Lintas Di Kantor UPBU Kelas II Umbu Mehang Kunda Waingapu Selama Kurun Waktu (2020-2024) Dapat Dilihat Pada Tabel Berikut.

Tabel 1.8 Data Arus Lalu Lintas UPBU Kelas II Umbu Mehang Kunda - Waingapu Tahun 2020-2024

TAHUN	PESAWAT			PENUMPANG				KARGO (kg)		
	DTG	BRK	TOTAL	DTG	BRK	TRA	TOTAL	DTG	BRK	TOTAL
2020	1.192	1.191	2.383	51.044	47.519	650	99.213	28.7732	52.247	339.979
2021	1.444	1.445	2.889	57.229	60.132	59	104.807	331.480	63.196	394.676
2022	1.066	1.065	2.131	45.775	50.569	0	96.344	311.039	64.233	375.272
2023	946	944	1890	40.991	42.711	0	83.702	344.539	80.057	424.596
2024	902	902	1.804	31.260	32.905	0	64.165	281.384	72.009	331.742

1.2 POTENSI DAN PERMASALAHAN

1.2.1 Lingkungan Internal

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

- a. Subbagian Tata Usaha;
 - b. Seksi Teknik, Keamanan, Operasi dan Pelayanan Darurat;
 - c. Seksi Pelayanan dan Kerjasama; dan
 - d. Kelompok Jabatan Fungsional.
- a) Subbagian 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) Seksi Teknik dan Operasi mempunyai tugas melakukan pengoperasian, perawatan dan perbaikan fasilitas keselamatan, sisi udara, sisi darat, dan alat-alat besar bandar udara serta fasilitas penunjang, pelayanan pengaturan pergerakan pesawat udara (Apron Movement Control/AMC, penyusunan jadwal penerbangan (slot time), melakukan penyiapan penyusunan Rencana Induk Bandar Udara (RIBU) dan Aerodrome Manual; melakukan 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);
- c) Seksi Pelayanan dan Kerjasama mempunyai tugas melakukan 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.
- d) Kelompok Jabatan Fungsional mempunyai tugas melaksanakan pekerjaan sesuai kompetensi jabatan fungsional, antara lain di bidang keselamatan dan keamanan penerbangan, pelayanan jasa kebandarudaraan, navigasi dan

komunikasi penerbangan, pemeliharaan fasilitas bandar udara, dan bidang teknis lain sesuai kebutuhan operasional bandara serta menjalankan seluruh tugas sesuai dengan peraturan perundang-undangan, standar keselamatan penerbangan, serta ketentuan teknis yang berlaku di sektor kebandarudaraan.

1.2.2 Lingkungan Eksternal

A. Ekonomi

Produk Domestik Regional Bruto Kabupaten Sumba Timur dilihat menurut lapangan usaha maka terdiri dari beberapa subsector. Salah satu subsectornya adalah Transportasi. Subsector transportasi dibentuk dari beberapa subkategori yaitu subkategori angkutan darat, subkategori angkutan laut, subkategori angkutan sungai, danau dan penyeberangan serta subkategori angkutan udara. Kontribusi subkategori angkutan udara di Bandar Udara Umbu Mehang Kunda – Waingapu selama 5 (lima) tahun berturut-turut yaitu;

- 2020 : 23,37%
- 2021 : 23,63%
- 2022 : 25,40%
- 2023 : 27,03%
- 2024 : 14,39%

B. Social dan Budaya

Kegiatan sosial budaya di Kabupaten Sumba Timur yaitu **Ritual Ripit dan Karaki** yang dilaksanakan satu kali dalam setahun yaitu pada bulan Maret, **Festival Parade 1001 Kuda Sandel dan 1001 Tenun Ikat** yang dilaksanakan satu kali setahun yaitu pada bulan juli, **Ritual Pemakaman Para Bangsawan dan marapu** serta **Pacuan Kuda Tradisional** yang dilakukan pada bulan Juli, Agustus dan Oktober. Kegiatan social budaya ini memberikan dampak yang sangat besar terhadap Kelangsungan penyelenggaraan Bandar udara, dimana pada setiap kegiatan mempengaruhi tingginya arus penumpang.

C. Politik

Pemda Kabupaten Sumba Timur telah membuat kebijakan untuk melakukan pengembangan transportasi udara. Hal ini dapat dilihat pada dokumen RTRW, RPJMD yaitu :

- Optimalisasi penerbangan komersil;
- Optimalisasi tingkat pelayanan Bandar udara sesuai dengan hierarki yaitu Bandar udara pengumpul;
- Optimalisasi tingkat kenyamanan dan keselamatan penerbangan; dan

- Pengembangan Bandar Udara Umbu Mehang Kunda dari hierarki pengumpul skala pelayanan **tersier** menjadi skala pelayanan **sekunder** untuk mendukung pengembangan di Kabupaten Sumba Timur.

D. Pertahanan dan Keamanan

Bandar Udara Umbu Mehang Kunda – Waingapu yang terletak di Kabupaten Sumba Timur yang memiliki daerah yang berbatasan langsung dengan Negara Australia sehingga memiliki peran dan tugas dalam mendukung pelaksanaan fungsi pertahanan dan keamanan Negara sehingga dapat menjamin kedaulatan negara.

1.2.3 Potensi (Kekuatan dan Peluang)

A. Sumber Daya Alam

Kabupaten Sumba Timur adalah salah satu kabupaten di wilayah Provinsi Nusa Tenggara Timur yang terletak di bagian selatan dan salah satu dari empat Kabupaten yang berada di Pulau Sumba. Secara geografis Kabupaten Sumba Timur terletak antara 119°45" - 120° Bujur timur (BT) dan 9°16" - 10°20" lintang selatan (LS). Sumba Timur memiliki luas wilayah 7.000,5 km², sedangkan wilayah laut seluas 8.375,53 Km² dengan panjang garis pantai 433,6 Km. Kondisi topografi sumba Timur secara umum datar (di daerah pesisir), landai sampai bergelombang (wilayah dataran rendah <100 meter) dan berbukit (pegunungan). Sumber daya alam di kabupaten ini yaitu;

- Pertanian

Pada sektor pertanian tanaman, padi, jagung dan ubi kayu menjadi andalan. Hasil lainnya adalah cengkih, kapuk, kemiri, kelapa, ubi jalar, kacang tanah, kacang hijau, sorgum dan jambu mete. Hasil tersebut telah dikembangkan sejak tahun 1977. Pada tahun 2014, dimulai sektor agribisnis, dengan spesialisasi di bidang perkebunan dan pengolahan tebu.

- Perternakan

Sektor peternakan memiliki sejarah panjang dan cukup berbeda dari daerah lain di Indonesia, oleh sebab keadaan alam wilayah ini yang memiliki musim penghujan pendek dan padang rumput (sabana) luas. Sumba Timur terkenal sebagai pusat penangkaran dan perdagangan kuda sejak abad ke-19. Kuda sandel yang merupakan hasil perbaikan (grading up) kuda lokal dengan kuda Arab telah menjadi maskot daerah dan figurnya dimasukkan dalam lambang daerah. Pada awal abad ke-20 (1906-1907) pemerintah Hindia Belanda memasukkan empat ras sapi ke Sumba, sapi jawa, sapi madura, sapi bali dan sapi ongole dari India. Hanya yang terakhir

yang diketahui bisa beradaptasi dengan baik dan segera menjadi komoditas peternakan unggulan, menggeser kuda.[11] Tujuh tahun sejak introduksi, pemerintah menetapkan Sumba sebagai pusat penangkaran sapi ongole murni dan sejak itu biakannya dikenal sebagai ras SO (Sumba Ongole) dan ini berlangsung hingga sekarang.

Tabel 1.9 Populasi Ternak di Wilayah Kabupaten Sumba Timur

Kelurahan	Populasi Ternak Menurut Jenis Ternak dan Kecamatan (Ekor)		
	Kuda	Sapi	Kerbau
	2024	2024	2024
Lewa	2,488	3,899	2,508
Nggaha Ori Angu	2,057	2,468	2,954
Lewa Tidahu	640	973	792
Katala Hamu Lingu	1,006	1,145	3,000
Tabundung	1,160	1,099	3,450
Pinu Pahar	391	734	1,474
Paberiwai	552	319	1,924
Karera	738	2,178	3,349
Matawai La Pawu	494	226	2,666
Kahaungu Eti	2,898	3,324	1,602
Mahu	215	422	2,518
Ngadu Ngala	371	523	2,214
Pahunga Lodu	1,490	4,287	1,690
Wula Waijelu	504	589	1,958
Rindi	2,138	7,063	2,020
Umalulu	1,295	1,345	997
Pandawai	5,171	5,132	1,261
Kambata Mapambuhang	591	920	1,080
Kota Waingapu	2,233	377	465
Kambera	325	337	159
Haharu	2,817	2,515	306
Kanatang	3,778	1,327	589
Sumba Timur	33,352	41,202	38,976

- Kelautan dan Perikanan

Sektor Kelautan dan Perikanan merupakan sektor strategis dalam mendukung pertumbuhan ekonomi daerah serta penyediaan lapangan kerja dan kesempatan berusaha bagi masyarakat. Pengembangan sektor ini diarahkan pada peningkatan produktivitas perikanan budidaya dan penangkapan melalui penguatan sarana dan prasarana perikanan, penerapan teknologi pra dan pasca panen, peningkatan kapasitas dan kelembagaan pelaku usaha perikanan, serta pemanfaatan potensi kelautan secara berkelanjutan.

