



DOKUMEN RENCANA STRATEGIS

TAHUN 2025-2029

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
KANTOR UPBU KELAS III YUVAI SEMARING**

KATA PENGANTAR

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

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

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

Long Bawan, Januari 2026

**KEPALA KANTOR UNIT PENYELENGGARA
BANDAR UDARA KELAS III YUVAI SEMARING**



SUMARIYANTO

NIP. 196802141989031003

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 KONDISI UMUM

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

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

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

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

Berdasarkan Visi Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) Tahun 2025-2045 sebagaimana telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 59 Tahun 2024 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2025-2045, secara garis besar memberikan

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

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

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

1. Pelaksanaan penyusunan rencana dan program;
2. Pelaksanaan pengoperasian fasilitas keselamatan, sisi udara, sisi darat, dan alat-alat besar bandar udara serta fasilitas penunjang;
3. Pelaksanaan perawatan dan perbaikan fasilitas keselamatan, sisi udara, sisi darat, dan alat-alat besar bandar udara serta fasilitas penunjang;
4. Penyiapan pelaksanaan pelayanan pengaturan pergerakan pesawat udara (*Apron Movement Control/ AMC*) serta penyusunan jadwal penerbangan (*slot time*);
5. Pelaksanaan pengamanan pelayanan pengangkutan penumpang, awak pesawat udara, barang, jinjingan, pos dan kargo serta barang berbahaya dan senjata;

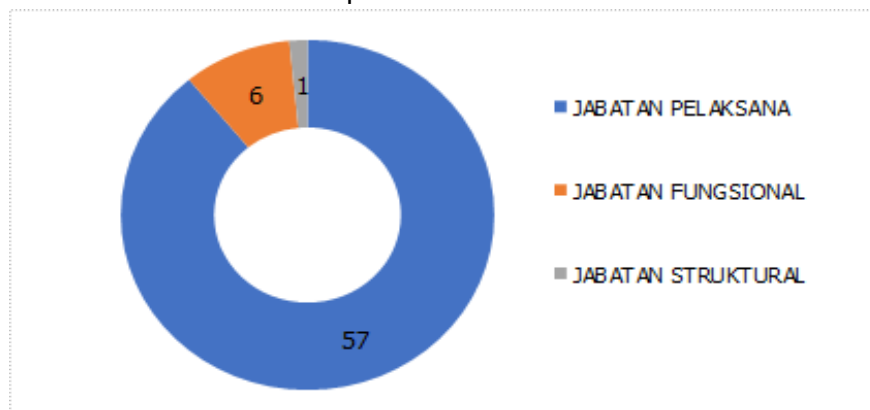
6. Pelaksanaan pengawasan, pengendalian keamanan dan ketertiban di lingkungan kerja serta pengoperasian, perawatan dan perbaikan fasilitas keamanan penerbangan dan pelayanan darurat bandar udara;
7. Pelaksanaan kerja sarna dan pengembangan usaha jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara;
8. Pelaksanaan pengoperasian dan pelayanan fasilitas terminal penumpang, kargo dan penunjang serta pengelolaan dan pengendalian hygiene dan sanitasi;
9. Pelaksanaan koordinasi dengan instansi/lembaga terkait penyelenggaraan bandar udara;
10. Pelaksanaan urusan keuangan, kepegawaian, ketatausahaan, kerumahtanggaan, hukum, dan hubungan Masyarakat; dan
11. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan.

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

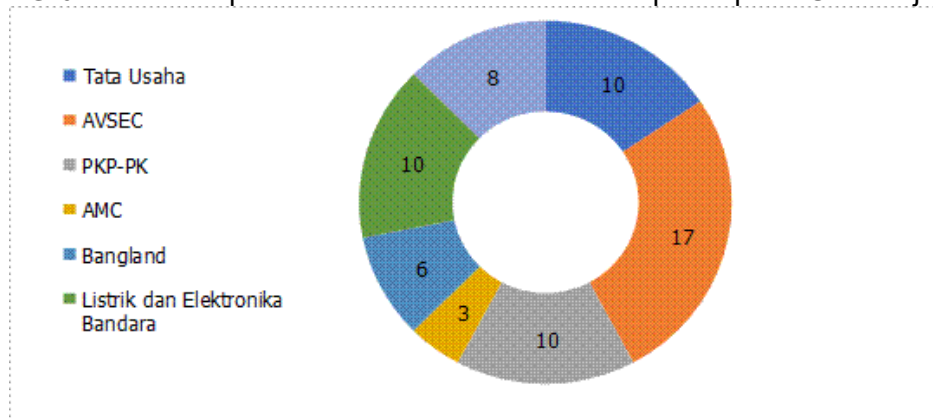
1.1.1 Capaian Sumber Daya Manusia Tahun 2020-2024

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

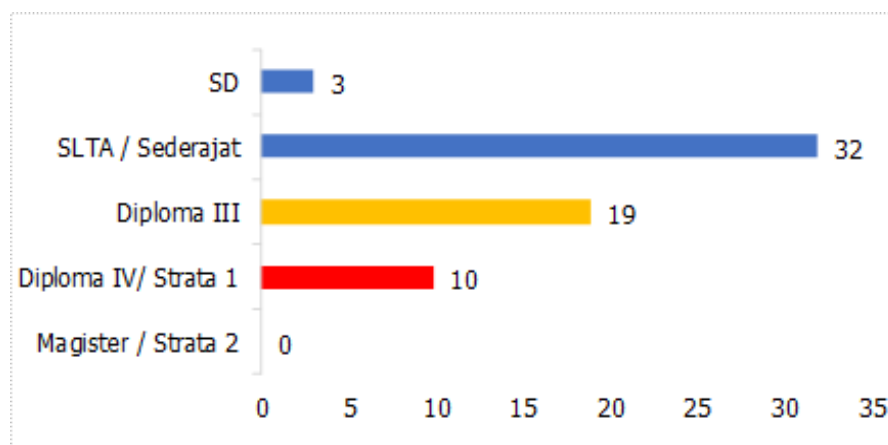
Grafik 1.1 Komposisi SDM Berdasarkan Jabatan



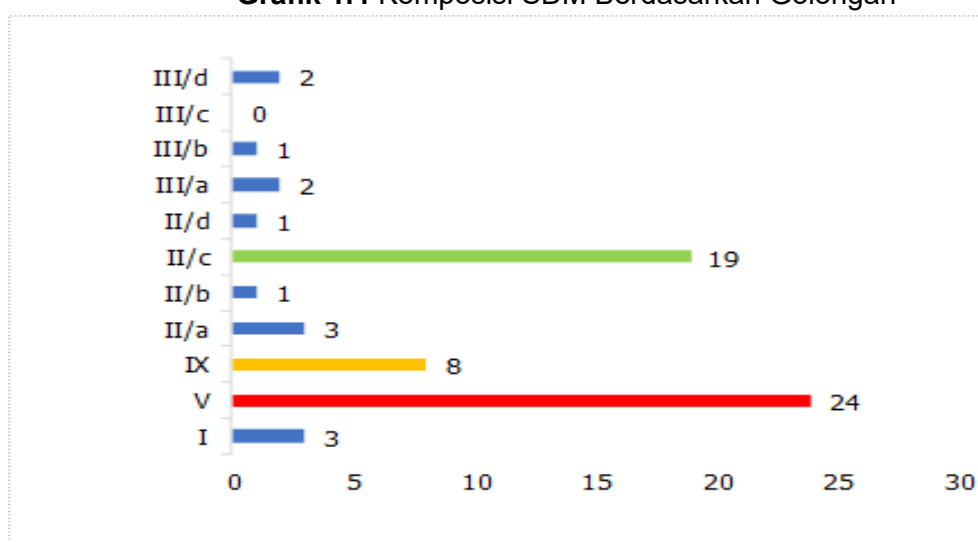
Grafik 1.2 Komposisi SDM Berdasarkan Penempatan pada Unit Kerja



Grafik 1.3 Komposisi SDM Berdasarkan Latar Belakang Pendidikan



Grafik 1.4 Komposisi SDM Berdasarkan Golongan



1.2. Capaian Pembangunan / Pengembangan Tahun 2020-2024

1.2.1 Capaian Sarana dan Prasarana Tahun 2020-2024

Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Yuvai Semaring mengelola sarana dan prasarana bandar udara meliputi sisi udara, sisi darat, serta fasilitas penunjang lainnya. Kondisi dan kapasitas fasilitas perlu terus ditingkatkan dan dipelihara agar memenuhi standar keselamatan, keamanan, dan pelayanan yang berlaku.

Berikut merupakan data umum, sarana, dan prasarana Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Yuvai Semaring berdasarkan data Tahun 2024 :

Tabel 1.1 Data Umum Bandar Udara Yuvai Semaring

Nama Bandar Udara	: Yuvai Semaring
Kode ICAO	: WAQJ
Kode IATA	: LBW
Termasuk Provinsi	: Kalimantan Utara
Kabupaten/Kota	: Nunukan
Pengelola	: UPT Direktorat Jenderal Perhubungan Udara
Kantor Otoritas	: Otoritas Bandar Udara Wilayah VII Balikpapan
Kelas	: III (Tiga)
Jam Operasi	: 00.00 - 08.00 UTC (06.00 - 17.00 WIB)
Pesawat Beroperasi	: Cessna Caravan
Jenis Pelayanan LLU	: Aerodrome Flight Information Service (AFIS)
Kategori PKP-PK	: Kategori V
Kelompok Peralatan Keamanan Penerbangan	: Kelompok C
Status Bandar Udara	: Domestik
Penggunaan Bersama	:
Hierarki Bandar Udara	: Pengumpan
Koordinasi dengan Instansi Pemerintah	:
a. Bea Cukai (Custom)	: Tidak Ada
b. Imigrasi (Imigration)	: Tidak Ada
c. Karantina	: Tidak Ada
1. Karantina Hewan & Tumbuhan	: Tidak Ada
2. Karantina Ikan	: Tidak Ada
3. Karantina Kesehatan (KKP)	: Tidak Ada
d. AIRNAV	: Perum LPPNPI Unit Long Bawan
e. BMKG	: Kelas III
f. Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan (BNPP) / SAR	: Tidak Ada

Tabel 1.2 Fasilitas Sisi Udara

NO	FASILITAS	DIMENSI PANJANG/LEBAR	JENIS KONSTRUKSI
1	AIR STRIP	1.810 x 150 M ²	-
2	RUNWAY	1.600 x 30 M ²	Asphalt
3	TAXIWAY A	72 x 18 M ²	Asphalt
4	TAXIWAY B	75 x 15 M ²	Asphalt
5	APRON (Flexible)	170 x 75 M ²	Asphalt
6	TURNING AREA	-	-
7	FILLET	-	-
8	SERVICE ROAD	1.080 x 4 M ²	Rigid
9	SHOULDER	2 x (1.700 x 75) M ²	Rumput
10	TANGGUL	720 M ²	Pas. Batu Belah
11	DRAINASE	1.800 x 1,5 M ²	Pas. Batu Belah
12	HELIPORT	20 x 20 M ²	Rigid Beton

Tabel 1.3 Fasilitas Sisi Darat

NO	FASILITAS	UKURAN (PXL)	JENIS BANGUNAN
1	GEDUNG TERMINAL	1.000 M ²	Permanen
2	GEDUNG KANTOR (Lantai 1&2)	700 M ²	Permanen
3	GEDUNG POWER HOUSE	200 M ²	Permanen
4	KANTOR & CLASSROOM PKP-PK	230 M ²	Permanen
5	GUDANG PERALATAN PKP-PK	-	-
6	GARASI PKP-PK	200 M ²	Permanen
7	GEDUNG WORKSHOP A2B	220 M ²	Permanen
8	GEDUNG KARGO IN	200 M ²	Permanen
9	GEDUNG TERMINAL PENUMPANG	1.000 M ²	Permanen
10	GEDUNG MAINTENANCE	110 M ²	Permanen
11	GEDUNG CCR	200 M ²	Permanen
12	GEDUNG RUMAH TANGKI BBM	140 M ²	Permanen
13	GEDUNG OPERASIONAL	130 M ²	Permanen
14	GEDUNG MAINTENANCE	110 M ²	Permanen
15	GEDUNG KARGO OUT	200 M ²	Permanen

Tabel 1.4 Fasilitas Elektronika Bandara dan Keamanan Penerbangan

N O	FASILITAS	JUMLAH (UNIT)	KETERANGAN (MERK/TYPE)
1	PAS (Public Address System)	1 Set	TOA
2	FIDS (Flight Information Display System)	1 Set	HPE Proliant DL20 Gen 10
3	HF HANDY TALKY	18 Unit	Alinco, WLAN
4	HHMD	2 Unit	Garret
5	WTMD	2 Unit	Garret PinPoin Detection
6	X-RAY BAGASI	1 Unit	Smiths / HS 100 100T
7	X-RAY CABIN	1 Unit	Smith Detection Type Hi-Scan 6040i
8	CCTV	21 Channel	Samsung QND-7080R

Tabel 1.5 Fasilitas Listrik Penerbangan

N O	FASILITAS	JUMLAH (UNIT)	KETERANGAN (MERK/TYPE)
1	RUNWAY LIGHT	49 Unit	EMA R2150
2	APRON, TAXIWAY LIGHT	30 Unit	EMA T2045
3	APRON FLOOD LIGHT	2 Unit	PHILIPS BVP176
4	TURNING AREA LIGHT	20 Unit	EMA T2045
5	RUNWAY END LIGHT	12 Unit	EMA ATL-A1200
6	THRESHOLD LIGHT	20 Unit	EMA ATL-A1200
7	PAPI	8 Unit	EMA PAPI 400/ATG AIRPORT ZA757/7 (BELUM KALIBRASI)
8	RTIL	4 Unit	EMA SFLS-REIL/ETL FH800-2
9	SIRINE	1 Unit	Yahagi
10	WIND SHOCK	1 Unit	-

Tabel 1.6 Fasilitas PKP-PK

NO	KETERANGAN (MERK/TYPE)	JUMLAH (UNIT)
1	Mercedez Benz Warrior	1 Unit
2	Scania P 460	1 Unit
3	MERCY KENBRI	1 Unit
4	Isuzu Elf (Ambulance)	1 Unit
NO	JENIS BAHAN PEMADAM	JUMLAH (UNIT)
1	AFFF (Aqueous Film Forming Foam)	200 L
2	DCP (Dry Chemical Powder)	400 Kg
3	Nitrogen (N2)	10 tabung
4	Carbondioksida (CO ₂)	-
5	Air (Bak Penampungan Air)	19.712 L

Tabel 1.7 Fasilitas Alat-Alat Besar

NO	FASILITAS	JUMLAH (UNIT)
2	Roda 4	2 Unit
4	Roda 2	8 Unit
5	WHELL TRACTOR	1 Unit
6	ROTARY MOWER	1 Unit
14	HAND MOWER	5 Unit

1.2.2 Capaian Rute Angkutan Udara Tahun 2020-2024

Capaian Rute Angkutan Udara Tahun 2020-2024 dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 1.8 Capaian Rute Angkutan Udara Tahun 2020-2024

Tahun	Rute	Maskapai	Frekuensi
2020	Tarakan – Long Bawan Long Bawan – Tarakan	SUSI AIR	4 X SEMINNGU
	Nunukan – Long Bawan Long Bawan – Nunukan	SUSI AIR	3 X SEMINGGU
	Tj. Selor – Long Bawan Long Bawan – Tj. Selor	SUSI AIR	2 X SEMINGGU
	Malinau – Long Bawan Long Bawan – Malinau	SUSI AIR	2 X SEMINGGU
2021	Tarakan – Long Bawan Long Bawan – Tarakan	SUSI AIR	4 X SEMINNGU
	Nunukan – Long Bawan Long Bawan – Nunukan	SUSI AIR	3 X SEMINGGU
	Tj. Selor – Long Bawan Long Bawan – Tj. Selor	SUSI AIR	2 X SEMINGGU
	Malinau – Long Bawan Long Bawan – Malinau	SUSI AIR	2 X SEMINGGU
2022	Tarakan – Long Bawan Long Bawan – Tarakan	SUSI AIR SMART AVIATION	3 X SEMINGGU 6 X SEMINGGU
	Nunukan – Long Bawan Long Bawan – Nunukan	SUSI AIR	3 X SEMINGGU
	Tj. Selor – Long Bawan Long Bawan – Tj. Selor	SUSI AIR	2 X SEMINGGU
	Malinau – Long Bawan Long Bawan – Malinau	SUSI AIR	2 X SEMINGGU
2023	Tarakan – Long Bawan Long Bawan – Tarakan	SUSI AIR SMART AVIATION	3 X SEMINGGU 6 X SEMINGGU
	Nunukan – Long Bawan Long Bawan – Nunukan	SUSI AIR SMART AVIATION	2 X SEMINGGU 2 X SEMINGGU
	Tj. Selor – Long Bawan Long Bawan – Tj. Selor	SUSI AIR	2 X SEMINGGU
	Malinau – Long Bawan Long Bawan – Malinau	SUSI AIR SMART AVIATION	1 X SEMINGGU 2 X SEMINGGU

Tahun	Rute	Maskapai	Frekuensi
2024	Tarakan – Long Bawan Long Bawan – Tarakan	SUSI AIR SMART AVIATION	3 X SEMINGGU 6 X SEMINGGU
	Nunukan – Long Bawan Long Bawan – Nunukan	SUSI AIR SMART AVIATION	2 X SEMINGGU 3 X SEMINGGU
	Tj. Selor – Long Bawan Long Bawan – Tj. Selor	SUSI AIR	1 X SEMINGGU
	Malinau – Long Bawan Long Bawan – Malinau	SUSI AIR SMART AVIATION	1 X SEMINGGU 2 X SEMINGGU

1.2.3 Capaian Lalu Lintas Angkutan Udara Tahun 2020-2024

Capaian Lalu Lintas Angkutan Udara Tahun 2020-2024 dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 1.9 Capaian Lalu Lintas Angkutan Udara Tahun 2020-2024

TAHUN	PESAWAT			PENUMPANG			KARGO		
	DTG	BRK	TOTAL	DTG	BRK	TOTAL	DTG	BRK	TOTAL
2020	2.040	2.040	4.080	5.631	6.019	11.650	2.765.567	98.153	2.863.720
2021	3.048	3.048	6.096	5.669	6.520	12.189	3.989.056	178.710	4.167.766
2022	2.696	2.696	5.392	7.096	8.114	15.210	3.174.561	185.481	3.360.042
2023	1.934	1.934	3.868	6.814	7.850	14.664	2.117.555	103.334	2.220.889
2024	2.443	2.443	4.886	10.904	9.366	20.270	2.554.115	223.591	2.777.706

Secara umum, capaian lalu lintas angkutan udara di Bandar Udara Yuvai Semaring pada periode 2020–2024 menunjukkan pola yang fluktuatif namun cenderung membaik pada akhir periode. Jumlah pergerakan pesawat mengalami penurunan signifikan pada tahun 2023, namun kembali meningkat pada tahun 2024, menandakan adanya pemulihan aktivitas operasional penerbangan.

Dari sisi penumpang, terjadi peningkatan yang cukup signifikan pada tahun 2024 dengan total 20.270 penumpang, yang merupakan capaian tertinggi selama periode pengamatan. Hal ini mencerminkan meningkatnya mobilitas masyarakat serta peran strategis bandara dalam mendukung konektivitas wilayah perbatasan.

Sementara itu, angkutan kargo menunjukkan dinamika yang relatif stabil dengan kecenderungan meningkat pada tahun 2024 dibandingkan tahun sebelumnya. Peningkatan volume kargo tersebut mengindikasikan peran Bandar Udara Yuvai Semaring dalam mendukung distribusi logistik dan perekonomian daerah.

Secara keseluruhan, kinerja lalu lintas angkutan udara pada tahun 2024 menunjukkan tren pemulihan dan penguatan, sehingga Bandar Udara Yuvai Semaring tetap berperan penting sebagai simpul transportasi udara dalam mendukung pelayanan publik, konektivitas, dan pertumbuhan ekonomi di Kecamatan Krayan, Kabupaten Nunukan, Provinsi Kalimantan Utara.

1.2.4 Capaian Nilai Aset Tahun 2020-2024

Capaian Nilai Aset Tahun 2020-2024 dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 1.10 Capaian Nilai Aset Tahun 2020-2024

Tahun	Jumlah Nilai Aset
2020	344.554.395.393
2021	379.018.001.586
2022	294.479.523.739
2023	251.491.931.291
2024	258.832.830.668

Capaian nilai aset selama Periode Renstra Tahun 2020–2024 menunjukkan dinamika yang fluktuatif. Pada tahun 2020 hingga 2021 terjadi peningkatan nilai aset dari Rp344,55 miliar menjadi Rp379,02 miliar, yang mencerminkan adanya penambahan aset serta optimalisasi pengelolaan Barang Milik Negara (BMN).

Namun demikian, pada tahun 2022 terjadi penurunan nilai aset yang cukup signifikan. Perubahan ini tidak sepenuhnya mencerminkan penurunan fisik atau fungsi aset, melainkan dipengaruhi oleh peralihan sistem pengelolaan BMN dari aplikasi SIMAK-BMN ke aplikasi SAKTI Kementerian Keuangan, yang berdampak pada penyesuaian pencatatan, reklasifikasi, dan penertiban data aset.

Pada tahun 2023, nilai aset kembali mengalami penurunan sebagai dampak lanjutan dari proses penyesuaian dan penertiban administrasi BMN. Selanjutnya, pada tahun 2024 terjadi peningkatan nilai aset dibandingkan tahun sebelumnya, yang menunjukkan mulai stabilnya pencatatan aset seiring dengan optimalisasi penggunaan aplikasi SAKTI dan peningkatan kualitas tata kelola BMN.

Secara keseluruhan, capaian nilai aset pada periode Renstra 2020–2024 mencerminkan proses konsolidasi dan peningkatan akurasi pengelolaan BMN, serta menunjukkan komitmen satuan kerja dalam mewujudkan tata kelola aset yang tertib, akuntabel, dan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan

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

Capaian Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Tahun 2020-2024 dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 1.11 Capaian Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Tahun 2020-2024

Tahun	Target	Realisasi	Persentase (%)
2020	269.007.000	315.624.768	117,33%
2021	270.807.000	234.737.096	86,68%
2022	273.664.000	168.587.696	61,60%
2023	283.655.000	200.221.622	70,59%

2024	284.985.000	212.421.086	74,54%
------	-------------	-------------	--------

1.2.6 Capaian Realisasi Keuangan Tahun 2020-2024

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

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

Tabel 1.12 Indikasi Kebutuhan Anggaran Renstra 2020-2024

No	Program/Kegiatan	Indikasi Anggaran 2020-2024 (Rp.)					
		2020	2021	2022	2023	2024	Total
Kantor UPBU Yuwai Semarang		27,675,597,000	53,468,842,000	122,313,000,000	50,000,000,000	45,000,000,000	298,457,439,000
Program Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Udara		27,675,597,000	45,187,751,000	122,313,000,000	50,000,000,000	45,000,000,000	290,176,348,000
1	Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara	20,460,139,000	27,947,751,000	121,983,000,000			170,390,890,000
2	Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perhubungan Udara	6,415,458,000					6,415,458,000
3	Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Keamanan Bandar Udara	800,000,000	17,240,000,000	330,000,000	50,000,000,000	45,000,000,000	113,370,000,000
Program Infrastruktur Konektivitas			3,205,124,000				3,205,124,000
1	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara						0
2	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara						0
3	Penunjang Teknis Transportasi Udara		3,205,124,000				3,205,124,000
Program Dukungan Manajemen			5,075,967,000				5,075,967,000
1	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Udara		5,075,967,000				5,075,967,000

Sumber : Renstra Kantor UPBU Kelas III Yuvai Semarang Tahun 2020-2024

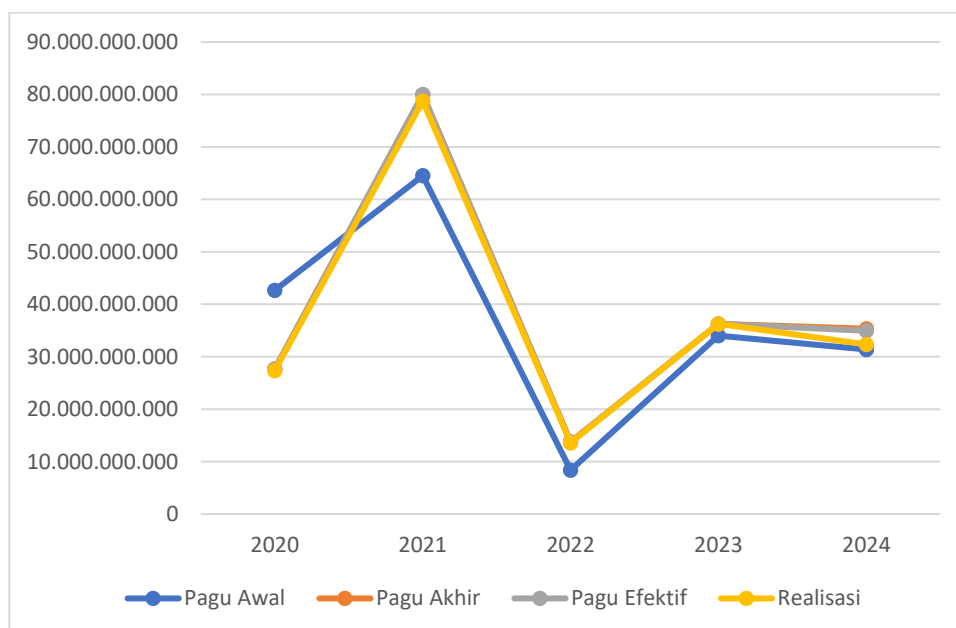
Berdasarkan pada pagu anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Yuvai Semarang Tahun 2020 sampai dengan Tahun 2024 maka terdapat penyesuaian-penyesuaian yang dilakukan terhadap pagu awal Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Yuvai Semarang yang telah ditetapkan setiap tahunnya.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

Tabel 1.13 Alokasi dan Realisasi Anggaran Tahun 2020-2024

Tahun	Pagu Awal (Rp)	Pagu Akhir (Rp)	Pagu Efektif (Rp)	Realisasi/Daya Serap (Rp)	Capaian (%)
2020	42.688.875.000	27.675.597.000	27.675.597.000	27.341.466.214	98,79%
2021	64.515.918.000	79.996.485.000	79.996.485.000	78.733.596.634	98,42%
2022	8.372.385.000	13.750.140.000	13.750.140.000	13.594.437.606	98,87%
2023	34.042.703.000	36.266.746.000	36.266.746.000	36.236.220.235	99,92%
2024	31.351.863.000	35.319.014.000	34.930.901.000	32.325.129.925	92,54%

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

Grafik 1.5 Perkembangan Pagu Anggaran 2020-2024



Berdasarkan tabel di atas, tren pagu anggaran Bandar Udara Yuwai Semarang selama Periode Renstra Tahun 2020–2024 menunjukkan perubahan yang dinamis baik dari sisi pagu awal, pagu akhir, maupun realisasi anggaran. Pada tahun 2020, terjadi penurunan pagu dari pagu awal ke pagu akhir, yang mengindikasikan adanya kebijakan penyesuaian anggaran. Meskipun demikian, realisasi anggaran tetap optimal dengan capaian sebesar 98,79%, menunjukkan kemampuan satuan kerja dalam menyesuaikan pelaksanaan kegiatan terhadap pagu efektif yang tersedia.