Sejalan dengan kebijakan nasional, di Kabupaten Sumba Timur dikembangkan **kawasan tambak udang modern terintegrasi (shrimp farming)** sebagai **Program Strategis Nasional**. Pengembangan kawasan ini **direncanakan dan dilaksanakan secara bertahap**, mencakup kegiatan persiapan lahan, pembangunan infrastruktur dasar, serta penyiapan sistem budidaya udang vaname berbasis teknologi modern dan prinsip keberlanjutan. Kawasan shrimp farming tersebut **direncanakan pada lahan seluas ±2.085 hektar**, dengan **nilai investasi yang diproyeksikan mencapai lebih dari Rp7,5 triliun**. Program ini **diproyeksikan** memiliki kapasitas produksi sekitar **52.000 hingga 75.000 ton udang per tahun** pada saat kawasan telah beroperasi secara optimal. Pengembangan tambak udang modern ini diharapkan mampu mendorong peningkatan investasi, memperluas kesempatan kerja, memperkuat rantai nilai sektor perikanan, serta memberikan dampak positif terhadap pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat daerah, dengan tetap memperhatikan aspek lingkungan dan keberlanjutan sumber daya kelautan dan perikanan.

- Kehutanan

Hutan merupakan sumber daya alam yang sangat penting dari sisi ekonomi maupun ekologis. Kontribusi sub sector kehutanan terhadap pembentukan PDRB Kabupaten Sumba Timur masih tergolong kecil bila di bandingkan dengan sub sector lainnya pada sector pertanian. Walaupun demikian, mengingat pentingnya keseimbangan ekologis, maka pengembangan dan pemeliharaan konservasi sumber daya alam dan lingkungan merupakan hal yang tak terhindarkan untuk dikembangkan mengingat saat ini isu pemanasan global dan isu lingkungan tidak saja menjadi isu nasional tetapi menjadi isu internasional. Di samping itu, kondisi lingkungan alam Sumba Timur membutuhkan penanganan yang bersifat segera mengingat saat ini cenderung menurunnya degradasi lingkungan. Jumlah Lahan Hutan di Kabupaten Sumba Timur terdiri atas, Hutan Produksi tetap yang menurun luasnya menjadi 20.929,59 Ha dari luas tahun sebelumnya. Hutan Produksi terbatas meningkat luasnya dibanding tahun sebelumnya yaitu dari 15.231,1 Ha ditahun 2012 menjadi 84.842,94 Ha ditahun 2013. Begitupun halnya dengan hutan

yang dapat di konversi, dari 58.422,58 Ha ditahun 2012 meningkat menjadi 65.119,30 Ha ditahun 2013. Realisasi luas lahan reboisasi pada tahun 2013 sesuai dengan yang ditargetkan yaitu 25 Ha. Pembuatan lahan penghijauan baru sebesar 75 Ha ditahun 2013 dengan pemeliharaan sebesar 100 Ha. Untuk Luas Land Use (penggunaan lahan lainnya diluar hutan negara) tidak mengalami perubahan dari tahun sebelumnya yaitu 1.120 Ha.

- **Pertambangan**

Sektor pertambangan memegang peranan yang cukup penting dalam mendukung sektor-sektor lainnya seperti sektor industri. Beberapa kawasan dan kegiatan pertambangan yang ada di Kabupaten Sumba Timur memiliki potensi jenis pertambangan yang hampir sama, dari jenis pertambangan dan penggalian sebagian besar didominasi oleh komoditas bernilai rendah yakni batu karang, sirtu, pasir, batu pecah, batu gelondongan, batu kapur, batu warna, tanah urug, batu gamping, pasir kali, pasir laut untuk kebutuhan konstruksi lokal, dan sebagian kecil menyimpan kekayaan pertambangan lainnya berupa Andesit, Granit, batu setengah permata, Feldspar, Tembaga, Granodiorit, Timah Hitam, Emas. Untuk saat ini baru Tambang Emas yang pernah di eksplorasi. Peran sektor pertambangan di Kabupaten Sumba Timur masih belum menonjol hal ini terjadi karena data potensi hasil tambang masih terbatas. Hasil tambang masih terbatas pada hasil tambang galian golongan C yang penyebarannya cukup merata di wilayah Kabupaten Sumba Timur dan dikelola oleh masyarakat melalui pertambangan rakyat dan sedikit kegiatan usaha bahan galian golongan B yang dikelola oleh pengusaha lokal. Penggalian bahan galian golongan C yang dilakukan oleh masyarakat jika tidak terkoordinir secara baik dapat menimbulkan resiko yang cukup besar mengingat keterbatasan pengetahuan masyarakat akan, pentingnya pelestarian lingkungan. Hal ini terbukti dengan begitu menyebarnya

usaha pertambangan galian golongan C berupa batu dan pasir sungai/laut tanpa memperhatikan dampak lingkungan dan keselamatan fasilitas-fasilitas umum yang berada pada daerah aliran sungai seperti jembatan, bendungan, gedung dan sebagainya.

B. Pariwisata

Pariwisata di Sumba Timur mempunyai prospek yang baik dan masih dapat dikembangkan secara lebih optimal. Daerah ini memiliki obyek wisata yang beragam, baik wisata alam, bahari, maupun wisata kebudayaan. Dengan potensi wisata seperti itu, sektor pariwisata di Sumba Timur tergolong primadona dalam menghasilkan devisa negara. Selain itu, sektor ini diharapkan dapat berperan sebagai sarana yang dapat meningkatkan perekonomian rakyat dan dapat menyerap tenaga kerja sebanyak-banyaknya. Persyaratan utama yang dibutuhkan adalah keamanan dan ketenangan politik. Kedua hal itu sangat diharapkan oleh para wisatawan asing yang akan berkunjung ke Indonesia, khususnya Sumba Timur. Pada tahun 2025, Pemerintah Kabupaten Sumba Timur mencatat jumlah kunjungan wisatawan mancanegara sebanyak 5.282 orang. Data ini berasal dari catatan Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Kabupaten Sumba Timur, yang juga mencatat total wisatawan (nusantara + mancanegara) mencapai 41.524 orang sepanjang tahun 2025. kunjungan wisatawan mancanegara ke Sumba Timur meningkat signifikan pada tahun 2025 dibanding tahun 2024, menunjukkan tren pertumbuhan pariwisata internasional di wilayah tersebut pascapandemi. Adapun jumlah wisatawan mancanegara pada 2025 (5.282 orang) lebih tinggi dibandingkan 2024 (3.756 orang) . Secara absolut, jumlah wisman meningkat sekitar 1.526 orang dari 2024 ke 2025. Secara persentase, ini berarti kenaikan lebih dari 40% dibandingkan tahun sebelumnya..

- Wisata Kebudayaan

Wisata budaya di Sumba Timur meliputi peninggalan sejarah dan keanekaragaman tradisi, kesenian lokal/setempat, seperti rumah-rumah adat yang berbentuk menara dan kuburan batu megalitik. Selain itu prosesi penguburan para bangsawan dan marapu juga menjadi daya Tarik tersendiri dimana penguburan harus dilaksanakan dengan upacara khusus agar arwah manusia layak masuk dalam Praimarapu (Surga). Setelah mayat disimpan bahkan sampai bertahun-tahun, dilakukan penyembelihan

ternak kerbau dan kuda dalam jumlah besar (tergantung status sosial) sebagai sesaji pengiring penguburan.

- **Wisata alam dan Bahari**

Sumba timur memiliki begitu banyak objek wisata, baik wisata alam maupun wisata bahari yang mana diantaranya ada yang sudah mendunia. Obyek-obyek wisata yaitu; air terjun tanggedu, air terjun waimarang, air terjun la iwi, air terjun Laputi, air terjun kanabu wai, air terjun hirumanu, air terjun gunung meja, air terjun koalat, air terjun kamanggih, air terjun lindungmuki, goa sarang burung umamanu, taman nasional wanggameti, pantai londa lima, pantai purukambera, pantai tarimbang, pantai walakiri, pantai mambang, pantai kakadu dan kambaru, pantai kalala, pantai watuparunu, pantai waihungu, pantai katundu, pantai tawui, pantai kiriwai, pantai pindu harani, tanjung sasar, bukit wairinding, bukit laindeha, bukit tanau, bukit hiliwuku, bukit piarakuku, dan bukit persaudaraan.

- **Even Pariwisata**

Sumba Timur adalah satu kabupaten yang terkenal dengan kuda sandelwood dan padang savananya, sehingga salah satu upaya pemerintah untuk menarik minat wisatawan adalah dengan diadakannya beberapa even festival budaya setiap tahun yaitu Parade 1001 Kuda Sandel, Parade 1001 Tenun Ikat dan Pacuan Kuda tradisional. Hal ini dimaksudkan untuk menunjukkan bahwa potensi Populasi ternak kuda cukup meningkat selain sebagai sarana transportasi lokal juga sebagai sumber pendapatan masyarakat milik peternak demikian juga dengan pakainya adat lengkap merupakan warisan budaya leluhur sehingga perlu dilestarikan sehingga generasi penerus tidak melupakan warisan budaya leluhur.

C. Perindustrian

Sektor perindustrian di Sumba Timur untuk saat ini masih didominasi oleh industri rumahan yaitu kerajinan kain tenun ikat yang terdapat di hampir seluruh penjuru kabupaten. Kerajinan kain tenun ikat ini sudah terkenal sejak ratusan tahun. Ada dua kelompok pengrajin, yaitu yang menggantungkan seluruh penghasilannya pada pekerjaannya dan yang melakukannya hanya sebagai kerjaan sampingan. Seniman sampingan ini umumnya adalah mereka yang secara sosial masih memiliki fungsi adat seperti kaum bangsawan (*maramba*). Walaupun merupakan hasil sampingan, tenun jenis ini bermutu tinggi karena sebenarnya tenunan tersebut bukanlah barang dagangan, hanya sebagai koleksi atau digunakan dalam upacara adat. Ada beberapa daerah yang

terkenal dengan kain tenunnya, seperti Desa Kaliuda yang terletak di Kecamatan Pahungalodu, Rindi dan Watuhadang yang terletak di kecamatan Rindiumalulu, Rambangaru yang terletak di kecamatan Pandawai dan Kelurahan Prailulu. Tenunan dari daerah ini bermutu tinggi karena dibuat dengan menggunakan ramuan tradisional dan membutuhkan waktu yang lama untuk menyelesaikannya. Tidak jarang ada tenunan yang lama penyelesaiannya hingga tahunan, yang menyebabkan harga jualnya pun mencapai jutaan rupiah, terutama yang berasal dari Rindi, Kaliuda dan Kampung Pau.

Sementara untuk industri bersekala besar saat ini sedang di lakukan pengembangan perkebunan tebu dan pembangunan pabrik pengolahan tebu yang berkapasitas ribuan ton per minggu. Perkebunan tebu saat ini sudah mencapai 2000 Ha dari rencana 50.000 Ha yang dikelola PT. Muria Sumba Manis (MSM). Oleh karena itu, kehadiran PT. MSM dapat mendorong pertumbuhan ekonomi serta mampu menyerap cukup banyak tenaga kerja lokal.

1.2.4 Permasalahan

A. SDM

Kekurangan sumber daya manusia menjadi kendala yang paling utama dalam pelaksanaan operasional di Bandar Udara Umbu Mehang Kunda baik sebagai pelaksana maupun sebagai tenaga teknisi bandar udara. Dengan keterbatasan jumlah SDM, pelaksanaan tugas personil disiasati dengan cara penugasan perbantuan pada unit operasional yang membutuhkan tambahan untuk pemenuhan kebutuhan sesuai standar operasional prosedur peralatan.

B. Anggaran

Adanya pemotongan dan Efisiensi Anggaran Belanja Modal setiap tahun anggaran sehingga pemenuhan pengembangan sarana dan prasarana Bandar Udara mengalami kendala tidak maksimalnya pelayanan serta kurang optimalisasi terhadap pelayanan pengguna jasa Bandar udara.

C. Pelayanan sarana dan prasarana

Kondisi sarana dan prasarana saat ini dilihat dari sisi Kuantitas maka masih belum terpenuhi dikarenakan sebagian rusak dan sebagian belum ada. Sarana dan prasarana yang terdata saat ini yaitu;

- Keterbatasan panjang landasan (1950 x 30 meter) belum dapat mengakomodir tren pesawat yang beroperasi saat ini (A320), sehingga perlu dilakukan perpanjangan, namun belum dapat dilaksanakan karena

keterbatasan lahan.

- Kurangnya peralatan alat-alat berat, dimana untuk saat ini hanya 1 traktor yang beroperasi sedangkan 1 rusak berat.
- Kurangnya peralatan keselamatan baik peralatan utama maupun penunjang. Kondisi saat ini kendaraan *Fire Fighting Type IV* (Kenbri), *Fire Fighting Type IV* (Iveco), *Comando Car* dan *Ambulance* 2 buah (1 Rusak Parah).

D. Keselamatan dan Keamanan Bandara

Terdapat halangan/obstacle berupa bukit yaitu disisi runway 15 terdapat bukit Padadita dengan jarak 517,22 meter, ketinggian 36,3 meter sehingga kemiringan sudut terhadap runway adalah 7,01%. Sedangkan di sisi runway 33 terdapat bukit Marawahi dengan jarak 639,98 meter, ketinggian 32,38 meter sehingga kemiringan sudut terhadap runway adalah 5,06%.

BAB II
VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN
KANTOR UPBU UMBU MEHANG KUNDA – WAINGAPU

2.1 VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL RPJPN TAHUN 2025-2045

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

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

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

- a. Negara Kesatuan Republik Indonesia berarti negara kepulauan yang memiliki ciri Nusantara serta memiliki ketangguhan politik, ekonomi, keamanan nasional dan budaya/peradaban bahari sebagai poros maritim dunia;
- b. Bersatu berarti Indonesia yang memiliki keragaman budaya, bahasa, dan adat istiadat. Elemen tersebut akan dipersatukan oleh identitas nasional dan Pancasila sebagai dasar negara, mencerminkan semangat Bhineka Tunggal Ika yang lebih kokoh;
- c. Berdaulat berarti Indonesia yang berdaulat sebagai negara kesatuan yang memiliki kemandirian dan kewenangan penuh untuk mengatur sendiri seluruh aspek kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara di wilayahnya;
- d. Maju berarti Indonesia sebagai negara maju, ekonominya mencapai posisi nomor lima terbesar dunia, 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. Kesiambungan pembangunan untuk mengawal pencapaian Indonesia Emas yang diwujudkan melalui kaidah pelaksanaan yang efektif serta pendanaan pembangunan.

Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045

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

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

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

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

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

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

- 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).

2.2 VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL RPJMN TAHUN 2025-2029

Visi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 yaitu:

“Bersama Indonesia Maju Menuju Indonesia Emas 2045”

Visi tersebut mengandung arti bahwa pembangunan memerlukan kerja sama seluruh putra putri terbaik bangsa yang memiliki kesamaan tekad, berdasarkan fondasi yang telah dibangun oleh pemerintah sebelumnya untuk mewujudkan Indonesia setara negara maju di tahun 2045. Pencapaian Visi Presiden ini dilaksanakan melalui

Delapan Misi Presiden yang dituangkan dalam Delapan Asta Cita, yang didukung oleh 17 Program Prioritas Presiden di berbagai sektor serta langkah-langkah berupa Program Hasil Terbaik Cepat/*Quick Wins*.

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

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

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

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

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

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

Tujuan Pembangunan Nasional 2025-2029

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



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

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

Sasaran Pembangunan Nasional Tahun 2025-2029

RPJMN Tahun 2025-2029 dilengkapi dengan sasaran pembangunan yang terukur. Sasaran pembangunan menggambarkan kondisi yang diharapkan dalam mencapai penurunan kemiskinan, peningkatan kualitas sumber daya manusia, dan

pertumbuhan ekonomi tinggi yang berkelanjutan. Kondisi yang diharapkan juga diperkuat dengan sasaran pada aspek politik luar negeri dan lingkungan. Pencapaian sasaran pembangunan nasional tahun 2025-2029 merupakan manifestasi dari penguatan transformasi menuju Indonesia Emas 2045.