Tahun 2021 ditandai dengan peningkatan signifikan pagu akhir dibandingkan pagu awal, yang mencerminkan adanya penambahan alokasi anggaran untuk mendukung peningkatan kegiatan dan operasional bandara. Realisasi anggaran tetap terjaga dengan capaian 98,42%, mencerminkan efektivitas pengelolaan anggaran.

Pada tahun 2022, total pagu relatif lebih kecil dibandingkan tahun sebelumnya, namun mengalami peningkatan dari pagu awal ke pagu akhir. Meskipun pagu lebih terbatas, tingkat daya serap anggaran tetap tinggi dengan capaian 98,87%, menunjukkan efisiensi dan ketepatan pelaksanaan program.

Tahun 2023 menunjukkan stabilitas dan peningkatan kinerja pengelolaan anggaran, dengan pagu akhir sebesar Rp36,27 miliar dan capaian realisasi tertinggi selama periode Renstra, yaitu 99,92%. Hal ini mencerminkan perencanaan anggaran yang semakin matang dan pelaksanaan kegiatan yang sangat optimal.

Sementara itu, pada tahun 2024 pagu akhir kembali meningkat, namun pagu efektif lebih rendah dibandingkan pagu akhir. Kondisi ini berdampak pada penurunan capaian realisasi menjadi 92,54%. Penurunan daya serap tersebut menunjukkan adanya faktor penghambat dalam pelaksanaan anggaran, seperti penyesuaian kebijakan, efisiensi anggaran, atau kendala pelaksanaan kegiatan.

Secara keseluruhan, tren pagu anggaran Bandar Udara Yuwai Semarang pada Periode Renstra Tahun 2020–2024 menunjukkan bahwa meskipun terjadi fluktuasi alokasi anggaran, satuan kerja secara konsisten mampu menjaga tingkat daya serap

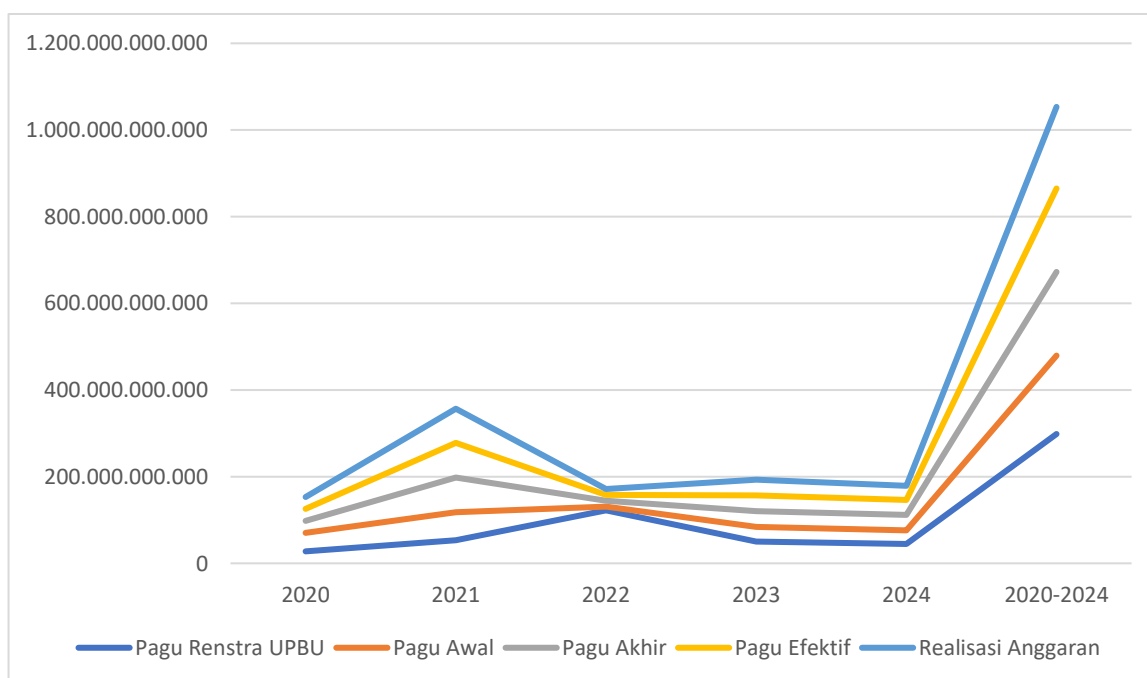
anggaran yang tinggi, dengan puncak kinerja pada tahun 2023, serta tetap menunjukkan akuntabilitas dan efektivitas dalam pengelolaan anggaran.

Tabel 1.14 Perbandingan Pagu Anggaran Renstra Tahun 2020-2024

Pagu Anggaran	Pagu Tahun 2020-2024 (Rp.)					
	2020	2021	2022	2023	2024	Total
Pagu Renstra UPBU	27.675.597.000	53.468.842.000	122.313.000.000	50.000.000.000	45.000.000.000	298.457.439.000
Pagu Awal	42.688.875.000	64.515.918.000	8.372.385.000	34.042.703.000	31.351.863.000	180.971.744.000
Pagu Akhir	27.675.597.000	79.996.485.000	13.750.140.000	36.266.746.000	35.319.014.000	193.007.982.000
Pagu Efektif	27.675.597.000	79.996.485.000	13.750.140.000	36.266.746.000	34.930.901.000	192.619.869.000
Realisasi Anggaran	27.341.466.214	78.733.596.634	13.594.437.606	36.236.220.235	32.325.129.925	188.230.850.614
Alokasi terhadap Renstra (%)	100,00%	149,61%	11,24%	72,53%	77,62%	64,54%
Realisasi terhadap Alokasi (%)	98,79%	98,42%	98,87%	99,92%	92,54%	97,72%

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

Grafik 1.6 Perbandingan Pagu Anggaran Renstra Tahun 2020-2024



Berdasarkan data Pagu Anggaran Tahun 2020–2024, total Pagu Renstra UPBU Yuvai Semarang sebesar Rp298.457.439.000. Dari total tersebut, alokasi anggaran yang ditetapkan dalam pagu awal, pagu akhir, hingga pagu efektif menunjukkan adanya fluktuasi yang cukup signifikan setiap tahunnya.

Pada Tahun 2020, alokasi anggaran telah sesuai dengan Pagu Renstra (100%) dengan tingkat realisasi anggaran sebesar 98,79%, yang mencerminkan perencanaan dan pelaksanaan anggaran yang efektif. Tahun 2021 mengalami peningkatan alokasi yang cukup tinggi, yaitu 149,61% terhadap Pagu Renstra, yang menunjukkan adanya kebijakan prioritas terhadap kegiatan kebandarudaraan. Meskipun terjadi peningkatan

alokasi, tingkat realisasi tetap tinggi sebesar 98,42%, menandakan kemampuan satuan kerja dalam menyerap anggaran secara optimal.

Sebaliknya, pada Tahun 2022 terjadi penurunan alokasi anggaran yang sangat signifikan, yaitu hanya 11,24% dari Pagu Renstra. Kondisi ini menunjukkan adanya penyesuaian kebijakan dan keterbatasan fiskal. Namun demikian, tingkat realisasi anggaran tetap terjaga dengan baik sebesar 98,87%, yang mencerminkan efisiensi dan efektivitas pelaksanaan kegiatan meskipun dengan keterbatasan anggaran.

Pada Tahun 2023, alokasi anggaran kembali meningkat menjadi 72,53% terhadap Pagu Renstra, dengan realisasi yang sangat tinggi sebesar 99,92%, menunjukkan perbaikan dukungan pendanaan serta pengelolaan anggaran yang semakin optimal. Selanjutnya pada Tahun 2024, alokasi anggaran mencapai 77,62% terhadap Pagu Renstra, dengan tingkat realisasi sebesar 92,54%, yang meskipun sedikit menurun dibandingkan tahun sebelumnya, masih berada pada kategori baik.

Secara kumulatif, selama periode Tahun 2020–2024, total realisasi anggaran mencapai Rp188.230.850.614 atau sebesar 97,72% dari total pagu efektif, yang menunjukkan kinerja penyerapan anggaran UPBU Yuvai Semaring sangat baik dan konsisten. Namun demikian, kesenjangan antara Pagu Renstra dan alokasi anggaran riil yang hanya mencapai 64,54% secara total berpotensi memengaruhi pencapaian target pembangunan jangka menengah.

1.2.7 Capaian Sasaran Strategis dan Indikator Kinerja Kantor UPBU Kelas III Yuvai Semaring Tahun 2020-2024

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

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

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

Berdasarkan pada hasil evaluasi pada pencapaian indikator kinerja utama (*core business*) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Yuvai Semaring, pada **sasaran strategis pertama** “Meningkatnya Kinerja Pelayanan Prasarana Bandar Udara” dengan indikator pertama “Jumlah Penumpang yang Dilayani” Pada tahun 2020, realisasi jumlah penumpang yang dilayani mencapai target secara penuh (100%). Namun pada periode 2021 hingga 2023, capaian indikator ini mengalami penurunan dengan persentase berkisar antara 89,47% hingga 93,76%. Kondisi ini mengindikasikan adanya penurunan mobilitas penumpang yang berdampak langsung terhadap volume pelayanan. Pada tahun 2024, terjadi peningkatan capaian menjadi 96,53%, menunjukkan adanya tren pemulihan aktivitas penerbangan dan meningkatnya kepercayaan masyarakat terhadap layanan bandar udara.

Pada indikator kedua “Jumlah Kargo yang Dilayani” menunjukkan capaian indikator jumlah kargo menunjukkan pola fluktuatif. Pada tahun 2021 dan 2022, realisasi kargo melampaui target Renstra secara signifikan, masing-masing sebesar 138,61% dan 106,66%. Hal ini menunjukkan meningkatnya peran bandar udara dalam mendukung distribusi barang dan logistik. Namun pada tahun 2023 dan 2024, capaian menurun menjadi 74,28% dan 80,83%, yang mengindikasikan adanya penyesuaian volume kargo seiring perubahan kebutuhan dan aktivitas ekonomi.

Pada indikator ketiga “Jumlah Pergerakan Pesawat yang Dilayani” menunjukkan Indikator pergerakan pesawat menunjukkan capaian yang sangat tinggi pada tahun 2021 dan 2022, dengan persentase masing-masing 159,10% dan 120,12%. Pada tahun 2023, terjadi penurunan capaian menjadi 88,32%, kemudian kembali meningkat pada tahun 2024 hingga mencapai 99,90%. Hal ini menunjukkan bahwa aktivitas operasional penerbangan mengalami dinamika, namun tetap berada pada tingkat yang terkendali.

Pada indikator keempat “Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara” menunjukkan Indeks kepuasan pengguna jasa secara konsisten mencapai target pada periode 2020–2022. Pada tahun 2023 dan 2024, nilai indeks bahkan melampaui target, dengan capaian masing-masing sebesar 107,15% dan 107,08%. Kondisi ini mencerminkan adanya peningkatan kualitas pelayanan, kenyamanan, dan keandalan fasilitas bandar udara yang dirasakan oleh pengguna jasa.

Pada **sasaran strategis kedua** “Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara” dengan indikator pertama “Persentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara” menunjukkan selama periode Tahun 2020 hingga 2024, capaian indikator persentase pemenuhan standar keselamatan bandar udara

menunjukkan hasil yang sangat baik secara umum dari Tahun 2020 hingga 2024 capaian sebesar 100%, dengan realisasi 100 sesuai dengan target yang ditetapkan. Hal ini berkaitan dengan jumlah SDM, pemenuhan fasilitas keselamatan, pemenuhan dokumen keselamatan, serta pemenuhan SOP mitigasi, yang dalam perjalanannya terus melakukan updating.

Pada indikator kedua “Persentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara” menunjukkan selama periode Tahun 2020 hingga 2024, capaian indikator persentase pemenuhan standar keamanan bandar udara menunjukkan hasil yang sangat baik secara umum dari Tahun 2020 hingga 2024 capaian sebesar 100%, dengan realisasi 100 sesuai dengan target yang ditetapkan. Hal ini berkaitan dengan jumlah SDM, pemenuhan fasilitas keamanan, pemenuhan dokumen keamanan, serta pemenuhan SOP mitigasi, yang dalam perjalanannya terus melakukan updating. Hasil capaian indikator kinerja utama (*core business*) Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Yuvai Semaring dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 1.15 Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja terhadap Renstra Tahun 2020-2024

No	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	2020			2021			2022			2023			2024		
					Target Renstra	Realisasi	%	Target Renstra	Realisasi	%	Target Renstra	Realisasi	%	Target Renstra	Realisasi	%	Target Renstra	Realisasi	%
1	Meningkatnya kinerja pelayanan Prasarana Bandar Udara	1	Jumlah Penumpang yang dilayani	Orang	11.650	11.650	100%	13.000	12.189	93,76%	17.000	15.210	89,47%	19.000	17.070	89,84%	21.000	20.271	96,53%
		2	Jumlah Kargo Yang dilayani	Kg	2.863.720	2.863.720	100%	3.006.906	4.167.766	138,61%	3.150.092	3.360.042	106,66%	3.293.278	2.446.102	74,28%	3.436.464	2.777.706	80,83%
		3	Jumlah Pergerakan Pesawat yang dilayani	Angka	4.080	4.080	100%	4.284	6.816	159,10%	4.488	5.391	120,12%	4.692	4.144	88,32%	4.896	4.891	99,90%
		4	Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Bandar Udara	Nilai	82	82	100%	83	83	100%	84	84	100%	86	92,15	107,15%	87	93,16	107,08%
Rata-rata Capaian Sasaran					100,00%			122,87%			104,06%			89,90%			96,08%		
2	Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara	1	Persentase Pemenuhan Standart Keselamatan Bandar Udara	Persentase	100 %	100 %	100%	100 %	100 %	100%	100 %	100 %	100%	100 %	100 %	100%	100 %	100 %	100%
		2	Persentase Pemenuhan Standart Keamanan Bandar Udara	Persentase	100 %	100 %	100%	100 %	100 %	100%	100 %	100 %	100%	100 %	100 %	100%	100 %	100 %	100%
Rata-rata Capaian Sasaran					100%			100%			100%			100%			100%		
3	Meningkatnya Kualitas Tata kelola pemerintahan yang Baik	1	Jumlah dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)	Dokumen	5	5	100%	5	5	100%	5	6	120%	5	6	120%	5	6	120%
		2	Jumlah Dokumen SPIP	Dokumen	1	3	300%	1	3	300%	1	3	300%	1	3	300%	1	3	300%
		3	Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara	Persentase	100 %	98,79 %	98,79%	100 %	98,42 %	98,42%	100 %	98,87 %	98,87%	100 %	99,92 %	99,92%	100 %	91,52 %	91,52%
		4	Nilai aset bandar udara yang berhasil diinventarisasi	Rupiah	344.554.395.393	344.554.395.393	100%	361.782.115.162	379.018.001.586	104,76%	379.009.834.091	312.693.758.900	82,50%	396.237.554.700	273.153.018.663	68,94%	413.465.274.469	264.723.682.289	64,03%
		5	Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)	Persentase	100 %	52,55 %	52,55%	100 %	96,31 %	96,31%	100 %	61,60 %	61,60%	100 %	70,59 %	70,59%	100 %	74,54 %	74,54%
Rata-rata Capaian Sasaran					130,27%			139,90%			132,59%			131,89%			130,02%		
CAPAIAN RATA-RATA KINERJA KANTOR UPBU KELAS III YULVAI SEMARANG					110,09%			120,92%			112,22%			107,26%			108,70%		

Sumber : Evaluasi Akhir Renstra 2020-2024 dan LAKIP 2024

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

Pada sasaran strategis penunjang “Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik”, dengan indikator kinerja penunjang pertama “Jumlah Dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)” menunjukkan Capaian indikator SAKIP secara konsisten memenuhi target pada tahun 2020 dan 2021, serta melampaui target pada tahun 2022 hingga 2024 dengan capaian sebesar 120%. Hal ini menunjukkan peningkatan kualitas perencanaan, pengukuran, dan pelaporan kinerja instansi.

Pada indikator kinerja penunjang kedua “Jumlah Dokumen SPIP” menunjukkan Jumlah dokumen SPIP yang dihasilkan secara konsisten melampaui target dengan capaian 300% pada periode 2020–2024. Kondisi ini mencerminkan komitmen organisasi dalam memperkuat sistem pengendalian internal guna meminimalkan risiko dan meningkatkan kepatuhan.

Pada indikator kinerja penunjang ketiga “Persentase Realisasi Anggaran Belanja Bandar Udara” menunjukkan tingkat penyerapan yang tinggi dan stabil pada kisaran 98%–99% selama tahun 2020–2023. Pada tahun 2024, realisasi anggaran mengalami penurunan menjadi 91,52%, yang menunjukkan perlunya peningkatan efektivitas perencanaan dan pelaksanaan anggaran agar lebih optimal.

Pada indikator kinerja penunjang keempat “Nilai Aset Bandar Udara yang Berhasil Diinventarisasi” menunjukkan tren penurunan sejak tahun 2022, dengan persentase capaian masing-masing sebesar 82,50% (2022), 68,94% (2023), dan 64,03% (2024). Namun demikian, perubahan ini tidak sepenuhnya mencerminkan penurunan fisik atau fungsi aset, melainkan dipengaruhi oleh peralihan sistem pengelolaan BMN dari aplikasi SIMAK-BMN ke aplikasi SAKTI Kementerian Keuangan, yang berdampak pada penyesuaian pencatatan, reklasifikasi, dan penertiban data aset.

Pada tahun 2023, nilai aset kembali mengalami penurunan sebagai dampak lanjutan dari proses penyesuaian dan penertiban administrasi BMN. Selanjutnya, pada tahun 2024 terjadi peningkatan nilai aset dibandingkan tahun sebelumnya, yang menunjukkan mulai stabilnya pencatatan aset seiring dengan optimalisasi penggunaan aplikasi SAKTI dan peningkatan kualitas tata kelola BMN.

Secara keseluruhan, capaian nilai aset pada periode Renstra 2020–2024 mencerminkan proses konsolidasi dan peningkatan akurasi pengelolaan BMN, serta menunjukkan komitmen satuan kerja dalam mewujudkan tata kelola aset yang tertib, akuntabel, dan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pada indikator kinerja penunjang kelima “Persentase Pencapaian Target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)” menunjukkan fluktuasi dan cenderung belum mencapai target pada sebagian besar periode. Persentase capaian berkisar antara 52,55% hingga 74,54%. Hal ini menunjukkan perlunya strategi peningkatan optimalisasi pendapatan melalui pemanfaatan aset dan layanan bandar udara secara lebih efektif.

Berdasarkan hasil analisis, dapat disimpulkan bahwa kinerja Kantor UPBU Kelas III Yuwai Semarang selama periode 2020–2024 telah berjalan efektif dan berada di atas target kinerja yang ditetapkan. Keberhasilan ini tercermin dari tingginya capaian

1.3 POTENSI DAN PERMASALAHAN

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

1.3.1 Potensi dan Permasalahan

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

a) Lingkungan Internal

Lingkungan internal merupakan seluruh kondisi, sumber daya, dan proses yang berada dalam organisasi serta dapat dikendalikan atau dipengaruhi langsung oleh organisasi tersebut. Kepala Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Yuwai Semarang dalam menjalankan tugas dan fungsinya mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara sebagaimana telah diubah pada Peraturan Kementerian Perhubungan Nomor 26 Tahun 2024 tentang Perubahan Keenam atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 40 Tahun 2024 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara. Analisis lingkungan internal organisasi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara sebagai berikut:

1. Man (Sumber Daya Manusia)

Kekuatan:

- Ketersediaan SDM operasional penerbangan pada fungsi utama bandara, sejumlah 64 personel terdiri dari 29 PNS dan 35 P3K.
- Pengalaman kerja personel dalam mendukung layanan keselamatan dan keamanan penerbangan.
- Jabatan Bendahara Penerimaan maupun pengeluaran telah memiliki sertifikasi BNT dari Kementerian Keuangan.
- Pejabat Pembuat Komitmen dan PPSPM yang telah memiliki sertifikasi dari Kementerian Keuangan.
- Pejabat Pengadaan telah memiliki sertifikat kompetensi Ahli Pengadaan Nasional dari LKPP.
- SDM aktif mengikuti diklat/bimtek/sosialisasi/pengembangan diri sesuai dengan pekerjaan yang diemban berdasarkan ketersediaan.
- Loyalitas dan stabilitas pegawai relatif terjaga.

Kelemahan:

- Kualifikasi dan sertifikasi teknis SDM belum sepenuhnya sesuai standar kebutuhan layanan.
- Komposisi rasion dan kualifikasi personel untuk tiap-tiap unit bagian belum memadai baik dilihat dari sisi luasan area bandara, jumlah penumpang dan jumlah fasilitas, sehingga distribusi SDM antar fungsi belum seimbang sehingga terjadi rangkap tugas.

- Keterbatasan SDM administrasi pendukung, seperti pegawai yang memiliki sertifikasi terkait pengelola anggaran.
- Keterbatasan kesempatan pengembangan kapasitas SDM akibat lokasi yang terpencil

2. Money

Kekuatan:

- Dukungan anggaran operasional rutin tersedia untuk menjamin kelangsungan layanan bandara;
- Pendanaan operasional bersumber dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) yang relatif terjamin setiap tahun;

Kelemahan:

- Perubahan kebijakan anggaran (pemotongan, realokasi, *refocusing*).
- Keterbatasan alokasi anggaran untuk pengembangan dan peningkatan fasilitas bandar udara.
- Ketergantungan tinggi terhadap alokasi anggaran pusat.
- Keterbatasan fleksibilitas anggaran dalam merespons kebutuhan operasional yang bersifat mendesak.
- Pembiayaan PNBPN masih minim.
- Kondisi wewenang menyebabkan potensi PNBPN berkurang bahkan hilang.
- Ketergantungan yang tinggi terhadap anggaran pemerintah pusat

3. Method

Kekuatan:

- Proses bisnis layanan penerbangan telah memiliki SOP dan regulasi teknis.
- SOP telah dimutakhirkan dan disosialisasikan.
- Sistem pelaporan dan administrasi kinerja telah berjalan.
- Penerapan standar keselamatan dan keamanan penerbangan sebagai acuan kerja.
- Telah memiliki sistem pengamanan kategori F serta pelayanan keselamatan penerbang kategori 6 sebagai dasar penyelenggaraan pelayanan kebandarudaraan.