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



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

Gambar 2.2 Sasaran Utama Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029

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

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

Prioritas Nasional (PN)	Sasaran PN	Indikator PN	Satuan	Baseline 2024	Target 2025	Target 2029
03-PN: Melanjutkan pengembangan infrastruktur dan meningkatkan lapangan kerja yang berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif serta mengembangkan agromanufaktur 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 hibrisasi 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 reformasi pemerintahan yang adaptif dan melayani	01-Indeks reformasi birokrasi nasional	Nilai	69,98	71,38	77,26

Sumber:Perpres 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029

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

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

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

VISI DAN MISI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 2025-2029

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

“Transportasi Maju Menuju Indonesia Emas 2045”

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

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

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

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

Wakil Presiden 2025-2029 (Asta Cita), yakni: 8 (delapan) misi Kementerian Perhubungan yaitu:

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

TUJUAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 2025-2029

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

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

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

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

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

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

Tujuan pada Level Internal Business Process Perspectives (IBP) ini mewakili kualitas kegiatan dukungan teknis (technical support) yang dilakukan jajaran Kementerian Perhubungan dalam menjalankan bisnis proses perumusan dan pelaksanaan kebijakan transportasi yang berkualitas yakni cepat, akurat, dan manfaat yang didukung oleh pemanfaatan teknologi yang tepat guna dan 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
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 (CKKS_{TS}) $CKKS_{TS} = (RIK_{KST} / TIK_{KST} + RC_{Transportasi} / TC_{Transportasi}) / 2$ RIK_{KST} = Realisasi Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi TIK_{KST} = Target Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi RC_{Transportasi} = Realisasi Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten TC_{Transportasi} = Target Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten
LEARNING AND GROWTH PERSPECTIVE (Management Support)	T.3 Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di Lingkungan Kementerian Perhubungan	IKT.3 Capaian kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan	%	Capaian Kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan (CKRB_{RP}) $CKRB_{RP} = (RIRB_{RP} / TIRB_{RP})$ RIRB_{RP} = Realisasi Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan TIRB_{RP} = Target Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan
PERSPEKTIF	TUJUAN	INDIKATOR	SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
INTERNAL BUSINESS PROCESS PERSPECTIVE (Technical Support)	T.2 Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas	IKT.2 Capaian kinerja penyusunan rekomendasi kebijakan dan peningkatan SDM transportasi	%	Capaian Kinerja Penyusunan Rekomendasi Kebijakan dan Peningkatan SDM Transportasi (CKKS_{TS}) $CKKS_{TS} = (RIK_{KST} / TIK_{KST} + RC_{Transportasi} / TC_{Transportasi}) / 2$ RIK_{KST} = Realisasi Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi TIK_{KST} = Target Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi RC_{Transportasi} = Realisasi Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten TC_{Transportasi} = Target Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten
LEARNING AND GROWTH PERSPECTIVE (Management Support)	T.3 Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di Lingkungan Kementerian Perhubungan	IKT.3 Capaian kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan	%	Capaian Kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan (CKRB_{RP}) $CKRB_{RP} = (RIRB_{RP} / TIRB_{RP})$ RIRB_{RP} = Realisasi Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan TIRB_{RP} = Target Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan

Sumber : Bagian Perencanaan Setditjen Perhubungan Udara

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

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

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

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

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

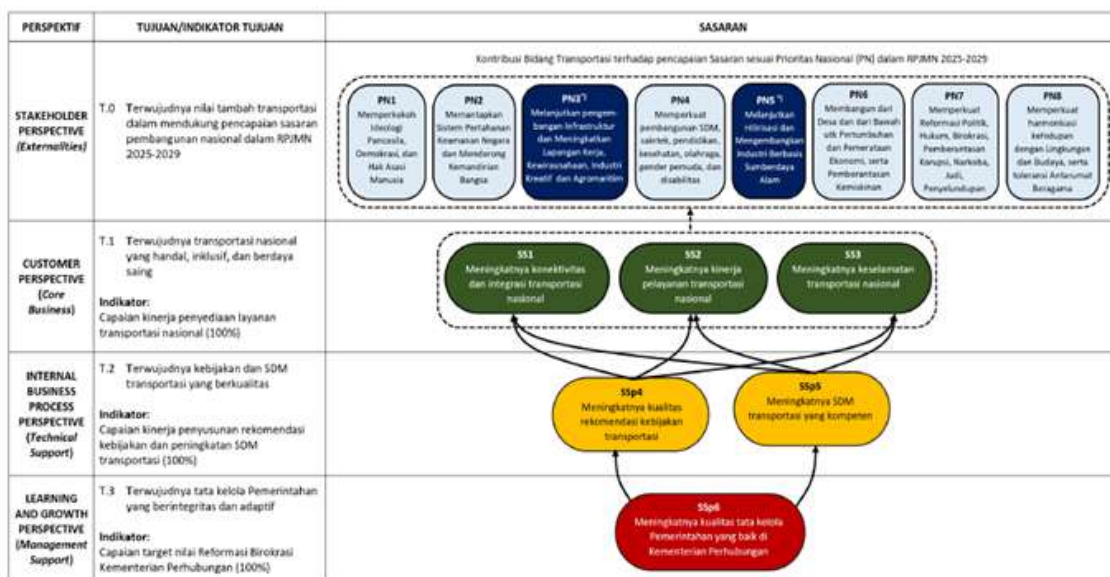
Sumber: Perpres 12 tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029

SASARAN STRATEGIS KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 2025-2029

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

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

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



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

Gambar 2.3 Strategy Map Kementerian Perhubungan 2025-2029

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

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

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

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

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

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

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.

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.

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.

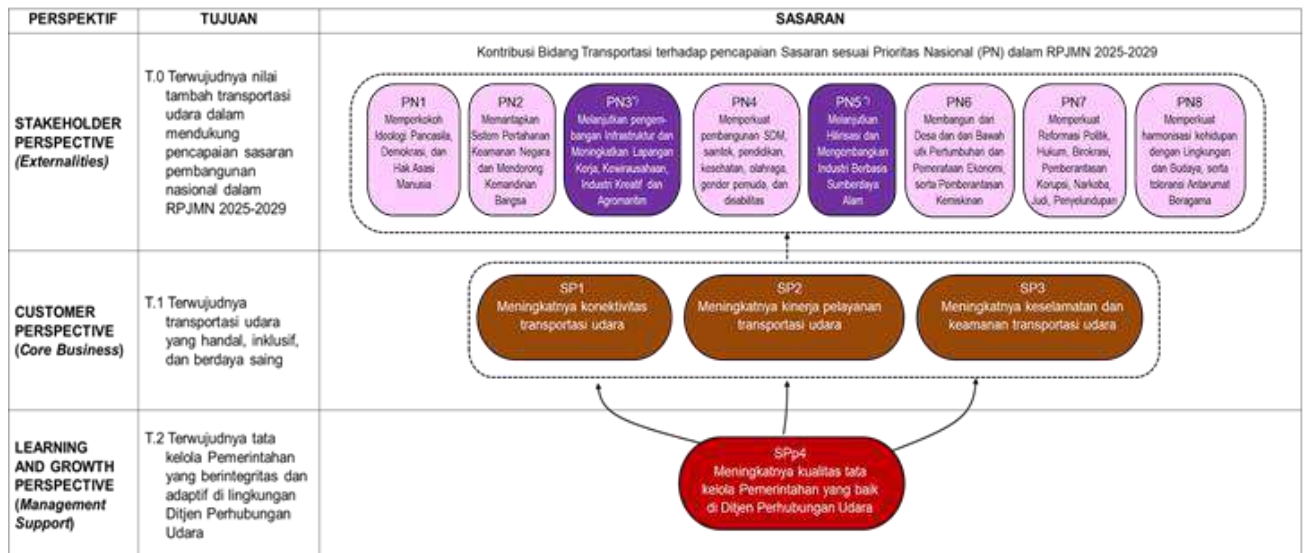
SASARAN STRATEGIS DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2025-2029

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

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

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

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



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

Gambar 2.4 Strategy Map Ditjen Perhubungan Udara 2025-2029

2.5 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN UPBU UMBU MEHANG KUNDA TAHUN 2025-2029

“Terwujudnya penyelenggaraan jasa kebandarudaraan sesuai dengan standar keselamatan, keamanan dan pelayanan Bandar Udara dalam mewujudkan visi dan misi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yaitu konektivitas Transportasi Udara yang Handal, Berdaya Saing, dan Memberikan Nilai Tambah guna mendukung Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden.”

Penjabaran terkait Visi UPBU sebagai berikut:

- Keselamatan Penerbangan: suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya;
- Keamanan Penerbangan: suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur;
- Pelayanan: Proses pemenuhan kebutuhan pengguna jasa di Bandar Udara.

MISI

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

TUJUAN

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

SASARAN

Adapun sasaran yang akan dicapai Kantor UPBU Umbu Mehang Kunda Tahun 2025-2029 adalah sebagai berikut :

- Meningkatnya kinerja pelayanan Prasarana Bandar Udara.
- Meningkatnya keselamatan dan keamanan Bandar Udara
- Meningkatnya Kualitas tata kelola pemerintahan yang baik

INDIKASI RESIKO PENCAPAIAN SASARAN KEGIATAN UPBU UMBU MEHANG KUNDA

Berdasarkan atas hasil identifikasi potensi dan permasalahan UPBU Umbu Mehang Kunda Waingapu terdapat beberapa indikasi potensi adanya risiko terhadap pencapaian target kinerja pada masing-masing Sasaran Kegiatan (SK) UPBU Umbu Mehang Kunda Waingapu yang perlu dirumuskan langkah-langkah manajemen risiko untuk mengantisipasinya.

Tabel 2.5 Daftar Indikasi Risiko Pencapaian Sasaran Kegiatan UPBU Umbu Mehang Kunda Waingapu

No	Sasaran Kegiatan	Identifikasi Risiko
1.	Meningkatnya kinerja pelayanan Bandar Udara	Tidak berfungsinya prasarana dan sarana transportasi udara disebabkan oleh terjadinya gangguan teknis maupun nonteknis, sehingga menghambat kelancaran operasional penerbangan Belum terpenuhinya standar pelayanan minimal (SPM) pada sarana dan prasarana transportasi udara
3	Meningkatnya keselamatan dan keamanan Penerbangan di Bandar Udara	Tidak tercapainya target tingkat keselamatan dan keamanan penerbangan Belum terpenuhinya fasilitas keselamatan dan keamanan transportasi udara sesuai dengan standar yang ditetapkan Kondisi cuaca ekstrem dan bencana alam yang mengganggu keselamatan dan keamanan penerbangan Belum terpenuhinya jumlah dan kompetensi SDM teknisi
3	Meningkatnya Kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	Kurangnya kualitas perencanaan dan tata kelola keuangan

Belum terpenuhinya jumlah dan kompetensi SDM UPBU Umbu Mehang Kunda Waingapu

Kurang optimalnya implementasi *e-government* di lingkungan UPBU Umbu Mehang Kunda Waingapu.

BAB III
ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI
KANTOR UPBU KELAS II UMBU MEHANG KUNDA

3.1 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KANTOR UPBU KELAS II UMBU MEHANG KUNDA

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

3.2 KERANGKA REGULASI

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

3.3 KERANGKA KELEMBAGAAN KANTOR UPBU KELAS II UMBU MEHANG KUNDA

Berdasarkan Keputusan Dirjen Perhubungan Udara Nomor : 302 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025 - 2029 untuk mewujudkan organisasi dan tata kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang tepat fungsi ukuran dan kinerja, maka dilakukan penataan dengan fokus sebagai berikut:

1. Penguatan fungsi keselamatan dan keamanan penerbangan
Melalui penataan struktur organisasi dan pembagian tugas yang jelas, serta peningkatan kompetensi sumber daya manusia guna memastikan terpenuhinya standar keselamatan dan keamanan penerbangan sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.
2. Optimalisasi pelayanan jasa kebandarudaraan
Dengan meningkatkan efektivitas koordinasi antarunit kerja, penyederhanaan proses pelayanan, serta pemanfaatan sarana dan prasarana untuk mendukung kelancaran operasional bandar udara.
3. Penataan kelembagaan yang proporsional dan efisien
Menyesuaikan struktur organisasi, jumlah dan komposisi jabatan struktural, fungsional tertentu, dan fungsional umum agar seimbang dengan beban kerja dan tingkat pelayanan Bandar Udara Umbu Meheng Kunda – Waingapu.
4. Penguatan peran jabatan fungsional
Mendorong optimalisasi peran Kelompok Jabatan Fungsional sesuai bidang keahlian masing-masing sebagai tulang punggung pelaksanaan tugas teknis operasional kebandarudaraan.
5. Peningkatan tata kelola dan akuntabilitas kinerja
Melalui penerapan sistem perencanaan, penganggaran, pelaksanaan, dan pelaporan kinerja yang terintegrasi, transparan, dan akuntabel sesuai prinsip good governance.
6. Dukungan terhadap pengembangan dan konektivitas wilayah
Penataan kelembagaan diarahkan untuk mendukung peran strategis Bandar Udara Umbu Meheng Kunda – Waingapu dalam meningkatkan konektivitas, pelayanan angkutan udara, serta pertumbuhan ekonomi dan pariwisata di Kabupaten Sumba Timur dan sekitarnya.

3.4 KERANGKA REGULASI MANAJEMEN RESIKO

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.

Tabel 3.1 Matriks Identifikasi Awal Risiko Utama dan Rencana Mitigasi Risiko UPBU Umbu Mehang Kunda Waingapu

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
Meningkatnya kinerja pelayanan Bandar Udara			
1	Atap dibagian selasar lobi terminal penumpang mengalami kebocoran saat musim penghujan	Melaksanakan perbaikan dengan material yang ada	Kepala kantor UPBU Umbu Mehang Kunda
Meningkatnya keselamatan dan keamanan Penerbangan di Bandar Udara			
1	Kendaraan PKP-PK tidak beroperasi secara maksimal (parking rem rusak)	Perbaikan sementara dengan sparepart tersedia dan mengaktifkan pengawasan langsung	Kepala kantor UPBU Umbu Mehang Kunda

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
2	Pagar perimeter pada beberapa titik jebol/rusak dan Sebagian ketinggian tidak memenuhi standar keamanan penerbangan, sehingga berpotensi masuknya orang atau gangguan lain pada keamanan penerbangan	Perbaiki sementara dengan sparepart tersedia, dan Melaksanakan patroli secara rutin dan mensosialisasikan daerah keamanan terbatas kepada masyarakat sekitar	
3	Lebar <i>Runway Strip</i> tidak memenuhi aturan yang berlaku.	1. Membuat <i>exemption</i> pemenuhan standar tersebut dan membuat <i>safety plan</i> untuk tetap menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan, 2. Melakukan koordinasi dengan Pemda Sumba timur untuk perluasan lahan.	
4	Tidak tersedianya RESA Runway 15	1. Membuat <i>exemption</i> pemenuhan standar tersebut dan membuat <i>safety plan</i> untuk tetap menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan, 2. Melakukan koordinasi dengan Pemda Sumba timur untuk perluasan lahan.	
5	Terdapat banyak <i>Loss Material</i> dan <i>Bumpy</i> sepanjang 750 meter ke arah runway 33	1. mengsosialisasikan kondisi tersebut dengan pemandu lalu lintas udara serta airline yang beroperasi, serta melaksanakan mitigasi sesuai dengan operasional mereka masing-masing.	

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
		2. Melakukan peningkatan pengecekan secara rutin untuk memastikan kondisi dan fungsi 3. melakukan pengusulan Overlay permukaan	
Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik			
1	Terjadinya pemborosan anggaran, penyelewengan dana dan risiko likuiditas	1. Audit internal berkala 2. Evaluasi efektivitas program dan Monitoring realisasi anggaran secara berkala 3. Rencana kas harian/mingguan serta Dana cadangan operasional	Kepala kantor UPBU Umbu Mehang Kunda
2	Kurangnya anggaran untuk pembiayaan pelaksanaan perjalanan dinas lingkungan UPBU Umbu Mehang Kunda	Mengikuti kegiatan bimbingan teknis secara virtual (dalam jaringan)	

BAB IV TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN KANTOR UPBU UMBU MEHANG KUNDA

4.1 SASARAN DAN TARGET PEMBANGUNAN NASIONAL

4.1.1 Sasaran dan Target RPJPN 2025-2045

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

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

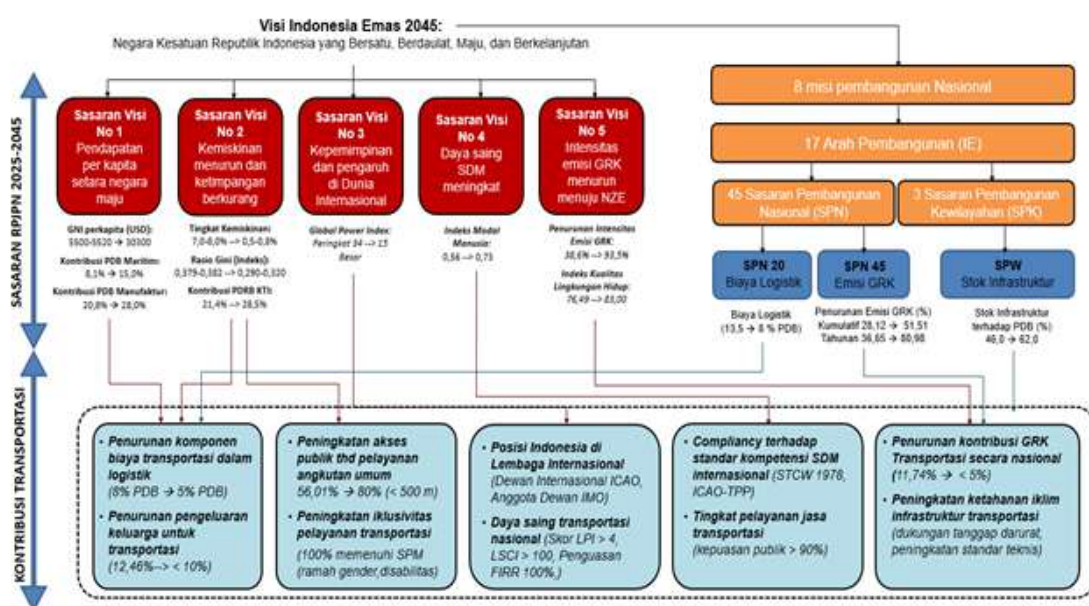
Sasaran kedua, sejalan dengan peningkatan ekonomi yang tinggi, kesempatan kerja dan pendapatan kelas menengah meningkat, sehingga kemiskinan menurun menjadi 0,5-0,8 persen dengan memastikan bahwa pengukuran kemiskinan dapat mengukur kesejahteraan rakyat secara absolut dan peningkatannya dapat dibandingkan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

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

Sasaran keempat adalah meningkatnya daya saing sumber daya manusia untuk kesejahteraan masyarakat yang dibentuk berdasarkan peningkatan kualitas sumber daya manusia secara merata melalui peningkatan pendidikan, pelatihan dan pengembangan, sikap dan etos kerja, penguasaan teknologi, inovasi dan

kegiatan, dan kesehatan yang utamanya diukur melalui peningkatan Indeks Modal Manusia (Human Capital Indeks) menjadi 0,73 pada Tahun 2045.