Kelemahan:

- Implementasi SOP belum sepenuhnya konsisten.
- Proses kerja masih bersifat manual pada beberapa fungsi.
- Evaluasi SOP belum dilakukan secara berkala.
- Pelaksanaan mitigasi risiko belum optimal.
- Belum optimal uji kelayakan sarana dan prasarana pada pengendalian dan pengawasan di lapangan
- Kategori sistem pengamanan dan pelayanan keselamatan yang ada saat ini masih memerlukan peningkatan untuk mendukung pengembangan kapasitas layanan dan kenaikan kelas bandara.
- Tidak memiliki Dokumen Rencana Induk Bandar Udara (RIBU), Master Plan, RTT, dan Analisis Dampak dan Lingkungan.
- Berita acara DLKR belum ditandatangani oleh Kasau.

4. Machine

Kekuatan:

- Tersedianya fasilitas dasar sisi udara dan sisi darat untuk mendukung operasional penerbangan perintis.

- Peralatan keselamatan dan keamanan penerbangan tersedia sesuai standar minimum.
- Aset bandara tercatat dan dikelola sebagai BMN.

Kelemahan:

- Sebagian peralatan telah memasuki usia teknis sehingga membutuhkan peremajaan.
- Sebagian peralatan yang sudah tidak terkini.
- Keterbatasan peralatan pendukung operasional tertentu.
- Biaya pemeliharaan sarana dan prasarana relatif tinggi.
- Peralatan/aplikasi mengalami *error*.
- Kendala pemeliharaan peralatan akibat keterbatasan akses dan logistik

5. Material

Kekuatan:

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

Kelemahan:

- Keterbatasan stok material tertentu akibat keterbatasan anggaran.
- Biaya pengadaan dan distribusi material relatif tinggi.
- Proses pengadaan material belum sepenuhnya fleksibel.
- Ketergantungan pada pihak ketiga untuk penyediaan material khusus.
- Distribusi material dan suku cadang memerlukan waktu lama akibat kondisi geografis dan keterbatasan transportasi

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

b) Lingkungan Eksternal

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

1. Politik dan Kebijakan

Peluang:

- Pemerintah Daerah Kabupaten Nunukan menunjukkan dukungan terhadap pengembangan konektivitas wilayah melalui penetapan Peraturan Daerah Kabupaten Nunukan Nomor 2 Tahun 2024 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Nunukan Tahun 2024–2043. Dalam Pasal 19 Peraturan Daerah tersebut, Rencana Sistem Jaringan Transportasi Udara dengan ini Bandar Udara Yuvai Semaring ditetapkan sebagai Bandar Udara Pengumpan.
- Sinkronisasi pembangunan daerah dengan pengembangan infrastruktur transportasi.

Ancaman:

- Keterbatasan kewenangan daerah dalam pengembangan bandara yang dikelola pemerintah pusat.

- Proses koordinasi lintas instansi yang memerlukan waktu.
- Dinamika politik dan prioritas pembangunan nasional yang dapat memengaruhi alokasi program kebandarudaraan

2. Ekonomi

Peluang:

- Nilai PDRB Kabupaten Nunukan pada tahun 2024 tercatat mencapai **± Rp 40,54 triliun** (ADHB), dengan pertumbuhan ekonomi **sekitar 4%**
- Pertumbuhan aktivitas ekonomi masyarakat wilayah Krayan yang meningkatkan kebutuhan mobilitas udara.
- Peran bandar udara dalam mendukung distribusi logistik, bahan pokok, dan hasil produksi daerah.
- Potensi peningkatan pergerakan penumpang dan barang seiring pembangunan wilayah perbatasan.

Ancaman:

- Keterbatasan daya beli masyarakat yang memengaruhi tingkat penggunaan jasa transportasi udara.
- Fluktuasi kondisi ekonomi nasional dan regional yang berdampak pada keberlanjutan penerbangan perintis.
- Sensitivitas jumlah penumpang terhadap kondisi ekonomi regional.
- Tingginya biaya operasional penerbangan di wilayah terpencil

3. Sosial Budaya

Peluang:

- Mobilitas masyarakat antardaerah yang cukup tinggi untuk kepentingan sosial, pemerintahan, dan keluarga.
- Dukungan masyarakat terhadap keberadaan bandara sebagai akses utama transportasi.
- Keberadaan kawasan cagar budaya di Kecamatan Krayan belum banyak dikenal secara resmi sebagai kawasan cagar budaya besar sebagaimana di kota atau kawasan lain, namun ada sejumlah situs dan peninggalan bersejarah yang telah diidentifikasi yang meliputi berbagai beberapa batu bersejarah di kecamatan Krayan sudah ditetapkan sebagai benda cagar budaya oleh pemerintah daerah (Disbudporapar Nunukan), antara lain Batu Narit Pamanit – Desa Pamanit, Krayan Timur, Batu Narit Parupai – Desa Parupai, Krayan Induk dan Prupun Dua Terang Baru – Desa Terang Baru, Krayan. Di sisi lain, keberadaan kawasan tersebut memerlukan perhatian dalam perencanaan pengembangan wilayah dan infrastruktur, termasuk transportasi, agar tetap selaras dengan upaya pelestarian nilai budaya.

Ancaman:

- Pola perjalanan masyarakat yang belum stabil sepanjang tahun.
- Tingkat literasi dan pemahaman masyarakat terhadap keselamatan penerbangan yang masih perlu ditingkatkan.
- Dinamika sosial dan budaya lokal yang memerlukan pendekatan komunikasi dan pelayanan yang tepat
- Ketergantungan masyarakat pada transportasi udara sebagai satu-satunya moda utama

4. Lingkungan

Peluang:

- Kesadaran daerah terhadap pengelolaan lingkungan hidup yang berkelanjutan.
- PPeluang penerapan konsep bandar udara ramah lingkungan (eco-airport) secara bertahap.
- Dukungan regulasi lingkungan hidup dalam perencanaan pengembangan bandar udara.

Ancaman:

- Ketentuan lingkungan hidup yang semakin ketat dapat membatasi pengembangan fisik bandar udara.
- Potensi dampak lingkungan dari aktivitas bandara terhadap kawasan sekitar.

5. Alam

Peluang:

- Keberadaan bandar udara menjadi solusi utama keterbatasan akses akibat kondisi alam pegunungan.
- Kecamatan Krayan merupakan wilayah dengan dominasi kawasan konservasi dan pelestarian alam, terutama Taman Nasional Kayan Mentarang serta kawasan lindung setempat, yang berfungsi sebagai penyangga kehidupan, pelestarian keanekaragaman hayati, dan perlindungan budaya masyarakat adat.

Ancaman:

- Kondisi cuaca ekstrem dan tidak menentu yang memengaruhi keselamatan dan keteraturan penerbangan..
- Topografi wilayah pegunungan yang membatasi pengembangan fasilitas dan operasional penerbangan.

6. IT (Teknologi Informasi)

Peluang:

- Perkembangan teknologi informasi untuk mendukung keselamatan, keamanan, dan pelayanan kebandarudaraan.
- Peluang penerapan sistem digital dalam pelaporan, pengawasan, dan manajemen operasional.

Ancaman:

- Keterbatasan kualitas jaringan di wilayah bandar udara.
- Ketergantungan pada sistem nasional dan penyedia layanan eksternal.

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

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

a. Potensi:

1. Kinerja pelayanan prasarana bandar udara menunjukkan tren pemulihan dan peningkatan, khususnya pada indikator jumlah penumpang, pergerakan pesawat, dan indeks kepuasan pengguna jasa yang sebagian besar telah mencapai bahkan melampaui target Renstra.
2. Pemenuhan standar keselamatan dan keamanan bandar udara secara konsisten mencapai 100% setiap tahun, yang menjadi modal utama dalam menjaga kepercayaan pengguna jasa dan keberlanjutan operasional penerbangan.
3. Indeks kepuasan pengguna jasa menunjukkan tren meningkat dan berada di atas target, mencerminkan pelayanan yang semakin profesional, responsif, dan berorientasi pada kebutuhan masyarakat.
4. Penerapan SAKIP dan SPIP berjalan sangat baik dengan capaian melebihi target, serta tingkat realisasi anggaran yang tinggi, menunjukkan efektivitas pengelolaan program, kegiatan, dan anggaran.
5. Letak Bandar Udara Yuwai Semaring di kawasan perbatasan memberikan potensi besar sebagai simpul konektivitas udara, pendukung mobilitas masyarakat, distribusi logistik, dan penggerak pertumbuhan ekonomi wilayah Krayan dan Kabupaten Nunukan.

b. Permasalahan

1. Beberapa indikator pelayanan seperti jumlah penumpang, kargo, dan pergerakan pesawat masih mengalami fluktuasi dan pada beberapa tahun belum mencapai target, dipengaruhi oleh faktor eksternal dan keterbatasan permintaan.
2. Capaian PNBPN belum konsisten memenuhi target Renstra, yang menunjukkan perlunya strategi pengembangan sumber pendapatan dan pemanfaatan aset bandar udara secara lebih optimal.
3. Nilai aset bandar udara yang berhasil diinventarisasi menunjukkan tren penurunan, yang mengindikasikan masih adanya kendala dalam pendataan, penilaian, dan pengelolaan aset negara.
4. Tingkat aktivitas penerbangan dan volume layanan sangat dipengaruhi oleh kondisi ekonomi, kebijakan transportasi udara, dan daya beli masyarakat, sehingga memerlukan strategi adaptif dan fleksibel.
5. Pemanfaatan fasilitas dan layanan non-aeronautika masih terbatas, sehingga peluang peningkatan pelayanan dan pendapatan belum sepenuhnya tergarap.

BAB II
VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN
KANTOR UPBU KELAS III YUVAI SEMARING TAHUN 2025-2029

2.1 VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL RPJPN 2025-2029

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

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

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

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

Dalam RPJPN Tahun 2025-2045 telah dirumuskan strategi 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
- IE5 Transformasi Digital
- IE6 Integrasi Ekonomi Domestik dan Global
- IE7 Perkotaan dan Perdesaan sebagai Pusat Pertumbuhan Ekonomi

3. Transformasi Tata Kelola;

- IE8 Regulasi dan Tata Kelola yang Berintegritas dan Adaptif

B. LANDASAN TRANSFORMASI

4. Supremasi Hukum, Stabilitas, dan Kepemimpinan Indonesia;

IE9 Hukum, Berkeadilan, Keamanan Nasional, Tangguh dan Demokrasi Substansial
IE10 Stabilitas Ekonomi Makro
IE11 Ketangguhan Diplomasi dan Pertahanan Berdaya Gentar Kawasan

5. Ketahanan Sosial Budaya dan Ekologi;

IE12 Bergama Maslahat dan Berkebudayaan Maju
IE13 Keluarga Berkualitas, Kesenjangan Gender dan Masyarakat Inklusif
IE14 Lingkungan Hidup Berkualitas
IE15 Berketahanan Energi, Air dan Kemandirian Pangan
IE16 Resiliensi terhadap Bencana dan Perubahan Iklim

C. KERANGKA IMPLEMENTASI TRANSFORMASI

6. Mewujudkan Pembangunan Kewilayahan yang Merata dan Berkeadilan;

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

8. Mewujudkan Kestinambungan Pembangunan.

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

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

Sasaran Pembangunan Nasional 2025-2045

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2 VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL RPJMN 2025-2029

Visi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 yaitu:

“Bersama Indonesia Maju Menuju Indonesia Emas 2045”

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

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

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

Asta Cita tersebut memuat 17 program prioritas Presiden yang mencakup rencana pembangunan di berbagai sektor serta langkah-langkah berupa 8 Program Hasil Terbaik

Cepat/Quick Wins. Keseluruhan upaya tersebut diformulasikan untuk menjawab permasalahan serta tantangan utama secara cepat, tepat, dan terukur guna menciptakan struktur yang kokoh dalam menunjang pelaksanaan berbagai program Pembangunan nasional. Adapun 17 Program Prioritas Presiden sebagai berikut:

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

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

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

8. Mendirikan Badan Penerimaan Negara dan meningkatkan rasio penerimaan negara terhadap produk domestik bruto (PDB) ke 23%.

Tujuan Pembangunan Nasional 2025-2029

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

Gambar 2.1 Arah dan Agenda Pembangunan RPJPN Tahun 2025-2045



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.

Gambar 2.2 Sasaran Pembangunan Nasional RPJMN Tahun 2025-2029



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

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

Tabel 2.2 Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional RPJMN Tahun 2025-2029

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

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

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

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

2.3.1 Visi Dan Misi Kementerian Perhubungan 2025-2029

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

“Transportasi Maju Menuju Indonesia Emas 2045”

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

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

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

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

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

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

2.3.2 Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabel 2.3 Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029

PERSPEKTIF		TUJUAN	INDIKATOR	SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
STAKEHOLDER PERSPECTIVE (Externalities)	T.0	Terwujudnya nilai tambah transportasi dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029	Kinerja pada level <i>Stakeholder Perspective</i> diukur pada tingkatan nasional (RPJMN 2025-2029)		
CUSTOMER PERSPECTIVE (Core Business)	T.1	Terwujudnya transportasi nasional yang handal, inklusif, dan berdaya saing	IKT.1 Capaian kinerja penyediaan layanan transportasi nasional	%	Capaian Kinerja Penyediaan Layanan Transportasi Nasional ($CKLT_N$) $CKLT_N = (RRK_{TN}/TRK_{TN} + RTI_{TN}/TTI_{TN} + RIKM_{TN}/TIKM_{TN} + RTK_{TN}/TTK_{TN})/4$ RRK_{TN} = Realisasi Rasio Konektivitas Transportasi Nasional TRK_{TN} = Target Rasio Konektivitas Transportasi Nasional RTI_{TN} = Realisasi Tingkat Integrasi Transportasi Nasional TTI_{TN} = Target Tingkat Integrasi Transportasi Nasional $RIKM_{TN}$ = Realisasi IKM terhadap pelayanan publik sektor transportasi $TIKM_{TN}$ = Target IKM terhadap pelayanan publik sektor transportasi RTK_{TN} = Realisasi Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional TTK_{TN} = Target Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional
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 ($CKKS_{TN}$) $CKKS_{TN} = (RIK_{RKT}/TIK_{RKT} + RC_{transportasi}/TC_{transportasi})/2$ RIK_{RKT} = Realisasi Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi TIK_{RKT} = 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

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

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

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

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

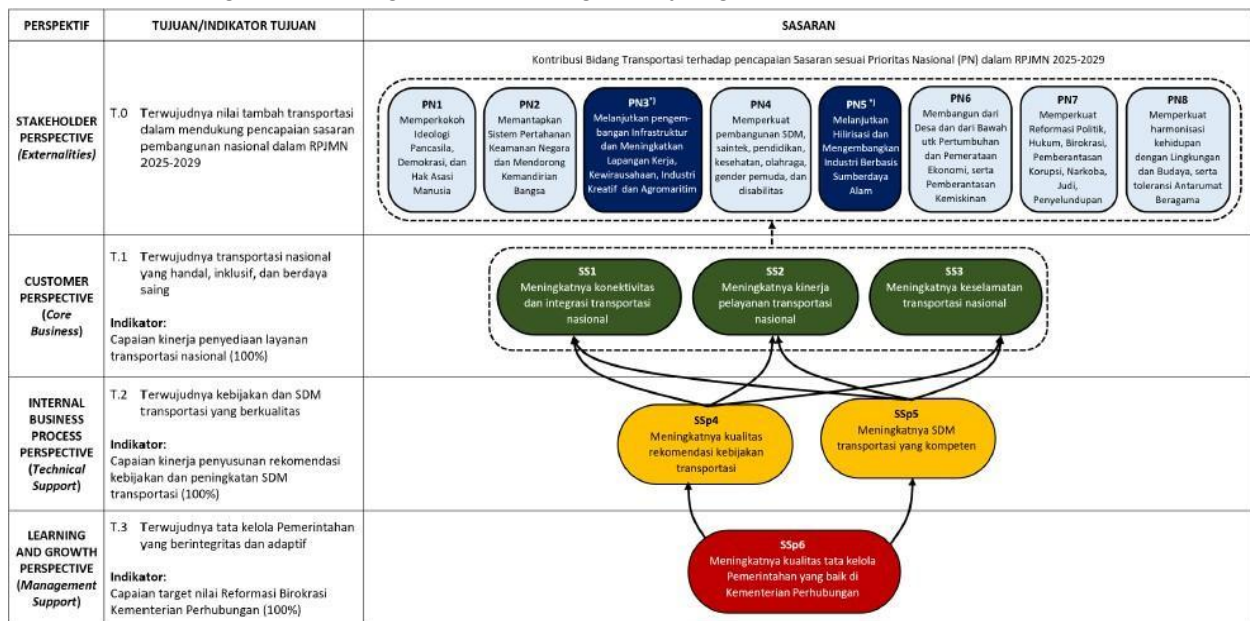
Level	Indikator	Satuan	Baseline 2024	Target	
				2025	2029
Koordinator Pencapaian Indikator Program Prioritas					
PP 03.01	On time performance penerbangan	persen	72,46 (2023)	80	85
Pengampu Pencapaian Indikator Kegiatan Prioritas					
KP 03.01.04	Bandara yang dibangun dan dikembangkan (kumulatif angka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

2.3.3 Sasaran Strategis Kementerian Perhubungan 2025-2029

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

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

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



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

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.

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

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

SASARAN STRATEGIS		INDIKATOR KINERJA		SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
SS.3	Meningkatnya keselamatan transportasi nasional	IKSS.3	Tingkat keselamatan transportasi nasional	%	Tingkat keselamatan transportasi nasional (TK_{TW}) $TK_{TW} = (TK_{TD} + TK_{KA} + TK_{TL} + TK_{TU})/4$ TK_{TD} = Tingkat keselamatan transportasi darat TK_{KA} = Tingkat keselamatan transportasi perkeretaapian TK_{TL} = Tingkat keselamatan transportasi laut TK_{TU} = Tingkat keselamatan transportasi udara
SSp.4	Meningkatnya kualitas rekomendasi kebijakan transportasi	IKSSp.4	Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi	Indeks	Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi (IK_{RKT}) $IK_{RKT} = 50\% \text{ Efektivitas Rekomendasi Kebijakan} + 50\% \text{ Kemanfaatan Rekomendasi Kebijakan (t-1)}$
SSp.5	Meningkatnya SDM transportasi yang kompeten	IKSSp.5	Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten	%	Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten ($C_{transportasi}$) $C_{transportasi} = (C_{ookasi} * 15\%) + (C_{kompetensi} * 35\%) + (C_{peserta} * 25\%) + (C_{akreditasi} * 25\%)$ C_{ookasi} = Tingkat Penyerapan Diklat Pembentukan SDM Transportasi Darat/Laut/Udara yang Berkompetensi $C_{kompetensi}$ = Tingkat lulusan SDM transportasi yang bersertifikat kompetensi $C_{peserta}$ = Persentase Peserta Diklat Transportasi $C_{akreditasi}$ = Tingkat Pemenuhan Akreditasi dan Sertifikasi
SSp.6	Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Kementerian Perhubungan	IKSSp.6	Indeks RB Kementerian Perhubungan	Indeks	Nilai Indeks RB atas kinerja organisasi Kementerian Perhubungan yang diukur oleh Kementerian PAN-RB

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

2.4.1 Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara 2025-2029

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

“Transportasi Udara Maju Menuju Indonesia Emas 2045”

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

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

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

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

2.4.2 Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara 2025-2029

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

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

2.4.3 Tujuan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara 2025-2029

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

1. Terwujudnya nilai tambah transportasi udara dalam mendukung pencapaian sasaran pembangunan nasional dalam RPJMN 2025-2029 (T.0)
Tujuan pada Level Stakeholders Perspectives (SP) ini merepresentasikan externalities dari kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan, yang berkaitan dengan nilai tambah atau dukungan bidang transportasi udara terhadap pencapaian Prioritas Nasional (PN) dalam RPJMN 2025-2029.

2. Terwujudnya transportasi udara yang handal, inklusif, dan berdaya saing (T1);
Tujuan pada Level Customer Perspectives (CP) ini merepresentasikan pelaksanaan Core Business Direktorat Jenderal Perhubungan Udara meliputi aspek konektivitas transportasi udara, pelayanan transportasi udara, dan keselamatan dan keamanan penerbangan sesuai tugas dan fungsi dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dalam penyediaan layanan publik di bidang transportasi udara yang diharapkan handal, inklusif, dan berdaya saing.

Tabel 2.6 Indikator Kinerja untuk setiap Sasaran Strategis (IKSP) Ditjen Perhubungan Udara 2025-2029

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

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

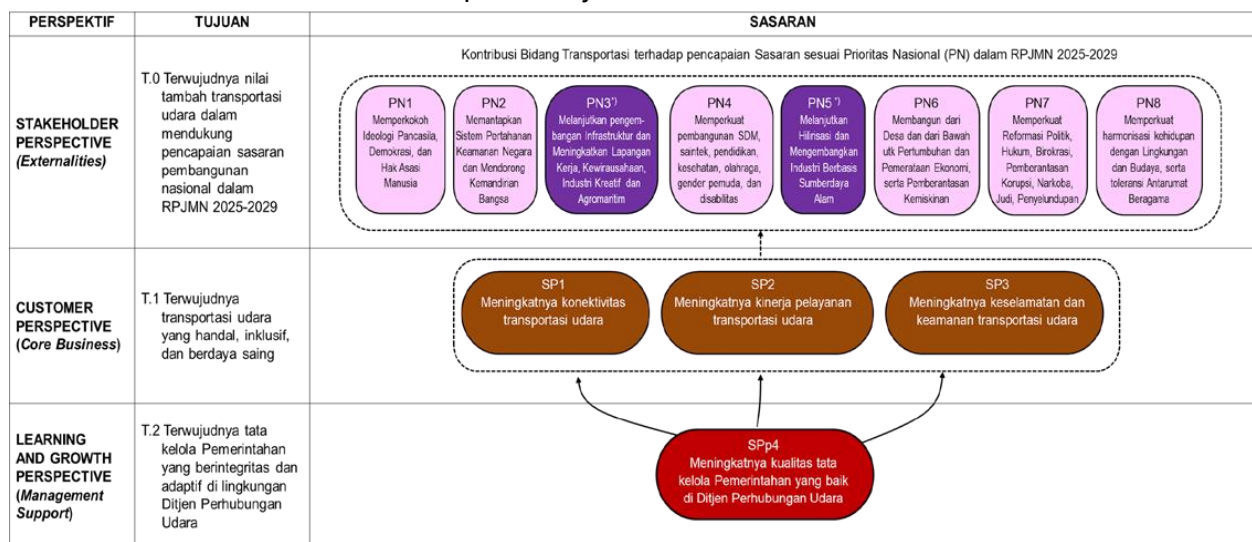
- Mencakup Sasaran Program (SP1) Meningkatnya Konektivitas Transportasi Udara, dengan Indikator Kinerja Utama:
 - IKP1 Persentase Konektivitas Transportasi Udara
- Mencakup Sasaran Program (SP2) Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Udara, dengan Indikator Kinerja Utama:
 - IKP2 Persentase On Time 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.

Gambar 2.3 Perspektif, Tujuan dan Sasaran RPJMN Tahun 2025-2029



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

Pada Tabel 2.6 disampaikan Indikator Kinerja untuk setiap Sasaran Strategis (IKSP) Ditjen Perhubungan Udara 2025-2029 berikut dengan formulasi perhitungannya.

Tabel 2.7 Formulasi Perhitungan IKSP Ditjen Perhubungan Udara 2025-2029

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

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

2.5 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN KANTOR UPBU KELAS II YUVAI SEMARING TAHUN 2025-2029

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Meningkatkan keselamatan dan keamanan penerbangan;
2. Meningkatkan kualitas pelayanan jasa kebandarudaraan sesuai standar pelayanan jasa kebandarudaraan;

3. Meningkatkan produktivitas bandar udara melalui peningkatan kualitas SDM;
4. Menciptakan pengelolaan administrasi dan keuangan bandar udara yang efektif dan efisien;
5. Mendukung Transportasi Udara yang berkelanjutan.