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



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

Gambar 4.1 Sasaran dan Target RPJPN 2025-2045

4.1.2 Sasaran Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029

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

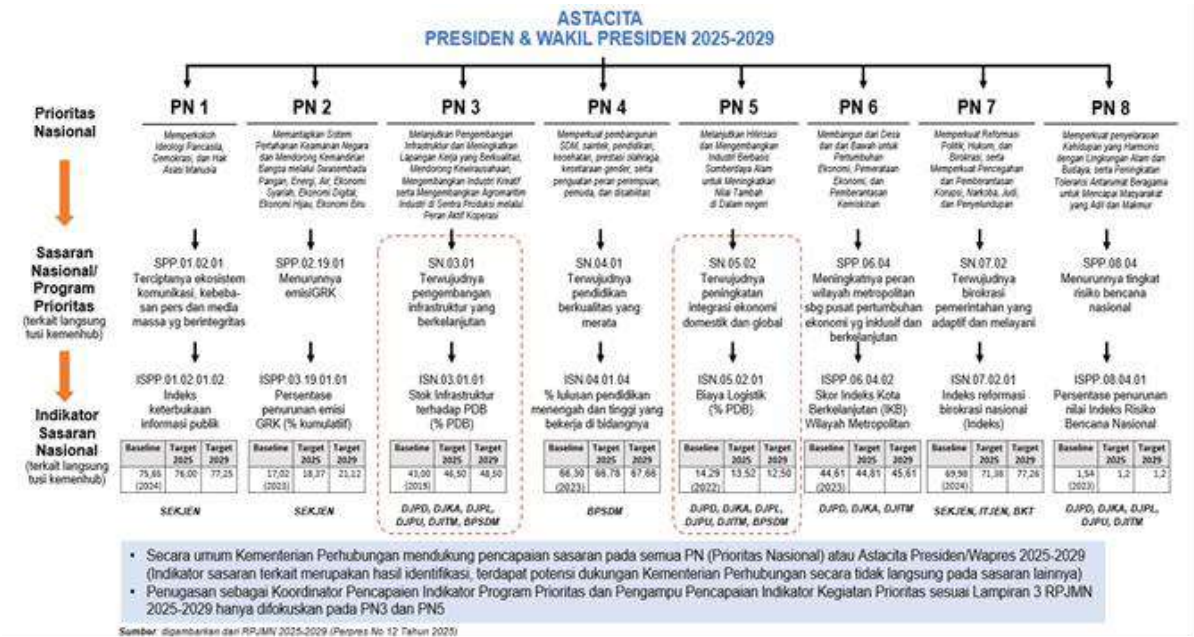
mencapai keberhasilan pembangunan dalam periode jangka menengah tahun 2025-2029.

Prioritas Nasional adalah struktur pokok seluruh rencana pembangunan RPJMN 2025-2029. Untuk pencapaian 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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 menilai dampak kebijakan pada peningkatan daya saing logistik nasional dan mendukung konektivitas ekonomi di wilayah Indonesia. Penurunan biaya logistik menunjukkan peningkatan kinerja pemerintah dalam menciptakan ekosistem transportasi udara yang efisien antara lain melalui optimalisasi proses, digitalisasi layanan, peningkatan kapasitas fasilitas kargo, dan mendorong kolaborasi antar pelaku usaha.

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

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

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

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

4.2 TARGET KINERJA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2025-2029

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

SS1 Meningkatnya konektivitas dan integrasi transportasi nasional;

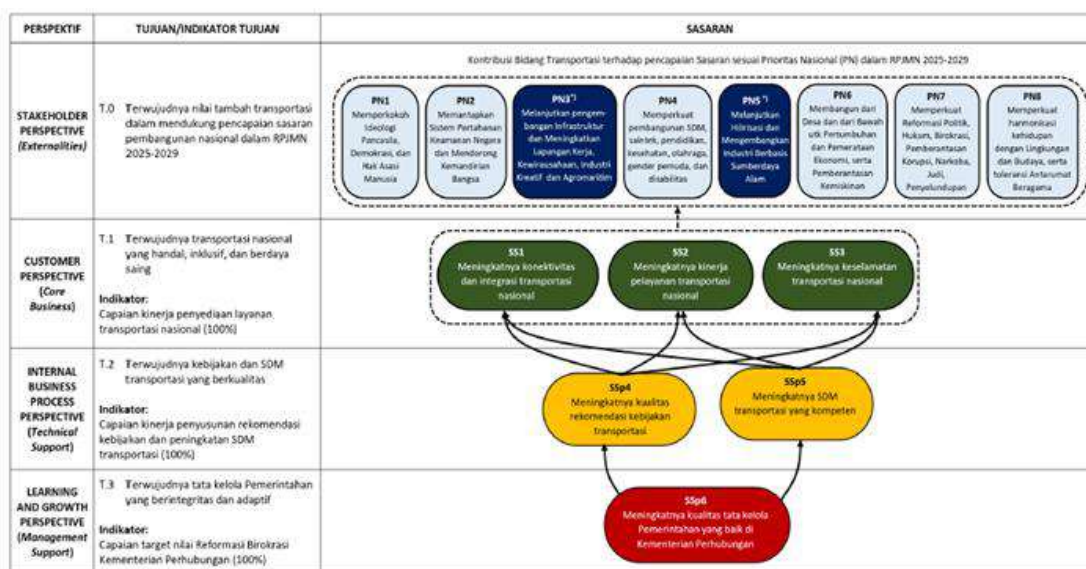
SS2 Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi nasional;

SS3 Meningkatnya keselamatan transportasi nasional;

SSp4 Meningkatnya kualitas kebijakan di bidang transportasi nasional;

SSp5 Meningkatnya SDM transportasi yang kompeten;

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



*) Pada level Stakeholder (T.0) merupakan tujuan dan sasaran pada level Nasional (RPJMN 2025-2029) yang pengukurannya dikordinasikan oleh Kemenko Bidang Perekonomian dan Kementerian PPN/Bappenas.
**) Pada PN1 dan PN5 terdapat pengalokasian langsung kepada Kementerian Perhubungan sebagai koordinator pencapaian Indikator Program Prioritas atau pengampu pencapaian Indikator Kegiatan Prioritas pada Lampiran II RPJMN 2025-2029.

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
T.2 Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas	SS.3 Meningkatkan Keselamatan Transportasi Nasional	IKSS.3 Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional	%	97,497	97,925	98,145	98,527	98,830	99,070
		IKSS.4 Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi	Indeks	N/A	85,000	87,000	89,000	91,000	92,000
	SS.5 Meningkatkan SDM Transportasi yang Kompeten	IKSS.5 Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten	%	103,589	85,500	86,000	86,500	87,000	87,500
T.3 Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif	SS.6 Meningkatkan Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang baik	IKSS.6 Indeks RB Kementerian Perhubungan	Indeks	90,720	90,800	91,000	91,100	91,200	91,300

Sumber: Draft Renstra Kemenhub 2025-2029

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

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

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

Keterangan:

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

4.4 TARGET KINERJA KANTOR UPBU UMBU MEHANG KUNDA TAHUN 2025-2029

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

1. Meningkatnya kinerja pelayanan Prasarana Bandar Udara Indikator Kinerja Kegiatan sebagai berikut :
 - a. Jumlah penumpang yang dilayani (orang);
 - b. Jumlah kargo yang dilayani (kg);
 - c. Jumlah pergerakan pesawat dilayani (angka);
 - d. Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan bandar udara (indeks).
2. Meningkatnya keselamatan dan keamanan Bandar Udara. Indikator Kinerja Kegiatan sebagai berikut :
 - a. Persentase Safety Performance Indicator (SPI) Bandar Udara (%);
 - b. Persentase Pemenuhan Standar Keamanan penerbangan di Bandar Udara (%);
3. Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik Indikator Kinerja Kegiatan sebagai berikut :
 - a. Nilai hasil evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara (Nilai);
 - b. Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara (%);
 - c. Persentase nilai aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi (%);
 - d. Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) (%);

Untuk Matriks Target Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Tahun 2025-2029 dapat dilihat pada Lampiran 1.