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

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

1. Customer Perspective (Core Business)

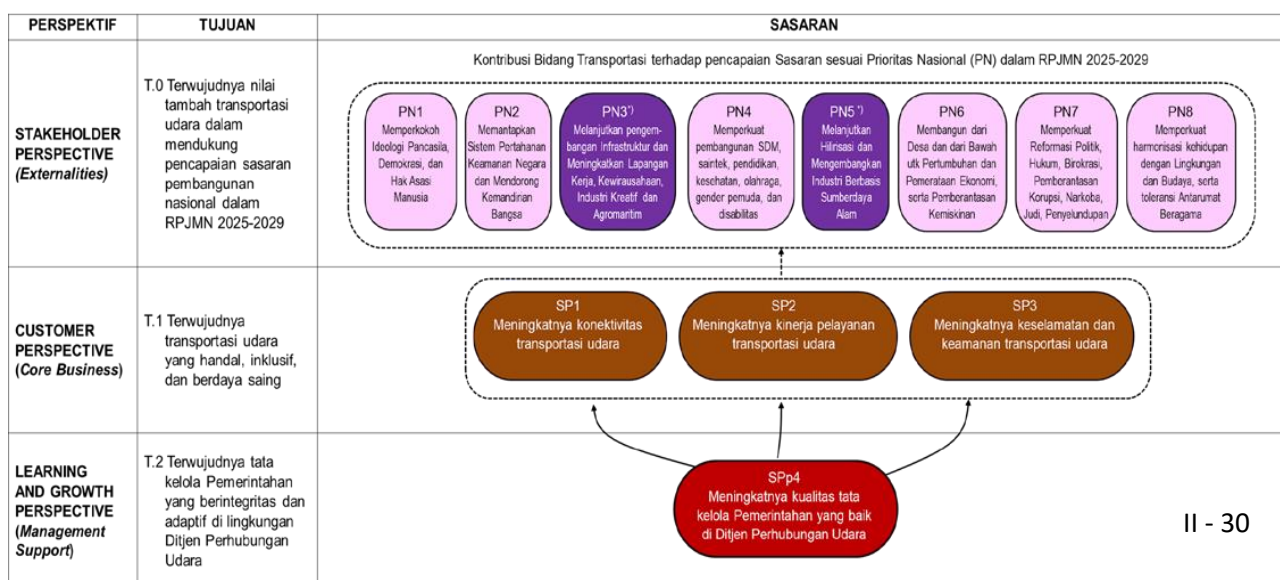
- Mencakup Sasaran Kegiatan (SK1) Meningkatnya Kinerja Pelayanan Bandar Udara, dengan Indikator Kinerja Utama:
 IKK 1 Jumlah penumpang yang Dilayani
 IKK 2 Jumlah kargo yang Dilayani
 IKK 3 Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani
 IKK 4 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Bandar Udara
- Mencakup Sasaran Kegiatan (SK2) Meningkatnya Keselamatan Dan Keamanan Penerbangan di Bandar Udara, dengan Indikator Kinerja Utama:
 IKK 5 Persentase pemenuhan standar teknis dan operasional keselamatan penerbangan di bandar udara
 IKK 6 Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan di bandar udara

2. Learning and Growth Perspective (Management Support)

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

- IKp 1 Nilai Hasil Evaluasi AKIP Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara;
- IKp 2 Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara;
- IKp 3 Persentase nilai aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi;
- IKp 4 Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP).

Gambar 2.4 Strategic Map



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

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

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

Tabel 2.8 Identifikasi Risiko Kantor UPBU Yuvai Semarang

No	Sasaran Kegiatan	Identifikasi Risiko
1	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Udara	Lolosnya barang berbahaya yang diangkut tidak sesuai dengan peraturan yang berlaku
2	Meningkatnya Keselamatan Dan Keamanan Transportasi Udara	Tidak adanya penjagaan dan pemeriksaan Pas Kendaraan dan Pas Orang di area akses Kontrol 1 dan 2 Terganggunya sistem alat bantu pendaratan visual pesawat udara Personil yang beroperasi di Bandara Udara tidak menggunakan APD sesuai SOP Foam tender tidak dapat memancarkan bahan pemadam utama dan pelengkap Tidak ada marka panduan untuk pilot melakukan turning
3	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik Di Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III Yuvai Semarang	Tingginya target PNBP Kehilangan barang bawaan penumpang di area kedatangan Barang BMN sulit ditemukan Mark Up Harga Tarif Hotel dan Taksi

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

Kinerja pelayanan transportasi udara terkait pencapaian target on time performance penerbangan dan kepuasan pengguna jasa transportasi udara sangat tergantung dari aspek teknis dan operasional layanan transportasi udara. Beberapa indikasi risiko permasalahan terkait dengan hal tersebut adalah:

- a. Tidak berfungsinya secara optimal prasarana dan sarana transportasi udara menyebabkan terganggunya konektivitas transportasi udara, yang dapat disebabkan oleh kerusakan infrastruktur, ketidaksesuaian standar teknis, dan keterlambatan dalam peningkatan fasilitas/kapasitas layanan.
- b. Terjadinya gangguan teknis operasional (faktor manajemen airline) maupun non teknis operasional (faktor yang disebabkan oleh kondisi bandar udara pada saat keberangkatan atau kedatangan), serta faktor cuaca meliputi hujan lebat, banjir, petir, badai, kabut, asap, jarak pandang di bawah standar minimal, atau kecepatan angin yang melampaui standar maksimal yang mengganggu keselamatan penerbangan, dan faktor lain seperti antara lain kerusakan dan/atau demonstrasi di wilayah bandar udara;

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

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

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

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

3) Indikasi risiko untuk SK.3 Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Ditjen Perhubungan Udara.

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

- a. Kurangnya kualitas perencanaan dan tata kelola keuangan ditandai dengan belum optimalnya penyusunan program dan anggaran yang berbasis kinerja, kurangnya sinkronisasi antara perencanaan teknis dan kebutuhan riil di lapangan, serta lemahnya monitoring dan evaluasi terhadap pelaksanaan anggaran. Kondisi ini berdampak pada ketidaktepatan alokasi sumber daya, keterlambatan realisasi, dan potensi inefisiensi dalam penggunaan APBN;

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

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

3.1 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI PEMBANGUNAN NASIONAL

3.1.1 Arah Kebijakan Tahap Pertama RPJPN 2025-2045

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

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

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

Supremasi hukum, stabilitas, dan kepemimpinan Indonesia difokuskan pada supremasi hukum serta penguatan stabilitas politik, dan keamanan nasional yang mencakup pembaharuan substansi hukum, pengembangan budaya hukum dan transformasi kelembagaan hukum yang mengedepankan keseimbangan antara kepastian, keadilan, kemanfaatan, dan perdamaian berlandaskan Pancasila, transformasi tata kelola keamanan dalam negeri, keamanan laut, keamanan dan ketertiban masyarakat, keamanan insani dan keamanan siber sebagai pilar-pilar keamanan nasional, lembaga demokrasi yang kuat, akuntabel berbasis digital, parlemen modern, parpol yang berbasis nilai, sedangkan stabilitas ekonomi ditekankan untuk menjaga stabilitas harga yang dapat menjaga daya beli masyarakat dan kepercayaan investor, serta menjaga keberlanjutan fiskal yang adaptif untuk memenuhi kebutuhan

pembangunan dan menjaga stabilitas sektor keuangan. Selanjutnya, pengembangan diplomasi

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

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

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

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

3.1.2 Prioritas Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029

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

- 1) Memperkokoh ideologi Pancasila, demokrasi, dan hak asasi manusia (HAM);
- 2) Memantapkan sistem pertahanan keamanan negara dan mendorong kemandirian bangsa melalui swasembada pangan, energi, air, ekonomi syariah, ekonomi digital, ekonomi hijau dan ekonomi biru;
- 3) Melanjutkan pengembangan infrastruktur dan meningkatkan lapangan kerja yang berkualitas, mendorong kewirausahaan, mengembangkan industri kreatif serta mengembangkan agromaritim industri di sentra produksi melalui peran aktif koperasi;

- 4) Memperkuat pembangunan sumber daya manusia (SDM), sains, teknologi, pendidikan, kesehatan, prestasi olahraga, kesetaraan gender, serta penguatan peran perempuan, pemuda (generasi milenial dan generasi Z), dan penyandang disabilitas;
- 5) Melanjutkan hilirisasi dan mengembangkan industri berbasis sumber daya alam untuk meningkatkan nilai tambah di dalam negeri;
- 6) Membangun dari desa dan dari bawah untuk pertumbuhan ekonomi, pemerataan ekonomi, dan pemberantasan kemiskinan;
- 7) Memperkuat reformasi politik, hukum, dan birokrasi, serta memperkuat pencegahan dan pemberantasan korupsi dan narkoba, judi, dan penyelundupan;
- 8) Memperkuat penyelarasan kehidupan yang harmonis dengan lingkungan, alam dan budaya, serta peningkatan toleransi antar umat beragama untuk mencapai masyarakat yang adil dan makmur.

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

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

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

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

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

Prioritas Nasional menjadi pedoman dalam penyusunan rencana kerja dan penganggaran nasional tahunan, intervensi kerangka regulasi dan kelembagaan, rencana kerja di tiap instansi pemerintah hingga penyusunan intervensi teknis strategis seperti halnya proyek strategis nasional. Asta Cita sebagai Prioritas Nasional tersebut selaras dengan agenda transformasi RPJPN Tahun 2025-2045.

Keterkaitan erat Prioritas Nasional dan strategi transformasi RPJPN Tahun 2025-2045 menjadi integrasi kebijakan yang tangguh untuk mewujudkan Indonesia Emas 2045. Arah Kebijakan Prioritas Nasional/PN (Terkait Sektor Transportasi) Prioritas Nasional 3: Melanjutkan Pengembangan Infrastruktur dan Meningkatkan Lapangan Kerja yang Berkualitas, Mendorong Kewirausahaan, Mengembangkan Industri Kreatif serta Mengembangkan Agromaritim Industri di Sentra Produksi melalui Peran Aktif Koperasi.

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

1. Pengembangan Konektivitas dan Layanan Transportasi Multimoda diarahkan pada peningkatan aksesibilitas terhadap layanan dasar, pusat perekonomian, serta integrasi antarmoda transportasi darat, laut, dan udara untuk meningkatkan efisiensi dan kualitas layanan pergerakan penumpang dan barang melalui intervensi kebijakan:
 - a) pengembangan konektivitas jalan pada jalur utama dan aksesibilitas daerah tertinggal dan perbatasan;
 - b) pengembangan kereta api penumpang antar kota dan penguatan kereta api angkutan barang;
 - c) pengembangan jaringan pelabuhan terpadu;
 - d) pengembangan jaringan bandara terpadu;
 - e) penguatan konektivitas darat dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan;
 - f) pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan;

- g) pengembangan sumber daya manusia untuk peningkatan kinerja layanan transportasi; serta
 - h) peningkatan layanan pencarian dan pertolongan kecelakaan transportasi.
2. Pembangunan pariwisata berkualitas dan berkelanjutan dilaksanakan dengan serangkaian strategi:
- a) meningkatkan kelembagaan dan tata kelola destinasi;
 - b) meningkatkan industri dan rantai pasok inklusif;
 - c) menerapkan prinsip Blue-Green-Circular Economy;
 - d) membangun infrastruktur hijau untuk infrastruktur dasar dan pendukung pariwisata;
 - e) meningkatkan kompetensi sumber daya manusia pariwisata;
 - f) menguatkan pemasaran yang bertanggung jawab;
 - g) meningkatkan kesiapsiagaan menghadapi risiko kebencanaan, keamanan, dan keselamatan;
 - h) mengembangkan mekanisme pembiayaan dan implementasi Indonesia Quality Tourism Fund;
 - i) diversifikasi atraksi pariwisata yang difokuskan pada pengembangan geopark (terutama United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization Global Geopark, diving dan snorkeling, surfing, island hopping, wellness, medical, adventure, culture, event, meeting, incentives, conventions and exhibitions, yacht and cruise, gastronomi, pariwisata ramah muslim, dan digital nomad);
 - j) mengembangkan Kawasan Ekonomi Khusus Pariwisata di destinasi pariwisata prioritas, serta
 - k) mengembangkan destinasi pariwisata bahari yang mendukung ekonomi biru sebagai sumber pertumbuhan baru dalam Prioritas Nasional 2. Pembangunan Pariwisata berkualitas dan berkelanjutan dilaksanakan melalui sejumlah intervensi kebijakan, yaitu:
 - percepatan Pembangunan destinasi pariwisata prioritas Borobudur-Yogyakarta-Prambanan;
 - penguatan destinasi regeneratif Bali;
 - penguatan destinasi regeneratif Kepulauan Riau;
 - penguatan destinasi regeneratif greater Jakarta;
 - percepatan pembangunan destinasi pariwisata prioritas Lombok-Gili Tramen;
 - pengembangan destinasi pariwisata prioritas Manado Likupang;
 - pengembangan destinasi pariwisata prioritas Bangka Belitung;
 - percepatan pembangunan destinasi pariwisata prioritas Danau Toba;
 - pengembangan destinasi pariwisata prioritas Raja Ampat;
 - percepatan pembangunan destinasi pariwisata prioritas Labuan Bajo;
 - pengembangan destinasi pariwisata prioritas Bromo Tengger-Semeru;
 - pengembangan destinasi pariwisata prioritas Wakatobi; dan
 - pengembangan destinasi pariwisata prioritas Morotai.

Prioritas Nasional 5:

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

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

Percepatan hilirisasi berbasis sumber daya alam unggulan akan difokuskan pada komoditas yang memberikan kontribusi besar terhadap Produk Domestik Bruto serta memiliki nilai tambah tinggi, dengan memperhatikan potensi penyerapan tenaga kerja lokal, kesiapan industri, peluang investasi, ketersediaan bahan baku, serta dampak lingkungan. Oleh karena itu, fokus prioritas hilirisasi tahun 2025-2029 adalah:

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

Sementara, pengembangan industri nasional yang berorientasi ekspor mencakup:

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

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

1. fasilitasi investasi dan iklim usaha yang kondusif untuk pendalaman struktur industri;
2. tata kelola industri dan ketersediaan bahan baku yang diiringi oleh peningkatan produktivitas sektor hulu;
3. penyiapan tenaga kerja terampil;
4. jaminan ketersediaan energi yang andal dan bersaing;
5. peningkatan adopsi teknologi serta pemanfaatan hasil riset dan inovasi dalam proses produksi serta diversifikasi produk industri;
6. optimalisasi penerapan standar dan sertifikasi yang diakui pasar global;
7. perluasan pasar dalam dan luar negeri untuk peningkatan skala ekonomi melalui penguatan branding, optimalisasi pemanfaatan perjanjian perdagangan, serta pengadaan barang dan jasa pemerintah; serta
8. didukung dengan koordinasi pelaksanaan kebijakan secara terarah, sistematis dan efektif, termasuk melalui pembentukan komite kebijakan industri kedirgantaraan dan lembaga pengelola kelapa sawit. Selain itu, pengembangan industri akan dilaksanakan dengan tetap memperhatikan upaya dekarbonisasi dan penerapan sirkuler ekonomi di industri.

Aglomerasi industri di kawasan industri/kawasan ekonomi khusus prioritas sebagai pusat pertumbuhan baru dilakukan dalam rangka mendorong pemerataan pembangunan industri dan pertumbuhan ekonomi, terutama di luar Jawa. Dengan telah ditetapkannya

Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2024 tentang Perwilayahan Industri maka pelaksanaan kegiatan industri kedepannya wajib berlokasi di Kawasan Industri. Oleh karena itu diperlukan akselerasi investasi di dalam kawasan industri/kawasan ekonomi khusus untuk meningkatkan peran industri sebagai penggerak sekaligus sumber pertumbuhan baru dan memperkuat fondasi bagi percepatan program hilirisasi.

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

1. Kawasan Ekonomi Khusus Arun Lhokseumawe;
2. Kawasan Ekonomi Khusus Sei Mangkei;
3. Kawasan Ekonomi Khusus Galang Batang;
4. Kawasan Ekonomi Khusus Gresik;
5. Kawasan Industri Bintan Inti Industrial Estate;
6. Kawasan Industri Krakatau Industrial Estate Cilegon;
7. Kawasan Industri Terpadu Wilmar;
8. Kawasan Industri Seafer;
9. Kawasan Industri Terpadu Batang;
10. Kawasan Industri Ngawi;
11. Kawasan Industri Sentra Lamongan;
12. Kawasan Industri Ketapang Bangun Sarana;
13. Kawasan Industri Kalimantan Industrial Park Indonesia;
14. Kawasan Industri Sumbawa Barat;
15. Kawasan Industri Indonesia Huabao Industrial Park;
16. Kawasan Industri Takalar;
17. Kawasan Industri Stardust;
18. Kawasan Industri Morowali;
19. Kawasan Industri Konawe;
20. Kawasan Industri Indonesia Pomalaa Industry Park;
21. Kawasan Industri Buli;
22. Kawasan Industri Weda Bay;
23. Kawasan Industri Pulau Obi; dan
24. Kawasan Industri Fakfak.

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

1. fasilitasi perizinan dan tata ruang kawasan industri/kawasan ekonomi khusus prioritas;
2. pembangunan sarana dan prasarana dalam dan luar kawasan industri/kawasan ekonomi khusus prioritas sesuai dengan perencanaan (masterplan) serta kebutuhan pengembangan kawasan prioritas (kawasan industri/kawasan ekonomi khusus) yang diantaranya mencakup:
 - a. pembangunan dan peningkatan kualitas infrastruktur jalan/jembatan untuk pemenuhan aksesibilitas serta rantai pasok penunjang aktivitas di luar kawasan melalui pembangunan jalan tol, jalan nasional serta dukungan peningkatan jalan daerah melalui sinkronisasi program hibah berbasis kinerja maupun dukungan pemerintah pusat kepada daerah berdasarkan kriteria berbasis kawasan; dan
 - b. pengembangan konektivitas simpul transportasi multimoda untuk efisiensi logistik yang terpadu meliputi pembangunan dan pengembangan pelabuhan utama, dry

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

Sektor perdagangan difokuskan untuk mendorong ekspor tumbuh lebih tinggi dan meningkatkan penguasaan pangsa ekspor Indonesia terhadap dunia melalui optimalisasi

kinerja perdagangan dalam negeri dan perdagangan luar negeri. Perdagangan dalam negeri diarahkan untuk dapat meningkatkan perdagangan antarwilayah dan pengembangan rantai pasok domestik, stabilisasi harga, serta peningkatan konektivitas perdagangan dalam negeri ke pasar global. Perdagangan luar negeri diarahkan untuk meningkatkan daya saing ekspor, yang dikompertisikan secara global guna memperluas pangsa pasar barang dan jasa bernilai tambah tinggi, serta memperkuat partisipasi dalam rantai nilai global.

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

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

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

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

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

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

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

Kegiatan Prioritas Utama RPJMN 2025-2029

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

Kegiatan prioritas utama merupakan kebijakan terintegrasi yang memiliki daya ungkit tinggi terhadap pencapaian sasaran pembangunan nasional. Kegiatan Prioritas Utama ini menjadi fokus penekanan pelaksanaan RPJMN 2025-2029. Kegiatan Prioritas Utama juga disusun dengan memperhatikan kontribusi dari berbagai pihak baik Kementerian/Lembaga, Pemerintah Daerah, BUMN, Swasta dan stakeholders lainnya.

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

No	Kegiatan Prioritas Utama	Prioritas Nasional
1	Pengembangan Kawasan Sentra Produksi Pangan (KSPP) / Lumbung Pangan Kalimantan Tengah	Prioritas Nasional 2
2	Pengembangan Kawasan Sentra Produksi Pangan (KSPP) / Lumbung Pangan Sumatera Selatan	
3	Pengembangan Kawasan Sentra Produksi Pangan (KSPP) / Lumbung Pangan Papua Selatan	
4	Pengembangan Kawasan Sentra Produksi Pangan (KSPP) / Lumbung Pangan Lainnya	
5	Pengembangan Pangan Akuatik (<i>Blue Food</i>)	
6	Pengembangan Pangan Hewan	
7	Pengembangan Pangan Lokal dan Nabati	
8	Pengembangan Terpadu Pesisir Utara Jawa	
9	Pengembangan Industri Garam dan Produk Olahan Hasil Laut	
10	Percepatan Pembangunan Destinasi Pariwisata Prioritas Borobudur-Yogyakarta-Prambanan	Prioritas Nasional 3
11	Percepatan Pembangunan Destinasi Pariwisata Prioritas Lombok-Gili Tramen	
12	Percepatan Pembangunan Destinasi Pariwisata Prioritas Danau Toba	
13	Percepatan Pembangunan Destinasi Pariwisata Prioritas Labuan Bajo	
14	Pemberian Makan Bergizi untuk Siswa, Santri, ibu Hamil, Ibu Menyusui, dan Balita	
15	Penguatan Ekosistem Pendukung Pemberian Makan Bergizi	
16	Pengembangan Hilirisasi Nikel	Prioritas Nasional 5
17	Pengembangan Hilirisasi Tembaga	
18	Pengembangan Hilirisasi Bauksit	
19	Pengembangan Hilirisasi Timah	
20	Pengembangan Hilirisasi Kelapa Sawit	
21	Pengembangan Hilirisasi Kelapa	
22	Pengembangan Hilirisasi Rumput Laut	
23	Pengembangan Industri Kimia	
24	Pembangunan Industri Semikonduktor	
25	Pengembangan Industri Tekstil dan Produk Tekstil	
26	Penguatan Industri Logam Dasar, Besi dan Baja	
27	Pengembangan Industri Dirgantara	
28	Pengembangan KEK Sei Mangkei	
29	Pengembangan KIT Batang	
30	Pengembangan KI Weda Bay	
31	Perencanaan dan Pembangunan Kawasan, serta Pemindahan ke Ibu Kota Nusantara	Prioritas Nasional 6
32	Pemenuhan Layanan Dasar dan Infrastruktur Desa	
33	Transformasi Digital Layanan Publik Prioritas	Prioritas Nasional 7
34	Peningkatan Ketahanan Iklim Pesisir dan Laut	Prioritas Nasional 8

3.1.3 Proyek Strategis Nasional RPJMN 2025-2029

Proyek Strategis Nasional disusun dan ditetapkan sebagai sebuah langkah konkret teknis yang utamanya mendukung dan memastikan pelaksanaan Kegiatan prioritas Utama. RPJMN 2025-2029 memuat kebijakan Proyek Strategis Nasional. Perencanaan dan penyusunan Proyek Strategis Nasional dilakukan dengan menggunakan prosedur dan

kriteria yang jelas, akuntabel serta mendukung pelaksanaan nilai-nilai Pancasila dan amanat Undang- Undang Dasar 1945 untuk mencapai masyarakat yang adil dan makmur.

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

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

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

No	Proyek	Lokasi	Pelaksana
Hilirisasi, Industrialisasi dan Transformasi Digital			
1	Program Pengembangan Industri Dirgantara: Pengembangan N2I9 Amfibi	Nasional	Kementerian Pertahanan dan PT Dirgantara Indonesia
Konektivitas dan Kawasan			
2	Pengembangan Pelabuhan Ambon Terpadu	Maluku	Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kementerian Perhubungan
3	Pembangunan Jalan Tol Terintegrasi dengan Utilitas	Sumatera	BUMN (Penugasan)
4	Pembangunan Ibu Kota Nusantara (IKN)	Ibu Kota Nusantara	Otorita IKN, Kementerian Pekerjaan Umum, BUMN, Swasta
5	Pembangunan Pelabuhan Patimban	Jawa Barat	Kementerian Perhubungan
6	Pembangunan Jakarta Metropolitan Mass Rapid Transit Koridor Timur - Barat	DKI Jakarta, Jawa Barat, Banten	Kementerian Perhubungan, Pemprov DKI Jakarta, Pemprov Jawa Barat, Pemprov Banten, PT MRT Jakarta

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

*) Keterangan:

- Daftar Proyek Strategis Nasional tersebut merupakan daftar indikatif yang dapat diubah/ditambah berdasarkan evaluasi atas proyek-proyek Strategis Nasional yang telah

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

3.1.4 Arah Pembangunan Wilayah RPJMN 2025-2029

Pembangunan wilayah memiliki peran sebagai wadah pelaksanaan visi-misi dan berbagai program prioritas yang ditekankan untuk mendukung target di tahun 2029 yaitu peningkatan kualitas sumber daya manusia dengan Indeks Modal Manusia mencapai 0,59, penurunan kemiskinan mencapai 4,5 persen dan kemiskinan ekstrem mencapai 0 persen, serta pertumbuhan ekonomi menuju 8 persen.

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

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

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

Tabel 3.3 Highlight Intervensi Khusus Per Provinsi

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

5	Kawasan Pariwisata dan Ekonomi Kreatif Unggulan Bali (Destinasi Pariwisata Regeneratif Bali): Kota Denpasar Kab. Jembrana Kab. Badung Kab. Tabanan Kab. Badung Kab. Buleleng Kab. Gianyar Kab. Bangli Kab. Klungkung Kab. Karangasem	Peningkatan Pariwisata pada <i>hotspot</i> pariwisata Bali, antara lain: Pembangunan Bandar Udara Internasional Bali Baru/Bali Utara
Provinsi Kalimantan Utara		
6	Kota Baru Tanjung Selor dan Kota Tarakan: Kota Tarakan Kabupaten Bulungan	Pengembangan Kota Baru Tanjung Selor dan Kota Tarakan, melalui: - Pembangunan dan pengembangan bandara di Kota Tarakan, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandar Udara Juwata - Pengembangan infrastruktur dan layanan transportasi di Kota Tarakan, dengan <i>output</i> : pengembangan angkutan udara perintis penumpang, layanan angkutan laut perintis prioritas nasional, angkutan BBM pesawat udara untuk angkutan udara perintis penumpang
7	Pusat Pertumbuhan Kawasan Perbatasan di Pusat Kegiatan Strategis Nasional (PKSN) dan Kecamatan Perbatasan Prioritas: PKSN Nunukan, PKSN Tou Lumbis, dan Kecamatan Perbatasan Prioritas (Kec. Krayan Selatan, Kec. Krayan, Kec. Tulin Onsoi, Kec. Sei Menggaris, Kec. Sebatik Tengah, Kec. Krayan Tengah, Kec. Krayan Timur, dan Kec. Krayan Barat) Kabupaten Nunukan PKSN Long Nawang dan Kecamatan Perbatasan Prioritas (Kec. Kayan Hilir dan Kec. Bahau Hulu), Kabupaten Malinau Kecamatan Perbatasan Prioritas (Kec. Tana Lia), Kab. Tana Tidung	Pembangunan kawasan perbatasan di PKSN Nunukan, PKSN Tou Lumbis, PKSN Long Nawang dan Kecamatan Perbatasan Prioritas, melalui: Pengembangan pusat pertumbuhan ekonomi di kawasan perbatasan, dengan <i>output</i> : pembangunan jalan perbatasan dan akses kawasan PLBN, penataan bangunan kawasan Pos Lintas Batas Negara (PLBN), pembangunan PLBN Long Midang beserta sarana dan prasarana pendukungnya, pembangunan jalan daerah tertinggal dan perbatasan, pembangunan jalan koridor logistik (<i>backbone</i>), pengembangan Bandar Udara Long Apung tahap III, Kab. Malinau, pengembangan Bandar Udara Seluwing, Kab. Malinau, pengembangan Bandar Udara Yuvai Semaring, Kab. Nunukan, pengembangan Bandar Udara Nunukan, Kab. Nunukan, pengembangan fasilitas pelabuhan Sungai Nyamuk, Kab. Nunukan, pelabuhan perikanan di lokasi SKPT yang dikelola dan operasional sesuai standar, dan layanan validasi dan verifikasi pupuk
Provinsi Kalimantan Barat		
8	Kawasan Pengembangan Pelabuhan Kijing: Kabupaten Mempawah Kabupaten Landak Kota Pontianak Kota Singkawang	Pengembangan infrastruktur dan kawasan perkotaan di sekitar Pelabuhan Kijing melalui: Pengembangan bandara, dengan <i>output</i> : pendampingan KPBU Lokasi Bandara Singkawang dan pengembangan Bandar Udara Pangsuma, Kapuas Hulu
9	Kawasan Industri Ketapang: Kabupaten Ketapang	Hilirisasi dan penguatan produktivitas pusat-pusat industri berbasis mineral, sumber daya hayati, dan industri padat karya, melalui: Penguatan infrastruktur konektivitas penunjang dengan <i>output</i> : pendampingan KPBU lokasi Bandara Singkawang, pengembangan Bandar Udara Pangsuma, pembangunan jalan akses Bandara Singkawang

--	--	--

Provinsi Kalimantan Tengah		
10	Provinsi Kalimantan Tengah	Penguatan infrastruktur konektivitas (konektivitas jalan, konektivitas darat, konektivitas laut, serta konektivitas udara) dan sarana penunjang logistik untuk mendukung pertumbuhan dan pemerataan pembangunan, melalui: Penguatan konektivitas jalan, udara, darat, dan laut, dengan <i>output</i> : pembangunan, peningkatan dan pemeliharaan jalan nasional, pembangunan dan penyeberangan pelabuhan laut, pembangunan dan pengembangan bandara termasuk Bandara Murung Raya dan Bandara Kuala Kurun
Provinsi Kalimantan Timur		
11	Provinsi Kalimantan Timur	Penguatan dan pengembangan infrastruktur konektivitas dan sarana penunjang untuk mendukung pertumbuhan dan pemerataan sarana dan prasarana dasar termasuk pelayanan kesehatan pada daerah afirmasi dan 3T : Pembangunan konektivitas udara, dengan <i>output</i> : pembangunan Bandara Ujoh Bilang (Kabupaten Mahakam Ulu)
12	Kawasan <i>Superhub</i> Ekonomi Ibu Kota Nusantara: Kota Samarinda Kota Balikpapan Kota Bontang Kabupaten Penajam Paser Utara Kabupaten Kutai Kartanegara Kabupaten Kutai Timur	Pengembangan kawasan <i>superhub</i> ekonomi di wilayah sekitar Ibu Kota Nusantara, melalui: Optimalisasi dan peningkatan layanan dan prasarana bandara, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggian (Kota Balikpapan, Bandara Aji Pangeran Tumenggung Pranoto (Kota Samarinda) dan pengembangan Bandara Ibu Kota Nusantara (Kabupaten Penajam Paser Utara)
13	Kawasan Superhub Ibu Kota Nusantara (IKN): Kawasan Inti Pusat Pemerintahan (KIPP) Kawasan Ibu Kota Nusantara (KIKN) Kawasan Pengembangan Ibu Kota Nusantara (KPIKN)	Perencanaan dan Pembangunan Kawasan, serta pemindahan, melalui: Pembangunan aksesibilitas dan konektivitas, dengan <i>output</i> : jaringan jalan akses menuju IKN (jalan tol/jalan bebas hambatan menuju KIPP), infrastruktur jalan dan <i>multi utility tunnel</i> (MUT) dalam KIPP, persiapan pembangunan jalur kereta api (KA) akses KIPP, bandara IKN , layanan angkutan umum massal perkotaan di KIPP, serta operasional dan pemeliharaan
14	Kawasan Pariwisata Petualangan Derawan-Berau: Kabupaten Berau	Pengembangan kawasan pariwisata petualangan Derawan-Berau, melalui: Pengembangan infrastruktur dan konektivitas serta layanan transportasi, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandara Maratua, jalan koridor logistik, jembatan koridor logistik, pembangunan jembatan koridor logistik (<i>backbone</i>) dan perlengkapan jalan, rambu sungai dan danau
15	Kecamatan Perbatasan Prioritas: Kec. Long Apari dan Kec. Long Pahangai, Kabupaten Mahakam Ulu Kec. Maratua, Kabupaten Berau	Pembangunan kawasan perbatasan di Kecamatan Perbatasan Prioritas, melalui: Pemenuhan Layanan Dasar di Kawasan Perbatasan, dengan <i>output</i> di antaranya: pembangunan sarana permukiman, ketenagalistrikan dan energi, pelayanan pendidikan, pelayanan kesehatan, maupun layanan konektivitas, pengawasan pelaksanaan BBM 1 harga, dan pembangkit listrik tenaga surya (PLTS), pembangunan jalan daerah tertinggal dan perbatasan, pembangunan jalan perbatasan dan akses kawasan PLBN, pembangunan jalan koridor logistik (<i>backbone</i>), dan pengembangan Bandara Kalimarau, Kabupaten Berau
Provinsi Kalimantan Selatan		

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

24	Destinasi Pariwisata Prioritas: Kabupaten Wakatobi	Percepatan Pembangunan Destinasi Pariwisata Prioritas Wakatobi dengan implementasi <i>blue, green, circular economy</i> , melalui: Pengembangan Aksesibilitas Destinasi Pariwisata Prioritas Wakatobi, dengan output: aksesibilitas pariwisata
Provinsi Nusa Tenggara Barat		
25	Provinsi Nusa Tenggara Barat	Pengembangan dan peningkatan pelabuhan/bandara serta sarana dan prasarana transportasi laut/udara dan penyeberangan untuk penumpang dan logistik untuk mendukung kawasan strategis, melalui: Penyediaan PSO dan layanan non komersial serta muatan barang angkutan laut tetap dan teratur, dengan <i>output</i> : layanan angkutan laut perintis prioritas nasional, layanan angkutan tol laut prioritas nasional, layanan angkutan rede prioritas nasional,
Provinsi Nusa Tenggara Timur		
26	Provinsi Nusa Tenggara Timur	Pengembangan aksesibilitas dan konektivitas untuk mendukung kegiatan ekonomi dan sosial masyarakat intra dan antar pulau melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan <i>output</i> : Bandara El Tari, Bandara Komodo, dan Bandara Lede Kalumbang
Provinsi Maluku		
27	Provinsi Maluku	Pengembangan aksesibilitas dan konektivitas untuk mendukung kegiatan ekonomi dan sosial masyarakat intra dan antar pulau melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandara Pattimura, Bandara Kufar, Bandara Langgur, dan Bandara Dobo, pengembangan seaplane dan penerbangan perintis mendukung konektivitas wilayah perairan
28	Kawasan Pertumbuhan: Kota Kecil Berkarakter Khusus Banda Neira {Kab. Maluku Tengah}	Pengembangan Kota Kecil Berkarakter Khusus Banda Neira melalui: Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas simpul transportasi, dengan <i>output</i> : pembangunan jalan akses simpul transportasi, pembangunan/peningkatan jalan desa strategis, serta pengembangan bandar udara dan pelabuhan
Provinsi Maluku Utara		
29	Provinsi Maluku Utara	Pengembangan aksesibilitas dan konektivitas untuk mendukung kegiatan ekonomi dan sosial masyarakat intra dan antar pulau melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan <i>output</i> : pengembangan seaplane dan penerbangan perintis mendukung konektivitas wilayah perairan
30	Kawasan Pertumbuhan: Kota Kecil Berkarakter Khusus Daruba (Kab. Pulau Morotai)	Pengembangan Kota Kecil Berkarakter Khusus Daruba melalui: Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas simpul transportasi, dengan <i>output</i> : pembangunan jalan akses simpul transportasi, pembangunan jalan strategis, pengembangan bandar udara dan pelabuhan
31	Kawasan Pertumbuhan: Kota Sofifi (Kota Tidore Kepulauan)	Pengembangan Kota Sofifi sebagai ibu kota Provinsi Maluku Utara melalui: Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas simpul transportasi, dengan <i>output</i> : pembangunan jalan Tajawi-Kobe, peningkatan jalan akses simpul transportasi Bandara Kuabang Kao dan Loleo Oba, pengembangan Bandara Kuabang Kao dan Loleo Oba , serta penataan dan peningkatan Pelabuhan Sofifi
Provinsi Papua Barat		

32	Provinsi Papua Barat	Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas intra dan antar wilayah, melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandar Udara Rendani di Kab. Manokwari, Bandar Udara Anggi di Kab. Pegunungan Arfak, Bandar Udara Wasior Baru-Teluk Wondama , Bandar Udara Abresso-Manokwari Selatan, Bandar Udara Babo di Kab. Teluk Bintuni, dan Bandar Udara Siboru di Kab. Fakfak, serta pengembangan angkutan udara perintis penumpang dan angkutan udara perintis kargo
33	Kawasan Pertumbuhan: Kota Kecil Berkarakter Khusus Anggi (Kab. Pegunungan Arfak)	Pengembangan Kota Kecil Berkarakter Khusus Anggi, melalui: Peningkatan konektivitas intra dan antar wilayah, dengan <i>output</i> : pembangunan jalan strategis dan pengembangan Bandar Udara Anggi
Provinsi Papua		
34	Provinsi Papua	Peningkatan aksesibilitas dari konektivitas intra dan antar wilayah, melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandar Udara Numfor di Kab.
35	Kawasan Potensial Swasembada Pangan: Kab. Keerom	Pengembangan Kawasan Sentra Produksi Pangan (KSPP) Kab. Keerom yang didukung dengan Kawasan Transmigrasi Senggi, melalui: Pembangunan Bandara Senggi (Kab. Keerom) dalam rangka mendukung KSPP Keerom
Provinsi Papua Pegunungan		
36	Provinsi Papua Pegunungan	Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas intra dan antar wilayah, melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandar Udara Nop Goliat Dekai dan Bandar Udara Sobaham di Kab. Yahukimo, Bandar Udara Wamena di Kab. Jayawijaya, Bandar Udara Elelim di Kab. Yalimo, Bandar Udara Oksibil, Bandar Udara Batom, Bandar Udara Kiwirok di Kab. Pegunungan Bintang, pengembangan angkutan udara perintis penumpang dan angkutan udara perintis kargo, serta pengembangan angkutan BBM pesawat udara untuk angkutan udara perintis penumpang
37	Kawasan Pertumbuhan: Ibu Kota Daerah Otonom Baru (Kab. Jayawijaya)	Pengembangan Kab. Jayawijaya sebagai ibu kota daerah otonom baru Provinsi Papua Pegunungan, melalui: Peningkatan konektivitas intra dan antar wilayah dengan <i>output</i> : pembangunan jalan strategis dan pengembangan Bandar Udara Wamena
Provinsi Papua Tengah		
38	Provinsi Papua Tengah	Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas intra dan antar wilayah, melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandar Udara Ilaga, Agandugume, dan Sinak di Kab. Puncak, Bandar Udara Mozes Kilangin di Kab. Mimika, dan Bandar Udara Douw Aturure di Kab. Nabire, standardisasi airstrip di Papua Tengah , pengembangan angkutan udara perintis penumpang, angkutan BBM pesawat udara untuk angkutan udara perintis penumpang, serta angkutan udara perintis kargo
39	Kawasan Pertumbuhan: Ibu Kota Daerah Otonomi Baru (Kab. Nabire)	Pengembangan Kab. Nabire sebagai ibu kota daerah otonom baru Provinsi Papua Tengah, melalui: Peningkatan konektivitas intra dan antar wilayah, dengan <i>output</i> : pembangunan jalan strategis dan pengembangan Bandar Udara Douw Aturure Nabire
Provinsi Papua Selatan		

40	Provinsi Papua Selatan	Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas intra dan antar wilayah, melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandar Udara Ewer di Kab. Asmat, Bandar Udara Tanah Merah di Kab. Boven Digoel, Bandar Udara Mopah di Kab. Merauke, dan Bandar Udara Kepi di Kab. Mappi, pengembangan angkutan udara perintis penumpang, pengembangan angkutan udara perintis kargo, pengembangan angkutan BBM pesawat udara
41	Kawasan Pertumbuhan: Kab. Merauke	Pengembangan Kab. Merauke sebagai ibu kota provinsi daerah otonom baru Provinsi Papua Selatan, melalui: Peningkatan konektivitas intra dan antar wilayah, dengan <i>output</i> : pembangunan jalan strategis dan pengembangan Bandar Udara Ewer
42	Kawasan Potensial Swasembada Pangan: Kab. Merauke* (padi dan pangan akuatik) Kawasan Rentan Pangan:	Penguatan kawasan potensial swasembada pangan padi dan pangan akuatik/ <i>blue food</i> berbasis perikanan tangkap, melalui: Pembangunan infrastruktur dan penyediaan sarana prasarana pendukung, dengan <i>output</i> : penyediaan sarana pasca panen dan sarana pengolahan hasil tanaman pangan, peningkatan jalan usaha tani, penyediaan alat dan mesin pertanian pra panen, rehabilitasi jaringan irigasi tersier, pembangunan embung pertanian dan jaringan irigasi serta penyediaan dan konektivitas (jalan, pelabuhan, dan bandara) sebagai akses menuju sentra pangan lokal, pembangunan fasilitas logistik (gudang penyimpanan pangan) mendukung distribusi bahan pangan bergizi, serta peningkatan sarana dan prasarana penangkapan ikan
	Kab. Boven Digoel** (padi) Kab. Mappi** (sagu) Keterangan: *) Indikasi lokasi yang memiliki produksi pangan tinggi **) Indikasi lokasi yang memiliki produksi pangan rendah dan/atau Indeks Ketahanan Pangan rentan atau sangat rentan	
43	Kawasan Pertumbuhan: Kawasan Asmat (Kab. Asmat)	Penyiapan kawasan Asmat, melalui: Pengembangan aksesibilitas pariwisata, dengan output: pembangunan jalan daerah dan pengembangan Bandara Ewer (Kab. Asmat)
44	Kawasan Afirmasi Daerah Tertinggal*: Kab. Boven Digoel (karet) Kab. Asmat (sagu dan ekonomi kreatif) Kab. Mappi* (sagu) Keterangan: *) Daerah tertinggal juga sudah termasuk daerah sangat tertinggal	Percepatan pembangunan afirmatif untuk daerah tertinggal menjadi daerah berkembang, melalui: Pemerataan penyediaan infrastruktur dasar permukiman sesuai standar, serta peningkatan konektivitas intra dan antar wilayah, dengan output: fasilitasi penyediaan perumahan terintegrasi dengan PSU, peningkatan SPAM, SPAL, dan sistem pengelolaan persampahan, perluasan jaringan listrik, jaringan telekomunikasi, dan akses internet cepat, pengembangan SDM TIK dan digitalisasi masyarakat, perluasan layanan penyiaran digital, pembangunan jalan akses simpul ekonomi, pengembangan sarana angkutan perintis darat dan udara, serta pengembangan Bandara Mindiptanah dan Lapter Bomakia (Kab. Boven Digoel)
Provinsi Papua Barat Daya		
45	Provinsi Papua Barat Daya	Peningkatan aksesibilitas dan konektivitas intra dan antar wilayah, melalui: Pengembangan bandara dan optimalisasi layanan bandara, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandar Udara Domine Eduard Osok di Kab. Sorong, dan pengembangan angkutan udara perintis penumpang dan angkutan udara perintis kargo
46	Kawasan Pertumbuhan: DPP Raja Ampat (Kab. Raja Ampat)	Pengembangan ekosistem dan percepatan pembangunan serta peningkatan kualitas destinasi wisata pada kawasan pariwisata prioritas eksisting (DPP Raja Ampat), melalui: Peningkatan aksesibilitas pariwisata, dengan <i>output</i> : pengembangan Bandar Udara DEO Sorong dan Bandar Udara Perairan di Misool, Kab. Raja Ampat
47	Kawasan Pertumbuhan: Ibu Kota Daerah Otonomi Baru dan Kota Industri, Perdagangan, dan	Pengembangan Kota Sorong sebagai ibu kota daerah otonom baru Provinsi Papua Barat Daya serta kota industri, perdagangan, dan jasa, melalui: Peningkatan konektivitas intra dan antar wilayah, dengan

	Jasa (Kota Sorong)	<i>output:</i> pembangunan jalan strategis dan pengembangan Bandar Udara DEO Sorong
--	--------------------	---

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

3.2 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

3.2.1 Arah Kebijakan Umum Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029

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

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

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

1. Konektivitas, aksesibilitas, integrasi transportasi secara multimoda. Konektivitas terkait dengan penyediaan hubungan di setiap wilayah melalui simpul dan jaringan pelayanan transportasi dalam rangka distribusi orang, barang, dan jasa. Aksesibilitas berkenaan dengan kemudahan masyarakat (semua golongan di semua lokasi) dalam menjangkau layanan transportasi. Sedangkan integrasi berkaitan dengan tingkat keterpaduan penyediaan prasarana dan jaringan transportasi secara intermoda/antarmoda/multimoda untuk memaksimalkan manfaat dari utilisasi setiap moda.
2. Efisiensi dan efektivitas pelayanan transportasi Efisiensi dan efektivitas pelayanan transportasi merupakan representasi dari terwujudnya konektivitas, aksesibilitas dan integrasi transportasi yang paripurna. Pelayanan transportasi yang efisien dan efektif diindikasikan melalui tingkat kehandalan (tersedia merata, frekuensi dan kapasitas memadai, dan tepat waktu), serta kualitas pelayanan yang prima (selamat, aman, nyaman, dan lancar) dengan biaya transportasi yang terjangkau dan tetap kompetitif,

dengan mengedepannya prinsip transportasi yang berkelanjutan (dari aspek sosial, ekonomi, maupun lingkungan).

3. Keselamatan dan keamanan transportasi. Keselamatan dan keamanan transportasi merupakan hal pokok yang tidak bisa ditawar dalam penyelenggaraan transportasi. Tujuan utama transportasi (selain dalam rangka mendukung aktivitas sosial ekonomi masyarakat) adalah agar bagaimana proses pemindahan orang/barang melalui moda-moda transportasi yang ada berlangsung dengan aman dan selamat, sehingga dapat menghindarkan terjadinya kerugian materiil dan immateriil yang lebih besar.

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

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

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

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

1. Penyediaan sumber daya manusia (SDM) sektor transportasi baik SDM regulator, operator maupun industri transportasi. Pemenuhan kebutuhan SDM unggul yang link and match dengan kebutuhan industri, perkembangan teknologi dan skala pengembangan sarana prasarana transportasi yang dilakukan.
2. Penyediaan pendanaan pembangunan transportasi sesuai dengan kebutuhan dengan tidak mengandalkan pada pendanaan dari APBN saja namun juga dapat melibatkan sumber pembiayaan alternatif, kerjasama dengan pihak swasta, optimalisasi aset atau dari alternatif pendanaan/pembiayaan lainnya yang dapat diterapkan sesuai peraturan perundang-undangan.
3. Penyelenggaraan bidang transportasi perlu diselenggarakan dengan tata kelola yang baik melalui peningkatan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelenggaraan

transportasi dan peningkatan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di lingkungan Kementerian Perhubungan.

4. Diperlukan adaptasi terhadap perkembangan teknologi transportasi dalam rangka meningkatkan kualitas dan efisiensi layanan, mempertahankan daya saing, dan memitigasi dampak perubahan iklim.

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

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

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

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

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

1. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 1 (SS1) Meningkatnya konektivitas dan integrasi transportasi nasional, yaitu:
 - a. Arah Kebijakan 1 (AK1) Arah kebijakan peningkatan konektivitas internasional untuk mendukung daya saing ekonomi dan kedaulatan nasional, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Meningkatkan standar teknis dan pelayanan Pelabuhan Hub Internasional (PHI) Kuala Tanjung, Tanjung Priok dan Bitung sesuai perkembangan kebutuhan pelayanan internasional.
 - 2) Mengembangkan konektivitas terhadap jaringan utama internasional (international core route).
 - 3) Memperkuat konektivitas terhadap jaringan penerbangan internasional pada bandara internasional.
 - 4) Mendorong pelaku nasional menjadi pemain global melalui aliansi strategis pada jaringan pelabuhan, pelayaran, bandara, dan penerbangan global.
 - 5) Penguatan peran OP sebagai Pengelola Kawasan Pelabuhan Utama dan sekitarnya.
 - b. Arah Kebijakan 1 (AK2) Peningkatan efektivitas konektivitas backbone antar pulau untuk mewujudkan pemerataan pembangunan, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Mengharmonisasikan standar teknis dan integrasi pelayanan pada jaringan pelabuhan utama (Integrated Port Network).
 - 2) Mengembangkan Simpul Distribusi Utama Baru Nasional (Superhub IKN, Pelabuhan/Bandara Hub).
 - 3) Menata kembali jaringan pelayaran nasional sesuai konsep pendulum nusantara yang berpola loop.
 - 4) Mengintegrasikan sistem jaringan perintis angkutan laut, darat, dan udara untuk menjamin pemerataan konektivitas ke seluruh wilayah NKRI.
 - 5) Optimalisasi sistem direct-line (tol laut dan pendukungnya: jembatan udara, long distance ferry, subsidi angkutan barang) untuk menurunkan biaya logistik barang pokok dan penting ke DTPK.
 - 6) Pengembangan Hub Port/Simpul Transshipment di Indonesia Timur (termasuk peningkatan standar teknis dan penyediaan fasilitas PU di KTI).
 - 7) Penyusunan Perpres tentang Pengembangan dan Pengelolaan Kawasan Pelabuhan sebagai Simpul Logistik.
 - 8) Dukungan konektivitas nasional dan global IKN melalui Pelabuhan dan/atau bandara pendukung.
 - c. Arah Kebijakan 3 (AK3) Peningkatan efisiensi sistem distribusi hinterland dalam pulau untuk mengurangi biaya logistik, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Mengembangkan jaringan logistik pulau besar (Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Papua) yang menghubungkan secara efektif antar pusat kegiatan, pusat produksi, dan simpul transportasi.
 - 2) Revitalisasi sistem perusahaan angkutan umum penumpang dan barang moda jalan.
 - 3) Menuntaskan pengintegrasian jaringan jalur kereta api Trans Sumatera.
 - 4) Mengembangkan akses jalur kereta api dan/atau akses jalan Kelas I dari Kawasan Industri, Kawasan Tambang, dan Kawasan Pertanian berskala Besar.