Berikut Sasaran beserta indikator kinerja yang ingin dicapai dalam rangka mewujudkan visi dan misi Kantor UPBU Umbu Mehang Kunda Tahun 2025-2029

Tabel 4.9 Sasaran Beserta Indikator Kinerja Kegiatan Berdasarkan *Baseline* 2024

No	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja				
						2025	2026	2027	2028	2029
SK 1	Meningkatnya kinerja pelayanan Prasarana Bandar Udara	IKK 1.1	Jumlah penumpang yang dilayani	orang	35.000	58.500	61.428	64.495	67.720	71.124
		IKK 1.2	Jumlah kargo yang dilayani	kg	75.000	70.000	73.500	77.175	81.035	85.085
		IKK 1.3	Jumlah pergerakan pesawat dilayani	angka	2.000	1.836	1.920	2.016	2.112	2.220
		IKK 1.4	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan bandar udara	Indeks	86	86	87	88	89	90
SK 2	Meningkatnya keselamatan dan keamanan Penerbangan di Bandar Udara	IKK 2.1	Persentase Safety Performance Indicator (SPI) Bandar Udara	%	-	100	100	100	100	100
		IKK 2.2	Persentase Pemenuhan Standar Keamanan penerbangan di Bandar Udara	%	100	100	95	96	97	98
SK p3	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	IKKp 3.1	Nilai hasil evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	Nilai	-	80	82	84	86	88
		IKKp 3.3	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	%	100	100	100	100	100	100
		IKKp 3.4	Persentase nilai aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi	%	100	100	100	100	100	100
		IKKp 3.5	Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)	%	100	100	100	100	100	100

4.5 KERANGKA PENDANAAN TAHUN 2025-2029

Kantor UPBU Umbu Mehang Kunda memiliki 2 (dua) Program yaitu:

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

Kerangka pendanaan Kantor UPBU Umbu Mehang Kunda tahun 2025-2029 menunjukkan bahwa total kebutuhan anggaran tahun 2025-2029 sebesar Rp.358.214.665.057,- Rekapitulasi kebutuhan pendanaan Kantor UPBU Umbu Mehang Kunda per tahun dapat dilihat pada tabel berikut ini. Adapun rincian kebutuhan pendanaan untuk masing-masing program dan kegiatan dapat dilihat pada Lampiran 2.

Indikasi Pendanaan Kantor UPBU Kelas II Umbu Mehang Kunda Tahun 2025-2029, sebagai berikut:

Tabel 4.10 Indikasi Pendanaan Kantor UPBU Kelas II Umbu Mehang Kunda Tahun 2025-2029

NO	PROGRAM/KEGIATAN	Indikasi Pendanaan Tahun 2025 -2029 (Rp)					
		2025	2026	2027	2028	2029	Total
KANTOR UPBU UMBU MEHANG KUNDA		84.402.194.000	90.269.397.000	70.419.908.000	54.021.472.980	59.101.693.077	358.214.665.057
PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS		66.169.860.000	69.608.690.000	49.620.182.000	27.313.249.508	29.722.647.258	242.434.628.766
1960	Pelayanan Transportasi Udara	17.263.124.000	15.616.343.000	13.744.943.000	17.417.472.000	17.417.472.000	81.459.354.000
4645	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	16.390.000.000	45.081.449.000	25.608.000.000	1.200.000.000	2.829.320.000	91.108.769.000
4646	Keselamatan Dan Keamanan Transportasi Udara	27.127.500.000	5.680.000.000	2.650.000.000	895.000.000	895.000.000	37.247.500.000
4647	Penunjang Teknis Transportasi Udara	5.389.236.000	3.230.898.000	7.617.239.000	7.800.777.508	8.580.855.258	32.619.005.766
PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN		18.232.334.000	20.660.707.000	20.799.726.000	26.708.223.472	29.379.045.819	115.780.036.291
4611	Pengelolaan, Perencanaan, Keuangan, BMN, dan Umum Transportasi Udara	18.232.334.000	20.660.707.000	20.799.726.000	26.708.223.472	29.379.045.819	115.780.036.291

BAB V PENUTUP

Revisi Rencana Strategis (Renstra) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Umbu Mehang Kunda disusun dengan berpedoman serta memperhatikan hasil kajian potensi dan permasalahan serta analisis lingkungan strategis Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Umbu Mehang Kunda yang kemudian dituangkan ke dalam Rencana Strategis Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Umbu Mehang Kunda 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 Umbu Mehang Kunda, 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

Perubahan terhadap muatan Renstra UPBU Kelas II Umbu Mehang Kunda 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*).

LAMPIRAN

MANUAL INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)

KANTOR UPBU UMBU MEHANG KUNDA – WAINGAPU
TAHUN 2025-2029



TAHUN 2025

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
NOMOR: KP-DJPU 140 TAHUN 2026
TENTANG
PENETAPAN INDIKATOR KINERJA KEGIATAN
KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA
DI LINGKUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
TAHUN 2025-2029

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA,

- Menimbang : a. bahwa berdasarkan Pasal 20 ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah, mengatur Indikator Kinerja Kegiatan untuk Satuan Kerja;
- b. penyusunan Indikator Kinerja Kegiatan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara mengacu pada Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Udara;
- c. bahwa Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Udara telah ditetapkan berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP-DJPU 107 Tahun 2026 tentang Penetapan Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029; dan
- d. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, dan huruf c, perlu menetapkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Penetapan Indikator Kinerja Kegiatan Kantor Unit Penyelenggaraan Bandar Udara di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029;
- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 104, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4421);
2. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956) sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
3. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Instansi Pemerintah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 80);

4. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025-2029 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2025 Nomor 19);
5. Peraturan Presiden Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 369) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2026 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2026 Nomor 29);
6. Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja Pelaporan Kinerja dan Tata Cara Reviu atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 1842);
7. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar udara (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 1332) sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 26 Tahun 2024 tentang Perubahan Keenam Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 602);
8. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2025 Nomor 1049);
9. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 1402);
10. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 302 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029;
11. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP-DJPU 107 Tahun 2026 tentang Penetapan Indikator Kinerja Program Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029.

MEMUTUSKAN:

- Menetapkan : KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA TENTANG PENETAPAN INDIKATOR KINERJA KEGIATAN KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA DI LINGKUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2025-2029
- PERTAMA : Menetapkan Indikator Kinerja Kegiatan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sebagaimana tercantum dalam Lampiran, yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan Direktur Jenderal ini.

- KEDUA : Indikator Kinerja Kegiatan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sebagaimana dimaksud dalam Diktum PERTAMA terdiri atas:
- a. Indikator Kinerja Sasaran Kegiatan (IKSK); dan
 - b. Indikator Kinerja Sasaran Kegiatan Penunjang (IKSKp).
- KETIGA : Indikator Kinerja Kegiatan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sekurang-kurangnya adalah indikator keluaran (*output*).
- KEEMPAT : Petunjuk Manual dari Indikator Kinerja Kegiatan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sebagaimana dimaksud dalam Diktum KEDUA tercantum dalam Lampiran, yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan Direktur Jenderal ini.
- KELIMA : Indikator Kinerja Kegiatan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sebagaimana dimaksud dalam Diktum KEDUA tercantum dalam dokumen Rencana Strategis Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara dan merupakan acuan ukuran kinerja yang digunakan oleh Unit Penyelenggara Bandar Udara di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara untuk menyusun dokumen:
- a. rencana kinerja tahunan;
 - b. rencana kerja dan anggaran;
 - c. perjanjian kinerja;
 - d. pengukuran kinerja;
 - e. laporan kinerja;
 - f. evaluasi pencapaian kinerja.
- KEENAM : Dalam rangka meningkatkan efektifitas pelaksanaan Penetapan Indikator Kinerja Kegiatan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Udara berwenang untuk:
- a. melakukan pembinaan dalam rangka penyusunan Rencana Kinerja Tahunan, Rencana Kerja dan Anggaran, Perjanjian Kinerja, Pengukuran Kinerja, Laporan Kinerja; dan
 - b. melakukan evaluasi atas pelaksanaan sistem akuntabilitas Unit Penyelenggara Bandar Udara di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
- KETUJUH : Dalam rangka pencapaian target Indikator Kinerja Kegiatan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, maka seluruh Direktorat teknis di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara melakukan pembinaan teknis dan evaluasi terhadap pencapaian target Indikator Kinerja Kegiatan Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara dimaksud.

- KEDELAPAN : Pada saat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini mulai berlaku, Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 239 Tahun 2021 tentang Penetapan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Unit Penyelenggara Bandar Udara di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2020-2024, dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.
- KESEMBILAN : Keputusan Direktur Jenderal ini berlaku sejak tanggal ditetapkan

Ditetapkan di Jakarta
Pada tanggal 11 Juni 2026

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

ttd.