- 5) Optimalisasi pemanfaatan kereta api Pulau Jawa untuk logistik barang khusus (semen, batu dan pasir, batu bara, besi baja, dll) yang berpotensi menyebabkan ODOL di jalan (termasuk pengembangan stasiun barang dan dry port moda kereta api).
 - 6) Pengembangan kawasan sekitar Pelabuhan Utama sebagai Simpul Logistik.
 - 7) Penetapan jaringan lintas angkutan barang yang mengakses Kawasan industri/produksi ke simpul outlet dan jaringan distribusi nasional.
 - 8) Pelaksanaan MRL dan MKLL pada jaringan lintas angkutan barang dan koridor utama nasional.
 - 9) Penuntasan ODOL pada angkutan barang moda jalan (termasuk optimalisasi jembatan timbang).
 - 10) Dukungan konektivitas transportasi jalan dan kereta api menuju IKN dari kawasan sekitar.
- d. Arah Kebijakan 4 (AK4) Pengembangan sistem angkutan massal perkotaan terintegrasi, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Mengembangkan sistem angkutan massal pada seluruh PKN sesuai klasifikasi ukuran kotanya.
 - 2) Memperkuat sistem integrasi pendukung angkutan massal (fasilitas integrasi, sistem feeder, sistem pembayaran terintegrasi, jalur).
 - 3) Reorientasi tata ruang perkotaan (TOD, mixed-use, urban renewal).
 - 4) Menerapkan Intelligent Transport System untuk pengaturan lalu lintas dan angkutan perkotaan.
 - 5) Dukungan pengembangan Intelligent Transport System pada KIPP IKN.
 - 6) Dukungan pengembangan jaringan angkutan massal berbasis jalan/kereta api di KIPP IKN.
- e. Arah Kebijakan 5 (AK5) Pengembangan sistem angkutan massal perkotaan terintegrasi, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Memanfaatkan teknologi untuk penyediaan konektivitas ke seluruh NKRI (sea plane, drone, dll).
 - 2) Meningkatkan pemberian subsidi pelayanan transportasi yang lebih tepat sasaran.
 - 3) Meningkatkan kualitas dan efektivitas pelayanan angkutan laut perintis moda jalan, SDP, tol laut, KA dan udara.
 - 4) Mendukung pengembangan sistem angkutan umum kawasan perdesaan.
 - 5) Memfasilitasi pengembangan layanan angkutan khusus (bus sekolah, kapal rumah sakit, pesawat siaga, kapal ternak, kapal pelra, kapal rede, dsb).
 - 6) Membangun armada transportasi laut rakyat untuk melayani pulau-pulau terpencil dan terluar dengan harga terjangkau melalui penguatan Sistem Angkutan Laut Pelayanan Rakyat (sesuai mandat Perpres 74 Tahun 2021), termasuk rancang bangun kapal pelra, dukungan pembiayaan kapal pelra, dukungan muatan, dukungan BBM dan melanjutkan DAK fisik pendukung penyediaan terminal/pelabuhan lokal yang melayani.
 - 7) Pembangunan halte sungai yang menghubungkan kawasan yang tidak dapat terjangkau dengan moda transportasi angkutan jalan.
- f. Arah Kebijakan 6 (AK6) Peningkatan integrasi prasarana, jaringan, dan pelayanan transportasi, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Penyusunan Masterplan Pengembangan Transportasi dalam Kawasan Strategis Nasional.
 - 2) Mendorong pengembangan Badan Usaha Angkutan Multimoda (BUAM).

- 3) Penyusunan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RIJLLAJ).
 - 4) Pengembangan fasilitas integrasi antarmoda.
 - 5) Meningkatkan efektivitas dan integrasi jaringan transportasi laut dalam mewujudkan aksesibilitas yang inklusif dan konektivitas yang handal dan berdaya saing.
 - 6) Integrasi sistem Inaportnet dalam mendukung National Logistic Ecosystem (NLE).
 - 7) Penyelenggaraan Layanan Angkutan Multimoda pada KSPN yang menghubungkan bandara dengan pelabuhan penyeberangan.
2. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 2 (SS2) Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi, yaitu:
- a. Arah Kebijakan 7 (AK7) Peningkatan kualitas pelayanan angkutan publik sebagai bagian dari pelayanan dasar, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Meningkatkan standar regularitas/reliabilitas dan kualitas pelayanan angkutan kelas ekonomi/perintis bersubsidi untuk golongan ekonomi/wilayah tertentu.
 - 2) Memberikan dukungan pengoperasian angkutan massal perkotaan kepada Daerah (program BTS).
 - 3) Optimalisasi pengelolaan sistem PSO angkutan umum perkotaan (KA Commuter, BTS BRT perkotaan) yang lebih tepat sasaran.
 - 4) Melakukan survei kepuasan masyarakat sebagai pengguna (customers satisfaction index) terhadap pelayanan transportasi untuk mengetahui sebesar baik dan puas masyarakat terhadap layanan transportasi yang sudah disediakan oleh pemerintah.
 - b. Arah Kebijakan 8 (AK8) Peningkatan efisiensi dan kualitas pelayanan melalui digitalisasi, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Pemenuhan standar pelayanan pada pelabuhan hub internasional dan bandara internasional.
 - 2) Optimalisasi pemanfaatan teknologi untuk peningkatan kualitas dan integrasi pelayanan pada sistem angkutan penumpang.
 - 3) Optimalisasi integrasi pelayanan transportasi unimoda dan multimoda barang (termasuk: INSW, NLE, Airport Cargo-Village, Market Place Trucking, dlsb).
 - c. Arah Kebijakan 9 (AK9) Peningkatan aksesibilitas publik terhadap pelayanan jasa transportasi yang inklusif dan berkeadilan, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Dukungan pembangunan fasilitas kesetaraan gender di simpul transportasi, berupa ruang Ibu Menyusui, bangunan toilet wanita, tempat parkir khusus wanita, Ruang Playground (ruang bermain anak).
 - 2) Penerapan GEDSI di bidang transportasi.
 - 3) Meningkatkan efektivitas dan integrasi jaringan transportasi dalam mewujudkan aksesibilitas yang inklusif dan konektivitas yang handal dan berdaya saing.
 - 4) Penerapan SPM untuk penumpang ramah perempuan, anak dan berkebutuhan khusus.
 - 5) Perluasan jaringan pelayanan transportasi publik yang terintegrasi yang memenuhi standar fasilitas pelayanan bagi penyandang disabilitas.
 - 6) Pembentukan satuan tugas pelayanan penyandang disabilitas pada setiap simpul transportasi.
 - 7) Pengembangan sistem pelayanan terintegrasi (Mobility As A Service/MAAS) berbasis TIK untuk penyandang disabilitas.

- d. Arah Kebijakan 10 (AK10) Percepatan transisi energi serta penerapan transportasi ramah lingkungan dan berketahanan iklim, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Memperluas konversi BBM kepada gas dan listrik untuk kendaraan bermotor. Meningkatkan dan menambah porsi energi baru dan terbarukan dalam bauran listrik PLN melalui insentif elektrifikasi kendaraan bermotor umum, pemanfaatan bahan bakar alternatif pada angkutan penumpang dan barang berbasis jalan dan pemanfaatan bahan bakar alternatif pada sarana perkeretaapian.
 - 2) Meningkatkan akselerasi rencana dekarbonisasi untuk mencapai target net zero emission melalui pemanfaatan tenaga surya dan/atau elektrifikasi operasional sarana prasarana transportasi, implementasi regulasi uji tipe/berkala kendaraan, penerapan OPS, SEEMP, AFS pada pelayaran dan penerapan ICAO-CORSIA pada penerbangan.
 - 3) Melanjutkan program biodiesel dan bio-avtur dari kelapa sawit melalui pemanfaatan Biodiesel untuk Angkutan Jalan, pemanfaatan biodiesel untuk angkutan kereta api, program Implementasi Biodiesel international Maritime Organization (IMO) MEPC 82/INF.XX, XX July 2024 tentang Indonesia Biodiesel Program Implementation to Reach Net Zero Emission dan menjalankan dan implementasi Sustainable Aviation Fuel (SAF) Roadmap.
3. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 3 (SS3) Meningkatnya keselamatan transportasi, yaitu:
- a. Arah Kebijakan 11 (AK11) Pemenuhan (compliance) standar teknis sarana dan prasarana transportasi, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Meningkatkan kinerja pelaksanaan pengujian dan perizinan sarana dan prasarana.
 - 2) Meningkatkan kinerja monitoring dan audit keselamatan sarana dan prasarana.
 - 3) Meningkatkan efektivitas pelaksanaan SOP tanggap darurat gangguan sarana dan prasarana.
 - 4) Meningkatkan teknologi dan sistem informasi dalam pendataan dan ketanggapan penanganan gangguan keselamatan.
 - 5) Program pengembangan fasilitas navigasi penerbangan dan fasilitas keamanan penerbangan yang menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan sesuai dengan standar regulasi Internasional (ICAO).
 - 6) Membangun infrastruktur yang berorientasi pada kesiapan dan ketahanan untuk menghadapi situasi bencana.
- b. Arah Kebijakan 12 (AK12) Peningkatan efektivitas koordinasi, pengawasan, dan pengendalian di lapangan, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Meningkatkan pengawasan dan pengendalian melalui optimalisasi simpul transportasi sebagai fungsi pengawasan keselamatan dan keamanan transportasi.
 - 2) Meningkatkan pelaksanaan dan implementasi prosedur pengawasan dan pengendalian keselamatan dan keamanan transportasi.
 - 3) Meningkatkan peran forum lalu lintas dan angkutan jalan antara pemerintah pusat dan daerah sebagai merupakan wadah koordinasi antara instansi penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan.
 - 4) Melakukan simplifikasi aplikasi untuk memudahkan melakukan pengawasan terhadap kegiatan pengawasan dan pengendalian keselamatan dan keamanan transportasi.

- c. Arah Kebijakan 13 (AK13) Peningkatan peran pemangku kepentingan dalam peningkatan keselamatan transportasi, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Meningkatkan safety awareness dan peran masyarakat dalam peningkatan keselamatan transportasi.
 - 2) Meningkatkan kepatuhan Operator Transportasi untuk melakukan *self assesment* keselamatan.
 - 3) Optimalisasi koordinasi antar K/L terkait dan Pemda dalam peningkatan keselamatan.
 - 4) Meningkatkan efektivitas penegakan aturan keselamatan transportasi.
 - 5) Meningkatkan DAK Fisik Keselamatan Jalan (untuk penanganan perlengkapan Jalan Daerah).
4. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 4 (SSp4) Meningkatnya kualitas kebijakan di bidang transportasi, yaitu:
 - a. Arah Kebijakan 14 (AK14) Peningkatan relevansi kebijakan transportasi terhadap isu lintas sektoral (inklusivitas, gender, ibu dan anak, disabilitas, kemiskinan), antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Perumusan kebijakan dan rencana aksi GEDSI (Gender, Equality, Disability, and Social Inclusion) di bidang transportasi.
 - 2) Penyusunan/Revisi NSPK (standar teknis) terkait penyediaan fasilitas bagi penyandang disabilitas pada sarana dan prasarana transportasi.
 - 3) Revisi UU LLAJ terkait substansi kendaraan roda dua sebagai angkutan umum dan perusahaan angkutan umum berbasis online.
 - 4) Penyusunan/revisi peraturan pelaksanaan terkait dengan penyelenggaraan dan perusahaan angkutan umum tidak dalam trayek.
 - b. Arah Kebijakan 15 (AK15) Peningkatan kualitas perumusan kebijakan transportasi, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Melaksanakan agenda mapping permasalahan dan kebutuhan pengembangan infrastruktur wilayah.
 - 2) Meningkatkan peran serta pemangku kepentingan dalam pelaksanaan agenda setting (identifikasi permasalahan dan kebutuhan rumusan) kebijakan transportasi.
 - 3) Meningkatkan kualitas formulasi kebijakan yang bersifat evidence based dan inovatif yang berorientasi keluar/stakeholders dan ke depan (outward looking dan forward looking).
 - c. Arah Kebijakan 16 (AK16) Peningkatan efektivitas pelaksanaan kebijakan transportasi, antara lain dilakukan melalui:
 - 1) Mengoptimalkan pengorganisasian, komunikasi, monitoring dan evaluasi dalam implementasi kebijakan bidang transportasi.
 - 2) Melaksanakan evaluasi atas efisiensi, efektivitas, dampak dan kemanfaatan, penerimaan stakeholders, serta responsivitas dari implementasi kebijakan bidang transportasi.
 - 3) Pembentukan Tim Pemantau pelaksanaan GEDSI di Lingkungan Kementerian Perhubungan.
- Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 5 (SSp5) Meningkatnya SDM transportasi yang kompeten, yaitu:
 - d. Arah Kebijakan 17 (AK17) Pemenuhan kebutuhan SDM unggul yang link and match dengan kebutuhan industri, teknologi dan pengembangan sarana prasarana transportasi, antara lain dilakukan melalui:

- 1) Penyusunan Training Needs Analysis (TNA) dan Grand Design SDM Transportasi.
 - 2) Meningkatkan jenis Pendidikan dan Pelatihan Kerjasama Vokasi bidang transportasi sesuai dengan kebutuhan Industri, swasta, BUMN dan Luar Negeri.
 - 3) Penguatan SDM Transportasi berbasis wilayah dan kemasyarakatan (termasuk di dalamnya pola pembibitan, diklat pemberdayaan Masyarakat (DPM), fasilitasi diklat operator di daerah, akses diklat ke daerah 3TP/DTPK, afirmasi bagi daerah tertentu/beasiswa).
- e. Arah Kebijakan 18 (AK18) Peningkatan pemenuhan kebutuhan sumber daya serta fasilitas pendukung pendidikan dan pelatihan, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Menyempurnakan program talent pool dengan merekrut calon ASN terbaik.
 - 2) Mendorong akses pendidikan bagi ASN yg memenuhi kualifikasi dan persyaratan demi terciptanya regenerasi birokrasi.
 - 3) Membangun SIN yang memberikan perhatian pada peningkatan integritas dan soft kompetensi ASN maupun APH.
 - 4) Meningkatkan pemenuhan penyediaan fasilitas pendukung pendidikan dan pelatihan.
- f. Arah Kebijakan 19 (AK19) Peningkatan kualitas pelaksanaan pendidikan dan pelatihan di lingkungan Kementerian Perhubungan, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Peningkatan standar pelaksanaan diklat, melalui penerapan Standar Kompetensi Kerja Nasional Indonesia (SKKNI), pengembangan Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP), serta Pembentukan Lembaga Akreditasi Mandiri (LAM).
 - 2) Peningkatan kualitas dan relevansi kurikulum diklat, penyediaan tenaga pendidik yang berkompeten, serta penyediaan fasilitas yang mendukung, peningkatan kerjasama dan penelitian).
 - 3) Peningkatan efektivitas pelaksanaan diklat pembentukan karakter SDM Transportasi dan Leadership Training Program.
5. Arah Kebijakan pada Sasaran Strategis 6 (SSp6) Meningkatkan kualitas tata Kelola Pemerintahan yang baik di Kementerian Perhubungan, yaitu:
- a. Arah Kebijakan 20 (AK20) Peningkatan efektivitas regulasi dan kelembagaan penyelenggaraan transportasi, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Meningkatkan peran regulasi sebagai pendorong transformasi struktural penyelenggaraan sektor transportasi yang modern, berdaya saing, dan berkelanjutan.
 - 2) Meningkatkan peran serta pemangku kepentingan dalam penyelenggaraan transportasi nasional.
 - 3) Meningkatkan sinergi antar lembaga birokrasi dan antar daerah.
- b. Arah Kebijakan 21 (AK21) Peningkatan kemajuan pelaksanaan Reformasi Birokrasi di Lingkungan Kementerian Perhubungan, antara lain dilakukan melalui:
- 1) Peningkatan kualitas pengelolaan sumber daya dan akuntabilitas kinerja pemerintahan di lingkungan Kementerian Perhubungan.
 - 2) Transformasi kelembagaan Kementerian Perhubungan menuju *Good Governance* yang didorong oleh pemanfaatan teknologi.
 - 3) Penyederhanaan dan pengintegrasian system informasi di lingkungan Kementerian Perhubungan.
 - 4) Pelaksanaan transformasi digital untuk mendorong penerapan SPBE dan smart government di lingkungan Kementerian Perhubungan.

- 5) Peningkatan penerapan perizinan berusaha berbasis risiko (PPBR) di bidang transportasi.
- 6) Peningkatan pencatatan dan optimalisasi pemanfaatan aset Kementerian Perhubungan.
- 7) Peningkatan integritas, profesionalisme dan budaya kerja serta penerapan sistem merit dalam pengelolaan ASN Kementerian Perhubungan.
- 8) Peningkatan kualitas manajemen kinerja dan manajemen risiko di lingkungan Kementerian Perhubungan, termasuk pembentukan SDU (Special Delivery Unit) untuk memastikan tercapainya target kinerja dan pemanfaatan hasil pembangunan bidang perhubungan.

3.3 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

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

Tabel 3.4 Strategi Implementasi

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

SP2 Meningkatkan Kinerja Layanan Transportasi Udara	AK4 Meningkatkan kualitas pelayanan bandar udara	a. Peningkatan pelayanan bandar udara dengan penerapan konsep <i>smart airport</i>; b. Pengembangan bandar udara VVIP IKN; c. Penataan bandar udara internasional guna mendorong penguatan industri penerbangan nasional; d. Pengembangan bandar udara untuk mendukung sistem logistik nasional/NLE; e. Pengembangan bandar udara untuk mendukung kawasan prioritas KEK, KI, KSPN, dll; f. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan standar pelayanan jasa kebandarudaraan di bandar udara (termasuk penyediaan fasilitas bagi pengguna jasa berkebutuhan khusus dan fasilitas yang responsif gender); g. Evaluasi dan tindak lanjut hasil penilaian IKM (Indeks Kepuasan Masyarakat) Unit Kerja; h. Mendorong pembangunan/pengembangan dan pengoperasian bandar udara melalui KPBU atau peran serta swasta dan pemerintah daerah; i. Pembangunan bandar udara yang terintegrasi antarmoda; j. Pembangunan/pengembangan bandar udara dengan penerapan konsep <i>eco-airport</i>.
	AK5 Meningkatkan kualitas pelayanan angkutan udara	a. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap tarif angkutan udara (termasuk evaluasi TBA dan TBB); b. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap ketepatan pelayanan angkutan udara (<i>delay management</i>) termasuk penegakan sanksi hukum; c. Peningkatan pelayanan angkutan udara kargo (antara lain pengaturan pengoperasian <i>pesawat tanpa awak</i>); d. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan standar pelayanan minimal penumpang angkutan udara (termasuk penyediaan fasilitas bagi pengguna jasa berkebutuhan khusus dan fasilitas yang responsif gender).
	AK6 Meningkatkan pelayanan transportasi udara berbasis digital	a. Mendukung pelayanan perizinan berusaha terintegrasi secara elektronik melalui sistem <i>Online Single Submission (OSS)</i>; b. Penguatan regulasi pendukung pelayanan perizinan berbasis digital.
	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
	AK7 Penguatan dukungan terhadap industri penerbangan nasional	a. Dukungan terhadap implementasi Rencana Induk Pembangunan Industri Nasional Tahun 2015-2035 (terkait industri kedirgantaraan); b. Dukungan terhadap penguatan ekosistem industri kedirgantaraan Indonesia; c. Sertifikasi Pesawat Udara Amfibi dan pesawat udara dengan teknologi terbaru dan ramah lingkungan; d. Implementasi ICAO CORSIA dan pengembangan/ penggunaan energi terbarukan (Sustainable Aviation Fuel).
	SP3 Meningkatkan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	- AK8 Meningkatkan Keselamatan Penerbangan a. Mempertahankan tingkat keselamatan penerbangan sesuai dengan standar internasional; b. Pemenuhan regulasi penerbangan sesuai dengan standar internasional keselamatan penerbangan termasuk penegakan sanksi hukum; c. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan standar keselamatan penerbangan, khususnya wilayah 3TP; d. Dukungan peran aktif Indonesia di pertemuan Internasional dan Komite Teknis ICAO bidang keselamatan penerbangan sipil dan perlindungan lingkungan penerbangan; e. Pemenuhan fasilitas sarana dan prasarana keselamatan penerbangan sesuai dengan perkembangan teknologi terbaru;

SPp4 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik di Ditjen Perhubungan Udara Sasaran		f. Peningkatan koordinasi dengan unit kerja dan Instansi terkait dalam pengawasan keselamatan dan keamanan penerbangan dan pelayaran pada perairan yang digunakan sebagai Aerodrome Perairan; g. Penetapan operasi manajemen lalu lintas penerbangan (Balon Udara, Aerosport, dll); h. Pemenuhan kuantitas SDM di bidang keselamatan penerbangan sesuai dengan penghitungan Analisis Beban Kerja; i. Pemenuhan kualitas dan kompetensi SDM di bidang keselamatan penerbangan sesuai dengan aturan Standar Kompetensi Jabatan; j. Pemenuhan Implementasi Mitigasi (Safety Enhancement Initiatives) di dalam National Aviation Safety Program (NASP) oleh seluruh pemangku kepentingan.
	AK9 Meningkatkan Keamanan Penerbangan	a. Mempertahankan tingkat keamanan penerbangan dan fasilitas (FAL) udara (sesuai standar ICAO); b. Pemenuhan regulasi penerbangan sesuai dengan standar keamanan penerbangan dan fasilitas (FAL) udara (Standards And Recommended Practices ICAO/ (SARPs)) termasuk penegakan sanksi hukum; c. Peningkatan fasilitas keamanan penerbangan dan fasilitas (FAL) udara sesuai dengan perkembangan teknologi terkini; d. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan standar keamanan penerbangan dan fasilitas (FAL) udara; e. Peningkatan koordinasi dalam rangka pencegahan dan penanggulangan tindakan melawan hukum di penerbangan; f. Peningkatan koordinasi dan komunikasi dalam rangka Implementasi ketentuan fasilitas (FAL) Udara dengan Instansi pemerintahan di bidang Kepabeanan, Keimigrasian, dan kekarantinaan; g. Pemenuhan kuantitas SDM di bidang keamanan penerbangan dan fasilitas (FAL) udara sesuai dengan penghitungan Analisis Beban Kerja; h. Pemenuhan kualitas dan kompetensi SDM di bidang keamanan penerbangan dan fasilitas (FAL) udara sesuai dengan aturan Standar Kompetensi Jabatan.
	AK10 Peningkatan kualitas perencanaan dan tata kelola keuangan Ditjen	a. Penerapan prinsip good governance dalam pengelolaan perencanaan dan keuangan; b. Monitoring, evaluasi, dan perbaikan sistem pengendalian internal dalam rangka penilaian tingkat maturitas penyelenggaraan SPIP Ditjen Perhubungan Udara;
	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
		h. Peningkatan sistem pengawasan yang transparan dan akuntabel serta penerapan sanksi yang jelas, terukur dan konsisten; i. Meningkatkan kemudahan akses terhadap regulasi transportasi udara (penggunaan teknologi informasi).
	AK14 Peningkatan implementasi e-government di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara	a. Implementasi roadmap TIK Ditjen Perhubungan Udara; b. Peningkatan kualitas layanan informasi transportasi udara termasuk perizinan secara online untuk dapat diakses publik secara mudah; c. Penguatan infrastruktur teknologi digital di sektor transportasi udara untuk meningkatkan efisiensi pelayanan dan birokrasi; d. Peningkatan Keamanan Siber (Cyber Security) untuk meningkatkan keamanan data dan informasi unit kerja; e. Monitoring, evaluasi, dan perbaikan berkelanjutan terhadap implementasi e-Government/Smart Governance di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara; f. Mengadopsi tren teknologi terbaru seperti Internet of Things (IoT) dan Big Data Analytics untuk pengambilan keputusan

		berbasis data dan otomatisasi layanan public; g. Mendukung pelaksanaan pengaduan atau konsultasi bagi masyarakat yang disediakan oleh Kementerian Perhubungan melalui koordinasi dengan unit kerja di Lingkungan Ditjen Perhubungan Udara dan stakeholder terkait lainnya; h. Meningkatkan keterlibatan atau interaksi masyarakat terhadap kebijakan transportasi udara melalui penyediaan informasi berbasis digital; i. Mendukung pelaksanaan korespondensi persuratan di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara yang disediakan oleh Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI); j. Pemenuhan fasilitas kerja yang memadai guna mewujudkan lingkungan kerja yang nyaman dan mendukung produktivitas serta motivasi kerja pegawai; k. Meningkatkan koordinasi antar unit kerja di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara dan instansi terkait lainnya dalam rangka implementasi e-government di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara.
--	--	---

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

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

Tabel 3.4 Arah Kebijakan dan Strategi

Sasaran	Arah Kebijakan	Strategi Implementasi
SP1 Meningkatkan konektivitas transportasi udara	AK1 Meningkatkan konektivitas transportasi udara di daerah 3TP, terisolir, dan rawan bencana	a. Optimalisasi pelayanan angkutan udara perintis penumpang dan kargo (Program Jembatan Udara). b. Peningkatan efektifitas pengawasan pelaksanaan angkutan udara perintis (penumpang dan cargo) termasuk penegakan sanksi hukum c. Peningkatan efektifitas pengawasan pelaksanaan tarik angkutan udara perintis d. Pengembangan/optimalisasi bandar udara di daerah 3TP, terisolir, dan rawan bencana; e. Optimalisasi slot penerbangan; f. Pembangunan bandar udara baru; g. Pembangunan bandar udara perairan dan <i>Aerodrome Perairan</i> ; h. Standardisasi <i>airstrip/lapter</i> ;

	AK2 Pemenuhan regulasi pendukung konektivitas transportasi udara	a. Penyusunan tatanan jaringan dan rute angkutan udara; b. Evaluasi tatanan kebandarudaraan nasional; c. Evaluasi tatanan Navigasi Penerbangan; d. Pemenuhan regulasi terkait penerbangan perintis; e. Pemenuhan regulasi terkait aerodrome perairan; f. Pemenuhan regulasi terkait standardisasi airstrip/lapter.
	AK3 Mendorong peran serta pemerintah daerah dalam penyelenggaraan angkutan udara	a. Meningkatkan koordinasi dengan pemerintah daerah; b. Memberikan dukungan teknis dan administratif terkait penyelenggaraan angkutan udara oleh pemerintah daerah.

SP2 Meningkatnya Kinerja Layanan Transportasi Udara	AK4 Meningkatkan kualitas pelayanan bandar udara	a. Peningkatan pelayanan bandar udara dengan penerapan konsep smart airport; b. Pengembangan bandar udara VVIP IKN; c. Penataan bandar udara internasional guna mendorong penguatan industri penerbangan nasional; d. Pengembangan bandar udara untuk mendukung sistem logistik nasional/NLE. e. Pengembangan bandar udara untuk mendukung kawasan prioritas KEK, KI,KSPN, dll; f. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan standar pelayanan jasa kebandarudaraan di bandar udara (termasuk penyediaan fasilitas bagi pengguna jasa berkebutuhan khusus dan fasilitas yang responsif gender) g. Evaluasi dan tindak lanjut hasil penilaian IKM (Indeks Kepuasan Masyarakat) Unit Kerja; h. Mendorong pembangunan/pengembangan dan pengoperasian bandar udara melalui KPBU atau peran serta swasta dan pemerintah daerah; i. Pembangunan bandar udara yang terintegrasi antarmoda; j. Pembangunan/pengembangan bandar udara dengan penerapan konsep <i>eco-airport</i>.
--	---	---

	AK5 Meningkatkan kualitas pelayanan angkutan udara	a. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap tarif angkutan udara (termasuk evaluasi TBA dan TBB); b. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap ketepatan pelayanan angkutan udara (delay management) termasuk penegakan sanksi hukum; c. Peningkatan pelayanan angkutan udara kargo (antara lain pengaturan pengoperasian pesawat tanpa awak); d. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan standar pelayanan minimal penumpang angkutan udara (termasuk penyediaan fasilitas bagi pengguna jasa berkebutuhan khusus dan fasilitas yang responsif gender).
	AK6 Meningkatkan pelayanan transportasi udara berbasis digital	a. Mendukung pelayanan perizinan berusaha terintegrasi secara elektronik melalui sistem Online Single Submission (OSS); b. Penguatan regulasi pendukung pelayanan perizinan berbasis digital.
SP3 Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	AK7 Penguatan dukungan terhadap industri penerbangan nasional	a. Dukungan terhadap implementasi Rencana Induk Pembangunan Industri Nasional Tahun 2015-2035 (terkait industri kedirgantaraan); b. Dukungan terhadap penguatan ekosistem industri kedirgantaraan Indonesia; c. Sertifikasi Pesawat Udara Amfibi dan pesawat udara dengan teknologi terbaru dan ramah lingkungan; d. Implementasi ICAO CORSIA dan pengembangan/penggunaan energi terbarukan (<i>Sustainable Aviation Fuel</i>).

	AK8 Meningkatkan Keselamatan Penerbangan	a. Mempertahankan tingkat keselamatan penerbangan sesuai dengan standar internasional; b. Pemenuhan regulasi penerbangan sesuai dengan standar internasional keselamatan penerbangan termasuk penegakan sanksi hukum; c. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan standar keselamatan penerbangan, khususnya wilayah 3TP; d. Dukungan peran aktif Indonesia dipertemuan Internasional dan Komite Teknis ICAO bidang keselamatan penerbangan sipil dan perlindungan lingkungan penerbangan; e. Pemenuhan fasilitas sarana dan prasarana keselamatan penerbangan sesuai dengan perkembangan teknologi terbaru; f. Peningkatan koordinasi dengan unit kerja dan Instansi terkait dalam pengawasan keselamatan dan keamanan penerbangan dan pelayaran pada perairan yang digunakan sebagai Aerodrome Perairan; g. Penetapan operasi manajemen lalu lintas penerbangan (Balon Udara, Aerosport, dll); h. Pemenuhan kuantitas SDM di bidang keselamatan penerbangan sesuai dengan penghitungan Analisis Beban Kerja; i. Pemenuhan kualitas dan kompetensi SDM di bidang keselamatan penerbangan sesuai dengan aturan Standar Kompetensi Jabatan; j. Pemenuhan Implementasi Mitigasi (Safety Enhancement Initiatives) di dalam National Aviation Safety Program (NASP) oleh seluruh pemangku kepentingan.
--	--	--

	AK9 Meningkatkan Keamanan Penerbangan	a. Mempertahankan tingkat keamanan penerbangan dan fasilitas (FAL) udara (sesuai standar ICAO); b. Pemenuhan regulasi penerbangan sesuai dengan standar keamanan penerbangan dan fasilitas (FAL) udara (Standards And Recommended Practices ICAO/SARPs) termasuk penegakan sanksi hukum; c. Peningkatan fasilitas keamanan penerbangan dan fasilitas (FAL) udara sesuai dengan perkembangan teknologi terkini; d. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan standar keamanan penerbangan dan fasilitas (FAL) udara; e. Peningkatan koordinasi dalam rangka pencegahan dan penanggulangan tindakan melawan hukum di penerbangan; f. Peningkatan koordinasi dan komunikasi dalam rangka Implementasi ketentuan fasilitas (FAL) Udara dengan Instansi pemerintahan di bidang Kepabeanan, Keimigrasian, dan kekarantinaan; g. Pemenuhan kuantitas SDM di bidang keamanan penerbangan dan fasilitas (FAL) udara sesuai dengan penghitungan Analisis Beban Kerja; h. Pemenuhan kualitas dan kompetensi SDM di bidang keamanan penerbangan dan fasilitas (FAL) udara sesuai dengan aturan Standar Kompetensi Jabatan
--	---------------------------------------	--

SPp4 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik di Ditjen Perhubungan Udara	AK10 Peningkatan kualitas perencanaan dan tata kelola keuangan Ditjen	a. Penerapan prinsip good governance dalam pengelolaan perencanaan dan keuangan; b. Monitoring, evaluasi, dan perbaikan sistem pengendalian internal dalam rangka penilaian tingkat maturitas penyelenggaraan SPIP Ditjen Perhubungan Udara; c. Monitoring, evaluasi, dan perbaikan penyelenggaraan SAKIP dalam rangka penilaian SAKIP Ditjen Perhubungan Udara; d. Sinkronisasi dokumen perencanaan Ditjen Perhubungan Udara dengan kebijakan nasional (RPJPN/RPJMN); e. Peningkatan efisiensi dan efektivitas dalam perencanaan dan penganggaran (melalui sistem aplikasi perencanaan dan penganggaran); f. Optimalisasi anggaran berbasis kinerja; g. Penerapan sistem keuangan yang transparan dan akuntabel (melalui sistem digitalisasi keuangan).
	AK11 Peningkatan kualitas SDM Ditjen Perhubungan Udara	a. Pengembangan SDM berdasarkan prinsip manajemen talenta di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara; b. Mendorong peningkatan kompetensi SDM melalui program pelatihan teknis serta memenuhi kompetensi manajerial, sosio kultural dan teknis sesuai dengan Standar Kompetensi Jabatan; c. Penerapan sistem penilaian kinerja SDM berbasis kinerja (Performance-Based Assessment); d. Penghargaan dan insentif berbasis kinerja dengan menerapkan sistem reward and punishment yang adil untuk meningkatkan motivasi kerja; e. Pemenuhan fasilitas kerja (lingkungan kerja) yang nyaman dan mendukung produktivitas serta motivasi kerja; f. Membangun budaya kerja yang positif melalui penerapan nilai-nilai perilaku kerja "BerAKHLAK" (Berorientasi Pelayanan, Akuntabel, Kompeten, Harmonis, Loyal, Adaptif, dan Kolaboratif); g. Monitoring dan evaluasi berkala terhadap efektivitas program pengembangan SDM; h. Transformasi digital dalam manajemen SDM untuk efisiensi pengelolaan SDM dan analisis kinerja serta pengembangan karier pegawai.

	AK12 Peningkatan efektivitas kelembagaan Ditjen Perhubungan Udara	a. Penyesuaian organisasi merujuk pada ketentuan Perpres 140 Tahun 2024 tentang Organisasi Kementerian Negara dan Perpres 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan; b. Pembentukan organ Manajemen Keselamatan Penerbangan (<i>State Safety Program/ SSP</i>); c. Penataan tata kerja penegakan hukum; d. Pemisahan fungsi regulator dan operator terkait tata kerja pengelolaan bandar udara yang diselenggarakan oleh unit organisasi dibawah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara; e. Penataan tata kerja terhadap pembinaan Intelligent Air Transport; f. Penataan/penguatan organisasi dan tata kerja Kantor Otoritas Bandar Udara; g. Penataan kriteria klasifikasi organisasi Kantor UPBU; h. Penataan/penguatan organisasi dan tata kerja Kantor UPBU dan Satuan Pelayanan/Satpel; i. Penataan/penguatan organisasi dan tata kerja Balai-balai di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara.
--	---	---

	AK13 Peningkatan efektivitas regulasi Ditjen Perhubungan Udara	a. Penyusunan regulasi yang selaras dengan standar internasional (ICAO); b. Mengidentifikasi kebutuhan regulasi berdasarkan tantangan aktual dan perkembangan sektor terkait; c. Penyederhanaan dan reformasi regulasi dengan mengevaluasi, menghapus atau merevisi regulasi yang tumpang tindih dan tidak relevan; d. Deregulasi dan simplifikasi aturan melalui penyederhanaan prosedur perizinan dan regulasi agar lebih efisien dan mudah dipahami; e. Penyusunan regulasi yang adaptif terhadap perubahan teknologi dan globalisasi di sektor transportasi udara; f. Monitoring, evaluasi dan perbaikan regulasi secara berkala dan berkelanjutan; g. Peningkatan partisipasi publik dalam pembentukan regulasi (harmonisasi regulasi lintas sektor); h. Peningkatan sistem pengawasan yang transparan dan akuntabel serta penerapan sanksi yang jelas, terukur dan konsisten; i. Meningkatkan kemudahan akses terhadap regulasi transportasi udara (penggunaan teknologi informasi).
--	--	--

	AK14 Peningkatan implementasi e-government di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara	a. Implementasi roadmap TIK Ditjen Perhubungan Udara; b. Peningkatan kualitas layanan informasi transportasi udara termasuk perizinan secara online untuk dapat diakses publik secara mudah; c. Penguatan infrastruktur teknologi digital di sektor transportasi udara untuk meningkatkan efisiensi pelayanan dan birokrasi; d. Peningkatan Keamanan Siber (<i>Cyber Security</i>) untuk meningkatkan keamanan data dan informasi unit kerja; e. Monitoring, evaluasi, dan perbaikan berkelanjutan terhadap implementasi e-Government/Smart Governance di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara; f. Mengadopsi tren teknologi terbaru seperti Internet of Things (IoT) dan Big Data Analytics untuk pengambilan keputusan berbasis data dan otomatisasi layanan publik; g. Mendukung pelaksanaan pengaduan atau konsultasi bagi masyarakat yang disediakan oleh Kementerian Perhubungan melalui koordinasi dengan unit kerja di Lingkungan Ditjen Perhubungan Udara dan stakeholder terkait lainnya; h. Meningkatkan keterlibatan atau interaksi masyarakat terhadap kebijakan transportasi udara melalui penyediaan informasi berbasis digital; i. Mendukung pelaksanaan korespondensi persuratan di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara yang disediakan oleh Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI); j. Pemenuhan fasilitas kerja yang memadai guna mewujudkan lingkungan kerja yang nyaman dan mendukung produktivitas serta motivasi kerja pegawai; k. Meningkatkan koordinasi antar unit kerja di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara dan instansi terkait lainnya dalam rangka implementasi e-government di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara.
--	---	--

Sumber: Bagian Perencanaan Sesditjen Perhubungan Udara

3.5 KERANGKA REGULASI KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS III YUVAI SEMARING

Dari sisi regulasi, Ditjen Perhubungan Udara telah memiliki berbagai dasar hukum pembangunan dan pengelolaan sektor transportasi udara, yang ditandai dengan terbitnya Undang-Undang Penerbangan beserta peraturan pelaksanaannya yang telah

mengamanatkan perubahan pola kelembagaan penyelenggaraan transportasi yang pada intinya pemisahan antara peran regulator dan operator.

Selanjutnya melihat perkembangan kondisi saat ini dan akan datang, Kementerian Perhubungan/Ditjen Perhubungan Udara melakukan langkah- langkah strategis untuk mencapai keberhasilan pembangunan dalam periode jangka menengah tahun 2025-2029 dengan cara melakukan Peningkatan Efektivitas Regulasi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang sejalan dengan Arah Kebijakan dan Strategi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun Anggaran 2025-2029.

Isu strategis terkait Efektivitas Regulasi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara untuk kebutuhan saat ini dan akan datang adalah Penyelarasan peraturan di bidang transportasi udara, baik melalui revisi Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan maupun Peraturan Perundang-undangan turunannya dengan standar internasional (ICAO) dengan cara melakukan Penyederhanaan dan Reformasi Regulasi serta melakukan peningkatan kemudahan akses terhadap regulasi transportasi udara (penggunaan teknologi informasi) yang bertujuan agar mendapatkan peningkatan sistem pengawasan yang transparan dan akuntabel serta penerapan sanksi yang jelas, terukur dan konsisten.

Direktorat Jenderal Perhubungan Udara telah memetakan kebutuhan regulasi 5 (lima) tahun kedepan periode 2025-2029. Namun demikian, dinamika teknologi dan globalisasi di sektor transportasi udara menjadi fokus dari sisi regulasi untuk melakukan monitoring, evaluasi, dan perbaikan regulasi secara berkala dan berkelanjutan. Rencana regulasi 5 (lima) tahun ke depan sebagaimana terlampir.

Tabel 3.5 Rencana Regulasi Transportasi Udara Tahun 2025-2029

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

Sumber : Bagian Perencanaan Setditjen Perhubungan Udara

3.6 KERANGKA KELEMBAGAAN KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS III YUVAI SEMARING

Dalam mewujudkan organisasi dan tata kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang tepat fungsi ukuran dan kinerja, maka dilakukan penataan dengan fokus sebagai berikut:

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

(KSP/KSO/PMN/BLU) dan penyesuaian Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara untuk Pendidikan Penerbangan.

3.7 MANAJEMEN RISIKO KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA KELAS III YUVAI SEMARING

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

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

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

Pada Tabel 3.5 disampaikan rencana tindak lanjut penyelesaian (RTP) dari hasil identifikasi risiko-risiko utama terhadap pencapaian masing-masing sasaran kegiatan pada tingkat UPBU Yuwai Semaring (sebelumnya telah disampaikan pada Bab II). Untuk selanjutnya arahan awal mengenai indikasi dan rencana penyelesaian risiko tersebut akan di detailkan dalam dokumen manajemen risiko yang disusun secara terpisah dari Rencana Strategis ini.

Tabel 3.6 Matriks Identifikasi Awal Risiko Utama dan Rencana Mitigasi Risiko (Sektor Transportasi Udara)

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
Meningkatnya kinerja pelayanan Bandar Udara			
1	Lolosnya barang berbahaya yang diangkut tidak sesuai dengan peraturan yang berlaku	a. Melakukan perawatan pada mesin X-Ray dan melakukan daily check sebelum mesin X- Ray digunakan	UPBU Yuwai Semaring

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
1	Tidak adanya penjagaan dan pemeriksaan Pas Kendaraan dan Pas Orang di area akses Kontrol 1 dan 2	a. Koordinasi kepada semua personel untuk melakukan penjagaan di akses kontrol 1 dan 2 yang mengacu pada SOP	UPBU Yuvai Semaring
2	Terganggunya sistem alat bantu pendaratan visual pesawat udara	a. Melaksanakan spare peralatan AFL	
3.	Personil yang beroperasi di Bandara Udara tidak menggunakan APD sesuai SOP	a. Melakukan kordinasi kepada bagian perencanaan dan bagian keuangan untuk pengadaan APD yang sesuai dengan SOP	
3	Foam tender tidak dapat memancarkan bahan pemadam utama dan pelengkap	a. Melakukan perbaikan dengan tenaga ahli yang kompeten	
4.	Tidak ada marka panduan untuk pilot melakukan turning	b. Melakukan pengecatan marka Turning Area yang baru	
1	Tingginya target PNBPN	a. Mengoptimalkan sarana dan prasarana yang bisa menjadi pendapatan untuk PNBPN	UPBU Yuvai Semaring
2	Kehilangan barang bawaan penumpang di area kedatangan	a. Petugas melakukan pengecekan tag bagasi dengan tiket penumpang	

BAB IV TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

4.1 SASARAN DAN TARGET PEMBANGUNAN NASIONAL

4.1.1 Sasaran dan Target RJPN 2025-2045

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

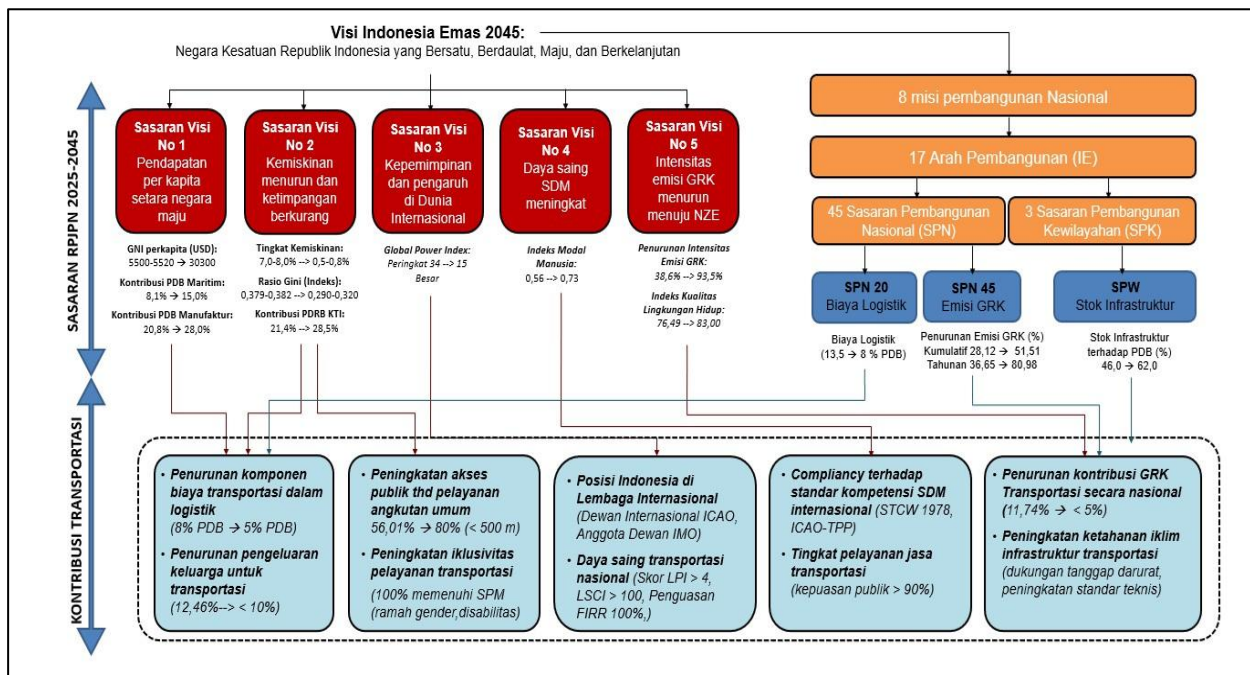
Sasaran pertama, pendapatan per kapita Indonesia diperkirakan setara seperti negara maju sekitar USD23.000-30.300 dan masuk ke dalam ekonomi 5 (lima) terbesar di dunia yang utamanya didorong oleh peningkatan kontribusi PDB industri manufaktur menjadi 28,0 persen dan PDB kemaritiman menjadi 15,0 persen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

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

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

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

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



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

Gambar 4.1 Sasaran dan Target RPJPN 2025-2045

4.1.2 Sasaran Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029

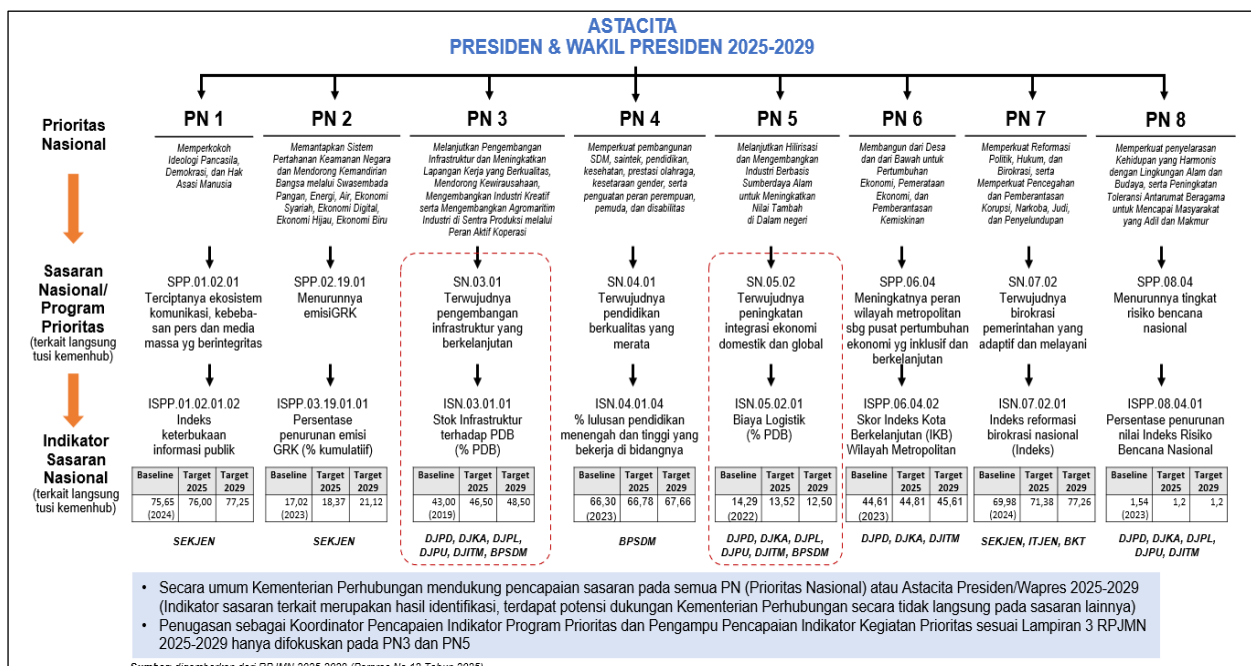
Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025-2029 dilengkapi dengan sasaran pembangunan yang terukur. Sasaran pembangunan menggambarkan kondisi yang diharapkan dalam mencapai penurunan kemiskinan, peningkatan kualitas sumber daya manusia, dan pertumbuhan ekonomi tinggi berkelanjutan. Kondisi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

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

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

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

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

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

PRIORITAS NASIONAL 5 : MELANJUTKAN HILIRISASI DAN MENGEMBANGKAN INDUSTRI BERBASIS SUMBER DAYA ALAM UNTUK MENINGKATKAN NILAI TAMBAH DI DALAM NEGERI								
Prioritas Nasional/ Program Prioritas/ Kegiatan Prioritas/ Proyek Prioritas	Sasaran	Indikator	Satuan	Baseline 2024	Target 2025	Target 2029	Agenda Transformasi	Koordinator/ Pengampu
05 PN: Melanjutkan Hilirisasi dan Mengembangkan Industri Berbasis Sumber daya Alam untuk Meningkatkan Nilai Tambah di Dalam Negeri								
05.03 PP: Optimalisasi Backbone Integrasi Ekonomi dan Perkuatan Sistem Logistik Nasional								
05.03.01 KP: Penguatan Infrastruktur Konektivitas, Layanan Backbone, dan Sarana Penunjang Logistik	01 - Memperkuatnya 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 - <i>On Time Performance</i> penerbangan	persen	72,46 (2023)	80	85
Pengampu Pencapaian Indikator Kegiatan Prioritas				
KP 03.01.04 - Bandara yang dibangun dan dikembangkan (kumulatif angka dasar tahun 2020)	lokasi, kumulatif	100 (2023)	116	121
KP 03.01.04 - Jumlah layanan nonkomersil angkutan udara penumpang dan kargo	layanan	261 (2023)	313	408
KP 03.01.04 - Persentase kepatuhan keamanan penerbangan	persen	80,58 (2023)	77	81
KP 05.03.01 - Biaya transportasi logistik pada angkutan udara terhadap PDB	persen	0,89	0,84	0,77
KP 05.03.01 - Jumlah bandara primer/utama yang ditingkatkan kapasitasnya	lokasi (kumulatif)	3 (2023)	9	5
KP 05.03.01 - Volume angkutan barang transportasi udara pada bandara primer/utama	juta ton	1391	1419	1536

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

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

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

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

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

4.1.3 INDIKATOR KINERJA BIAYA TRANSPORTASI LOGISTIK PADA SEKTOR TRANSPORTASI UDARA

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

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

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

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

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

4.2 INDIKASI KEGIATAN STRATEGIS

4.2.1 Indikasi Kegiatan Strategis RPJMN 2025-2029

Berdasarkan RPJMN 2025-2029 secara umum bidang transportasi selain melaksanakan penugasan pada PN3 dan PN5 sebagai koordinasi pelaksanaan indikator program prioritas (PP), pengampu indikator kegiatan prioritas (PP), dan pelaksana sejumlah proyek prioritas (Pro P), juga diharapkan mendukung pelaksanaan sejumlah agenda strategis nasional dalam prioritas (PN) lainnya (PN 1 sd PN 8). Indikasi dukungan direktorat jenderal perhubungan udara terhadap berbagai prioritas RPJMN 2025-2029 tersebut dikembangkan untuk mendukung Kawasan prioritas dalam RPJMN 2025-2029, diantaranya KSPP (Kawasan sentra produksi pertanian), KI (Kawasan industri), KEK (Kawasan ekonomi khusus), KPBPB (kawasan perdagangan bebas dan Pelabuhan bebas), DPP (destinasi pariwisata prioritas), hilirisasi SDA, daerah tertinggal, dan daerah terbatas. Indikasi kegiatan strategis direktorat jenderal perhubungan udara tahun 2025-2029 yang mendukung pelaksanaan sejumlah agenda Pembangunan dalam prioritas nasional (PN) RPJMN 2025-2029. Adapun kebijakan nasional terkait pengembangan Bandar Udara Kelas III Wasior antara lain:

1. Berdasarkan Perpres Nomor 12 Tahun 2025 tentang RPJMN Tahun 2025-2029 dan Keputusan Dirjen Perhubungan Udara Nomor..... Tahun tentang Renstra Ditjen Perhubungan Udara tahun 2025 – 2029, menyebutkan bahwa:

- a. Indikasi kegiatan strategis sektor Transportasi udara untuk pembangunan bandar udara baru periode 2025-2029 (lampiran IV RPJM 2025-2029; arah pembangunan kewilayahan).
- b. Indikasi kegiatan strategis sektor Transportasi udara untuk pembangunan bandar udara wilayah kawasan afirmasi wilayah tertinggal (lampiran IV RPJM 2025- 2029; arah pembangunan kewilayahan).
- c. Bandar Udara Kelas III Yuvai Semaring merupakan bandara pendukung dalam Major Project termasuk Wilayah Adat Krayan..