LUKMAN F. LAISA

Salinan Keputusan ini disampaikan kepada Yth. :

1. Menteri Perhubungan;
2. Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan;
3. Para Kepala Biro di lingkungan Kementerian Perhubungan;
4. Inspektur Jenderal Kementerian Perhubungan;
5. Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan Udara;
6. Para Direktur di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara;
7. Para Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara;
8. Para Kepala Bagian di lingkungan Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Salinan sesuai dengan aslinya
Kepala Bagian Hukum dan Kerja Sama,



LAMPIRAN
KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL
PERHUBUNGAN UDARA
NOMOR: KP-DJPU 140 TAHUN 2026
TENTANG
PENETAPAN INDIKATOR KINERJA
KEGIATAN KANTOR UNIT
PENYELENGGARA BANDAR UDARA
DI LINGKUNGAN DIREKTORAT
JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
TAHUN 2025-2029

INDIKATOR KINERJA KEGIATAN
KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA
DI LINGKUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
TAHUN 2025-2029

A. INDIKATOR KINERJA SASARAN KEGIATAN (IKSK) KANTOR UNIT
PENYELENGGARA BANDAR UDARA

KODE	SASARAN KEGIATAN (SK)	INDIKATOR KINERJA SASARAN KEGIATAN (IKSK)		SATUAN
SK 1	Meningkatnya kinerja pelayanan bandar udara	IKSK 1. 1	Jumlah penumpang yang dilayani	Orang
		IKSK 1. 2	Jumlah kargo yang dilayani	Kg
		IKSK 1. 3	Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani	Angka
		IKSK 1.4	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan bandar udara	Indeks
SK 2	Meningkatnya keselamatan dan keamanan penerbangan di bandar udara	IKSK 2. 1	Persentase <i>Safety Performance Indicator</i> (SPI) Bandar Udara	%
		IKSK 2. 2	Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan di bandar udara	%

B. INDIKATOR KINERJA SASARAN KEGIATAN PENUNJANG (IKSKp) KANTOR UNIT
PENYELENGGARA BANDAR UDARA

KODE	SASARAN KEGIATAN PENUNJANG (SKp)	INDIKATOR KINERJA SASARAN KEGIATAN PENUNJANG (IKSKp)		SATUAN
SKp 3	Meningkatnya Kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	IKSKp 3. 1	Nilai hasil evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	Nilai
		IKSKp 3. 2	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	%
		IKSKp 3. 3	Persentase nilai aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi	%
		IKSKp 3.4	Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)	%

C. MANUAL INDIKATOR KINERJA SASARAN KEGIATAN (**IKSK**) KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA

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

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

DEFINISI

Penumpang adalah orang yang namanya tercantum dalam manifest pesawat

FORMULA INDIKATOR

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

SUMBER DATA

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

SATUAN

Orang

PENANGGUNG JAWAB

Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara

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

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

DEFINISI

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

FORMULA INDIKATOR

Jumlah kargo angkutan udara niaga berjadwal dan tidak berjadwal.

SUMBER DATA

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

SATUAN

Kg

PENANGGUNG JAWAB

Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara

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

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

DEFINISI
- Pergerakan pesawat adalah suatu gerakan pesawat udara lepas landas dan pendaratan yang terjadi di suatu bandar udara dalam jangka waktu tertentu; - Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani adalah Total Jumlah Pergerakan Pesawat Datang dan Berangkat.
FORMULA INDIKATOR
Jumlah pergerakan pesawat niaga berjadwal, tidak berjadwal, dan bukan niaga.
SUMBER DATA
Laporan pergerakan pesawat dari <i>Airline</i> atau dari Airnav (LPPNPI) yang direkapitulasi oleh bidang/seksi/urusan terkait
SATUAN
Angka
PENANGGUNG JAWAB
Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara

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

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

DEFINISI
Survei Kepuasan Masyarakat adalah kegiatan pengukuran secara komprehensif tentang tingkat kepuasan masyarakat terhadap kualitas layanan yang diberikan oleh unit penyelenggara Bandar Udara. Survei Kepuasan Masyarakat di lingkungan Kementerian Perhubungan dilaksanakan menggunakan aplikasi survei yang terdiri atas survei Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) dan survei Indeks Persepsi Korupsi (IPK). Dalam hal ini tingkat kepuasan masyarakat yang diukur hanya Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM). Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) adalah hasil pengukuran dari kegiatan Survei Kepuasan Masyarakat berupa angka. IKM terhadap pelayanan Bandar Udara merupakan layanan yang diberikan kepada seluruh pengguna layanan Bandar Udara yang di koordinir secara terpusat oleh Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan (PPTB) Kementerian Perhubungan. Survei Kepuasan Masyarakat mengacu pada Permenpan RB terkait Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat Unit Penyelenggara Pelayanan Publik.
FORMULA INDIKATOR
Nilai survei pengguna jasa di lingkungan Kantor UPBU pada aplikasi survei yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan
SUMBER DATA
Aplikasi survei yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan yang dilaksanakan Bagian/Sub Bagian/Urutan Tata Usaha.
SATUAN
Indeks
PENANGGUNG JAWAB
Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara

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

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

SATUAN
Persentase (%)
PENANGGUNG JAWAB
Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara

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

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

DEFINISI

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

FORMULA INDIKATOR

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

Catatan:

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

SUMBER DATA

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

SATUAN

Persentase (%)

PENANGGUNG JAWAB

Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara

D. MANUAL INDIKATOR KINERJA SASARAN KEGIATAN PENUNJANG (IKSKp)

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

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

DEFINISI
Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP) adalah perwujudan kewajiban suatu instansi pemerintah untuk mempertanggungjawabkan keberhasilan dan kegagalan pelaksanaan misi organisasi dalam mencapai sasaran dan tujuan yang telah ditetapkan melalui sistem pertanggungjawaban secara periodik. Nilai AKIP Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara merupakan nilai atas implementasi sistem akuntabilitas kinerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang terdiri dari 4 (empat) komponen, meliputi: Perencanaan Kinerja + Pengukuran Kinerja + Pelaporan Kinerja + Evaluasi Internal.
FORMULA INDIKATOR
Hasil Evaluasi AKIP Kantor UPBU oleh Tim Evaluasi LAKIP Eselon I Ditjen Perhubungan Udara
SUMBER DATA
Berita Acara Laporan Hasil Evaluasi AKIP Kantor UPBU yang diterima oleh Bagian/Sub Bagian/Urusan Tata Usaha.
SATUAN
Nilai
PENANGGUNG JAWAB
Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara

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

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

DEFINISI
Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran yang selanjutnya disingkat IKPA adalah indikator yang ditetapkan oleh Kementerian Keuangan selaku BUN dan/atau pengelola fiskal untuk mengukur kualitas kinerja pelaksanaan anggaran belanja Kementerian Negara/Lembaga dari sisi kualitas perencanaan pelaksanaan anggaran, kualitas implementasi pelaksanaan anggaran, dan kualitas hasil pelaksanaan anggaran. Sesuai Peraturan tentang Petunjuk teknis penilaian indikator kinerja Pelaksanaan Anggaran belanja kementerian Negara/lembaga, terdiri atas: 1. Revisi DIPA; 2. Deviasi Halaman III DIPA; 3. Penyerapan Anggaran; 4. Belanja Kontraktual; 5. Penyelesaian Tagihan; 6. Pengelolaan UP dan TUP; 7. Dispensasi SPM; 8. Capaian Output.

FORMULA INDIKATOR
Hasil Nilai Kinerja Pelaksanaan Anggaran pada Aplikasi Kementerian Keuangan
SUMBER DATA
Hasil Nilai Kinerja Pelaksanaan Anggaran pada aplikasi SAKTI dan Aplikasi Keuangan Kemenkeu terintegrasi yang dikelola oleh Bagian/Sub Bagian/Urusan Tata Usaha.
SATUAN
Persentase (%)
PENANGGUNG JAWAB
Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara

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

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

DEFINISI

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

FORMULA INDIKATOR

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

Catatan:

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

SUMBER DATA

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

SATUAN

Persentase (%)

PENANGGUNG JAWAB

Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara

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

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

DEFINISI

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

FORMULA INDIKATOR
Persentase Pencapaian Target PNBPNB = $\frac{\text{Nilai PNBPNB yang berhasil dicapai pada tahun berjalan}}{\text{Target Nilai PNBPNB pada tahun berjalan}} \times 100\%$
SUMBER DATA
Laporan PNBPNB yang dicatat oleh Bagian/Sub Bagian/Urusan Tata Usaha
SATUAN
Persentase (%)
PENANGGUNG JAWAB
Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

ttd.

LUKMAN F LAISA

Salinan sesuai dengan aslinya
Kepala Bagian Hukum dan Kerja Sama,