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

Dalam rangka pemenuhan indikasi kegiatan strategis Direktorat Jenderal Perhubungan udara, UPBU Yuvai Semaring ikut andil dalam kegiatan ini yaitu melalui prioritas pembangunan kewilayahan No. 6 yaitu: Indikasi Pembangunan/Pengembangan bandara di Perbatasan melalui Pengembangan bandar udara memperhatikan :

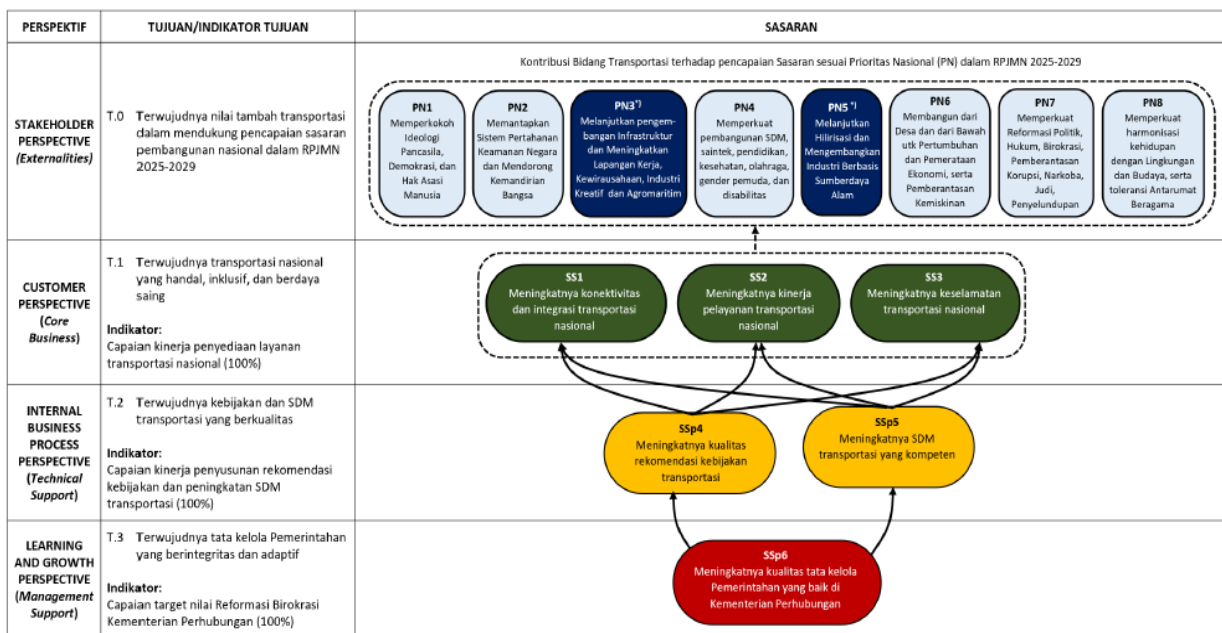
- a. Rencana Induk Bandar Udara
- b. RTT Sisi Udara dan Sisi Darat
- c. Kesiapan Lahan

Pengembangan Bandar Udara Yuvai Semaring ini tentunya mempertimbangkan optimalisasi bandar udara dan ketersediaan anggaran. Dan juga prioritas pembangunan kewilayahan No. 15 yaitu Penurunan GRK Sektor Transportasi Udara Berupa Implementasi bandar udara ramah lingkungan melalui antara lain kegiatan pemasangan LED, PLTS, PJU Solar Cell di Bandar Udara Yuvai Semaring.

4.3 TARGET KINERJA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2025-2029

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

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



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

Gambar 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 Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	Indeks	95,653	94,474	94,624	94,980	95,380	95,800
	SS.3 Meningkatkan Keselamatan Transportasi Nasional	IKSS.3 Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional	%	97,497	97,925	98,145	98,527	98,830	99,070
T.2 Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas	SSp.4 Meningkatkan Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi	IKSSp.4 Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi	Indeks	N/A	85,000	87,000	89,000	91,000	92,000
	SSp.5 Meningkatkan SDM Transportasi yang Kompeten	IKSSp.5 Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten	%	103,589	85,500	86,000	86,500	87,000	87,500
T.3 Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif	SSp.6 Meningkatkan Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang baik	IKSSp.6 Indeks RB Kementerian Perhubungan	Indeks	90,720	90,800	91,000	91,100	91,200	91,300

Sumber: Draft Renstra Kemenhub 2025-2029

4.4 TARGET KINERJA DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2025-2029

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

dijabarkan dalam Sasaran Program dan Indikator Kinerja Utama dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025- 2029 serta dijabarkan pula dalam Program dan Kegiatan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029.

Indikator Kinerja Utama merupakan ukuran keberhasilan yang menggambarkan kinerja utama instansi pemerintah sesuai dengan tugas fungsi serta mandat (core business) yang diemban. Oleh karena itu, penetapan Indikator Kinerja Utama Direktorat Jenderal Perhubungan Udara disusun sesuai dengan tugas pokok dan fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara untuk mencapai tujuan dan sasaran dalam rangka pemenuhan visi dan misinya. Indikator Kinerja Utama Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dipilih dari seperangkat indikator kinerja yang berhasil diidentifikasi dengan memperhatikan dokumen RPJMN 2025-2029, Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025- 2029, dan kebijakan umum lainnya. Indikator Kinerja Utama Ditjen Perhubungan Udara adalah indikator hasil (outcome) yang merupakan Core Business Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Adapun rumusan Indikator Kinerja Utama Direktorat Jenderal Perhubungan Udara pada Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029 dapat dilihat dalam Tabel 4.11.

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

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

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

Tabel 4.9 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
SPp 4	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik di Ditjen Perhubungan Udara	IKSPp 4.1	Nilai AKIP Ditjen Perhubungan Udara	Nilai	80,79	80,90	81,00	81,10	81,20	81,30
		IKSPp 4.2	Nilai evaluasi kelembagaan Ditjen Perhubungan Udara	Nilai	76,55	77,2	77,4	77,6	77,8	78
		IKSPp 4.3	Indeks kematangan keamanan siber Ditjen Perhubungan Udara	Indeks	-	2,77	2,90	3,15	3,30	3,51
		IKSPp 4.4	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Udara	%	95	95,30	95,50	96	96,5	97
		IKSPp 4.5	Indeks Pengelolaan Aset Ditjen Perhubungan Udara	Indeks	3,27	3,28	3,29	3,30	3,31	3,32
		IKSPp 4.6	Persentase pemenuhan kualitas SDM Ditjen Perhubungan Udara	%	-	95,00	95, 50	96,00	96,50	97,00
		IKSPp 4.7	Persentase peraturan perundang-undangan bidang penerbangan yang ditetapkan	%	-	100	100	100	100	100
		IKSPp 4.8	Tingkat interaksi masyarakat pada kanal media sosial Ditjen Perhubungan Udara	%	-	100	100	100	100	100
		IKSPp 4.9	Nilai pengawasan kearsipan internal Ditjen Perhubungan Udara	Nilai	76,15	76,30	76,40	76,45	76,50	76,55

Keterangan:

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

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

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

Tabel 4.10 Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja Kegiatan Tahun 2025-2029

No	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja				
						2025	2026	2027	2028	2029
SK1	Meningkatnya kinerja pelayanan Prasarana Bandar Udara	IKK 1.1	Jumlah penumpang yang dilayani	orang	21.000	20.300	20.450	20.600	20.750	20.900
		IKK 1.2	Jumlah kargo yang dilayani	kg	3.436.464	2.780.000	2.795.000	2.810.000	2.825.000	2.840.000
		IKK 1.3	Jumlah pergerakan pesawat yang dilayani	angka	4.896	4.900	4.915	4.930	4.945	4.960
		IKK 1.4	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Bandar Udara	Indeks	87	87	87	88	88	89
SK2	Meningkatnya keselamatan dan keamanan Penerbangan di Bandar Udara	IKK 2.1	Persentase pemenuhan standar teknis dan operasional keselamatan penerbangan di bandar udara	%	100	100	100	100	100	100
		IKK 2.2	Persentase pemenuhan standar keamanan	%	100	100	100	100	100	100

No	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja				
						2025	2026	2027	2028	2029
			penerbangan di bandar udara							
SK3	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	IKKp 3.1	Nilai Hasil Evaluasi AKIP Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	Nilai	5	6	6	6	6	6
		IKKp 3.2	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	%	100	95	96	97	98	99
		IKKp 3.3	Persentase nilai aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi	%	413.465.274.469	270.000.000.000	272.500.000.000	275.000.000.000	277.500.000.000	280.000.000.000
		IKKp 3.4	Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)	%	100	95	96	97	98	99

4.6 KERANGKA PENDANAAN KANTOR UPBU YUVAI SEMARING TAHUN 2025-2029

Kantor UPBU Yuva Semaring memiliki 2 (dua) Program yaitu:

1. Program Infrastruktur Konektivitas dengan kegiatan :
 - a. Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara;
 - b. Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara;
 - c. Penunjang Teknis Transportasi Udara.
2. Program dukungan Manajemen, dengan kegiatan :
 - a. Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN Dan Umum Transportasi Udara (Gaji dan Tunjangan Kinerja, Operasional dan Pemeliharaan Kantor);
3. Kerangka pendanaan Kantor UPBU Yuva Semaring tahun 2025-2029 menunjukkan bahwa total kebutuhan anggaran tahun 2025-2029 sebesar Rp162.194.951.834,- Rekapitulasi kebutuhan pendanaan Kantor UPBU Yuva Semaring per tahun dapat dilihat pada tabel berikut ini. Adapun rincian kebutuhan pendanaan untuk masing-masing program dan kegiatan dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

Tabel 4.11 Indikasi Pendanaan Kantor UPBU Yuva Semaring Tahun 2025-2029

NO	PROGRAM/KEGIATAN	Indikasi Pendanaan Tahun 2025-2029 (Rp)					
		2025	2026	2027	2028	2029	TOTAL
KANTOR UPBU YUVAI SEMARING		12,650,440,000	23,598,274,650	30,757,018,163	30,967,721,604	64,221,497,417	162,194,951,834
PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS		2,256,744,000	12,165,218,400	18,180,660,240	17,133,726,264	49,004,098,890	98,740,447,794
4645	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	0	7,982,800,000	13,200,000,000	13,200,000,000	43,200,000,000	77,582,800,000
4645	Keselamatan Dan Kemanan Transportasi Udara	0	1,700,000,000	2,250,000,000	930,000,000	2,500,000,000	7,380,000,000
4647	Penunjang Teknis Transportasi Udara	2,256,744,000	2,482,418,400	2,730,660,240	3,003,726,264	3,304,098,890	13,777,647,794
PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN		10,393,696,000	11,433,056,250	12,576,357,923	13,833,995,340	15,217,398,527	63,454,504,039

Komposisi pendanaan tersebut mencerminkan keseimbangan antara kebutuhan pembangunan dan pengembangan infrastruktur kebandarudaraan dengan penguatan tata kelola organisasi dan layanan operasional. Program Infrastruktur Konektivitas memperoleh porsi pendanaan terbesar, yaitu sebesar Rp98.740.447.794, yang difokuskan pada peningkatan konektivitas transportasi udara melalui pembangunan dan pengembangan infrastruktur bandar udara, pemenuhan aspek keselamatan dan keamanan penerbangan, serta dukungan teknis operasional kebandarudaraan. Pendanaan program ini direncanakan meningkat secara signifikan mulai tahun 2026 hingga 2029, seiring dengan pelaksanaan kegiatan pembangunan fisik dan peningkatan kapasitas layanan bandar udara.

Sementara itu, Program Dukungan Manajemen dialokasikan pendanaan sebesar Rp63.454.504.039 selama periode 2025–2029. Pendanaan ini digunakan untuk mendukung kelancaran operasional organisasi, termasuk kegiatan perencanaan dan penganggaran, pengelolaan sumber daya manusia, administrasi perkantoran, pengelolaan keuangan dan BMN, serta peningkatan kualitas tata kelola dan akuntabilitas kinerja.

Secara tahunan, indikasi pendanaan menunjukkan tren peningkatan yang mencerminkan bertambahnya kebutuhan pembiayaan seiring dengan pengembangan infrastruktur dan peningkatan kualitas layanan. Puncak alokasi pendanaan terjadi pada tahun 2029, yang merupakan tahap optimalisasi dan penyelesaian kegiatan pembangunan serta penguatan kapasitas operasional bandar udara.

Melalui kerangka pendanaan ini, Kantor UPBU Yuva Semaring diharapkan mampu mewujudkan penyelenggaraan transportasi udara yang aman, andal, dan berkelanjutan, sekaligus mendukung konektivitas wilayah perbatasan dan pemerataan pembangunan di Kabupaten Nunukan dan sekitarnya.

BAB V

PENUTUP

5.1 ARAHAN PELAKSANAAN

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

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

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

5.2 MEKANISME PERUBAHAN DAN PELAKSANAAN EVALUASI

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

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

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

Perubahan terhadap muatan Renstra UPBU Yuwai Semaring Tahun 2025-2029 khususnya terkait dengan rencana kegiatan pembangunan yang akan dilaksanakan dan target kinerja

di setiap tahun sesuai alokasi anggaran yang diperoleh dapat dilakukan dalam Perjanjian Kinerja (PK). Monitoring, pelaporan dan evaluasi tahunan terhadap pelaksanaan dokumen perencanaan tahunan dilaporkan dalam laporan linierja Laporan Hasil Evaluasi (LHE) atas UPBU merupakan dukungan bagi Ditjen Perhubungan Udara dalam penilaian prestasi pelaksanaan reformasi birokrasi dalam mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik (*Good Governance*).

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

Long Bawan, Januari 2026
**KEPALA KANTOR UNIT PENYELENGGARA
BANDAR UDARA KELAS III YUVAI SEMARING**



SUMARIYANTO
NIP. 196802141989031003



LAMPIRAN

UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA
KELAS III YUVAI SEMARING
TAHUN 2025 -2029

LAMPIRAN i

MATRIKS KINERJA DAN PENDANAAN
INDIKASI TARGET DAN PENDANAAN
KANTOR UPBU YUVAI SEMARING
TAHUN 2025 - 2029

PROGRAM/ KEGIATAN	SASARAN PROGRAM (OUTCOME)/ SASARAN KEGIATAN (OUTPUT)/ INDIKATOR		LOKASI	TARGET					SATUAN	ALOKASI (DALAM JUTA RUPIAH)						UNIT ORGANISASI	
				2025	2026	2027	2028	2029		2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029	PELAKSANA	
KANTOR UPBU KELAS III YUVAI SEMARING										12.650.440.000	23.598.274.650	30.757.018.163	30.967.721.604	64.221.497.417	162.194.951.834	Kantor UPBU Yuval Semaring	
	SK 1	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Bnadar Udara	Kec. Krayan Kab. Nunukan Prov. Kalimantan Utara														
	IKK 1	Jumlah Penumpang Yang Dilayani		20.300	20.450	20.600	20.750	20.900	Orang								
	IKK 2	Jumlah Kargo yang Dilayani		20.780.000	2.795.000	2.810.000	2.825.000	2.840.000	Kg								
	IKK 3	Jumlah Pergerakan Pesawat yang Dilayani		4.900	4.915	4.930	4.945	4.960	Angka								
	IKK 4	Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Bandar Udara		87	87	88	88	89	Persentase								
	SK 2	Meningkatnya Keselamatan dan keamanan Penerbangan Bandar Udara	Kec. Krayan Kab. Nunukan Prov. Kalimantan Utara														
	IKK 1	Persentase Pemenuhan Standar Teknis dan Operasional Keselamatan Penerbangan di Bandar Udara		100	100	100	100	100	Persentase								
	IKK 2	Persentase Pemenuhan Standar Keamanan Penerbangan di Bandar Udara		100	100	100	100	100	Persentase								
	SPP4	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik	Kec. Krayan Kab. Nunukan Prov. Kalimantan Utara														
	IKK 1	Nilai Hasil Evaluasi AKIP Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara		6	6	6	6	6	Dokumen								
	IKK 2	Persentase Kinerja Pelaksanaan Anggaran Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara		95	96	97	98	99	Persentase								
	IKK 3	Nilai aset Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara yang Berhasil Diinventarisasi		270.000.000.000	272.500.000.000	275.000.000.000	277.500.000.000	280.000.000.000	Rupiah								
	IKK 4	Persentase Pencapaian target Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)		95	96	97	98	99	Persentase								

LAMPIRAN ii

Matriks Kerangka Regulasi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara pada Kantor UPBU YUVAI Semarang Tahun 2025 - 2029

No	Judul Rancangan Peraturan	Status			Terkait		Latar Belakang	Materi Yang Akan Diatur	Target Penyelesaian	Keterangan
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
Direktorat Angkutan Udara										
1	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 30 Tahun 2021 tentang Standar Minimal Pelayanan Penumpang Angkutan Udara	-	✓	✓	-	-	Rancangan Peraturan Menteri ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyelarasan dengan revisi Peraturan Menteri Perhubungan PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut b. Akan mencabut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 89 Tahun 2015 Penanganan Keterlambatan Penerbangan (Delay Management) pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur besaran kompensasi keterlambatan penerbangan dan evaluasi terhadap pengaturan penilaian delay management Badan Usaha Angkutan Udara.	2025 - 2029	
2	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2016 tentang Pengelolaan Alokasi Ketersediaan Waktu Terbang (Slot Time) Bandar Udara	-	✓	-	-	-	a. Evaluasi terkait organisasi penyelenggaraan slot b. Jumlah bandar udara yang dikelola oleh pengelola slot Indonesia (Indonesia Airport Slot Management/ IASM).	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. evaluasi organisasi penyelenggaraan slot; dan b. fleksibilitas penetapan bandar udara yang akan dikelola oleh pengelola slot (Indonesia Airport Slot Management/ IASM).	2025 - 2029	
3	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 35 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara (sebagaimana telah terbitnya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2025 - 2029 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 35 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara)	-	✓	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri ini disusun dengan latar belakang yaitu sebagai revisi sehubungan dengan adanya rencana perubahan Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2021 dan perubahan substansi lainnya	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Overflying b. Hak angkut (ketentuan terkait penambahan kapasitas, dsb) c. Pengaturan tentang Part Charter (termasuk Angkutan umroh) d. Ketentuan Penunjukkan Designated Airlines (Pencabutan designated airlines bagi maskapai nasional yang tidak melakukan penerbangan sesuai dengan surat penunjukkan) e. Cabotage (bentuk-bentuk yang termasuk dalam Cabotage/modified Cabotage) f. Pengaturan tarif untuk pelaksanaan codeshare yang dilakukan antara BUAU yang berbeda kelas pelayanan pada rute dalam negeri (hal ini apakah bisa dicantumkan pada aturan terkait tarif) g. Persyaratan penanggung jawab perwakilan perusahaan angkutan udara asing (bertempat tinggal di Indonesia dan tidak merangkap sebagai penanggung jawab perwakilan perusahaan angkutan udara asing lain).	2025 - 2029	
4	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 79 Tahun 2017 tentang Kriteria dan Penyelenggaraan Kegiatan Angkutan Udara Perintis dan Subsidi Angkutan Udara Kargo	-	✓	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri ini disusun dengan latar belakang untuk penyesuaian pengaturan kriteria dan Penyelenggaraan kegiatan angkutan udara perintis dan subsidi angkutan udara kargo dengan kondisi saat ini	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. usulan perubahan terkait kriteria, penyelenggaraan, pelaksanaan, serta mekanisme evaluasi angkutan udara perintis. b. sedang dipertimbangkan jika model subsidi diubah (formulasi subsidi)	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan	Status			Terkait		Latar Belakang	Materi Yang Akan Diatur	Target Penyelesaian	Keterangan
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
5	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk Pelaksanaan Terbang/Flight Approval (FA)	-	-	✓	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Pencabutan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara SKEP 195 Tahun 2008 tentang Petunjuk Pelaksanaan Terbang/Flight Approval (FA) b. Penyesuaian pengaturan persetujuan terbang (flight approval/FA) dengan kondisi saat ini.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. kegiatan penerbangan yang wajib memiliki persetujuan terbang; b. tata cara penerbitan persetujuan terbang; dan c. kewenangan penerbitan persetujuan terbang.	2025 - 2029	
6	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang SOP Tata Cara dan Evaluasi Pelaksanaan Penerbangan Berjadwal Tidak Sesuai Dengan Penetapan Pelaksanaan Rute Penerbangan (PPRP)	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai amanat/juknis revisi pasal terkait evaluasi realisasi Pelaksanaan PRPP (Slot time) dari PM 35 Tahun 2021.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: Pelaporan data realisasi penerbangan: a. validasi data realisasi; b. evaluasi dan rekomendasi; c. tindak lanjut rekomendasi; d. pengawasan terhadap hasil tindak lanjut rekomendasi.	2025 - 2029	
7	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor:KP 112 Tahun 2017 Tentang Tata cara Pengelolaan Alokasi Ketersediaan Waktu Terbang (Slot Time) Bandar Udara	-	✓	-	-	-	KP 112 Tahun 2017 adalah Peraturan tentang Tata Cara Pengelolaan Slot yang menunjuk kepada PM 57 Tahun 2016. Ketika Peraturan induknya direvisi, maka peraturan pelaksanaannya juga perlu untuk direvisi	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Penguatan fungsi penyelenggara Bandar Udara sebagai penanggung jawab Tunggal (single accountable) operasional di bandara; b. Memperjelas tanggung jawab pengelola bandara dalam pengelolaan slot time regular dan irregular c. Memperjelas pihak-pihak yang dapat mengajukan slot time; d. Penekanan terhadap tanggung jawab pengelola slot untuk melaporkan		
Direktorat Bandar Udara										
8	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perencanaan dan Pembangunan Bandar Udara	-	✓	✓	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyederhanaan peraturan menteri di bidang bandar udara (PM 55 Tahun 2023, PM 32 Tahun 2021, PM 36 Tahun 2021) b. Menghilangkan tumpang tindih pengaturan di bidang bandar udara c. pedoman dalam pelaksanaan perencanaan dan pembangunan Bandar Udara.	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Penetapan lokasi bandar udara b. Persetujuan pembangunan dan pengembangan bandar udara c. Standar fasilitas bandar udara d. Pengawasan	2025 - 2029	
9	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengoperasian Bandar Udara	-	✓	✓	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyederhanaan peraturan menteri di bidang bandar udara (PM 95, PM 31, PM 37) b. Menghilangkan tumpang tindih pengaturan di bidang bandar udara c. Pedoman pelaksanaan pengoperasian dan keselamatan bandar udara.	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. SBU/RBU b. CASR 139 c. Personel Bandar Udara d. Organisasi Bandar Udara	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan	Status			Terkait		Latar Belakang	Materi Yang Akan Diatur	Target Penyelesaian	Keterangan
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
10	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengusahaan dan Pelayanan Jasa Kebandarudaraan	-	✓	✓	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyederhanaan peraturan menteri di bidang bandar udara (PM 81, PM41) b. Menghilangkan tumpang tindih pengaturan di bidang bandar udara c. Menyesuaikan Revisi PP5 d. Pedoman pelaksanaan pengusahaan dan pelayanan bandar udara. e. Penerapan tarif transit transfer f. Penyesuaian jenis tarif jasa kebandarudaraan	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur, hal-hal sebagai berikut: a. Kegiatan Pengusahaan di Bandar Udara b. Pelayanan jasa kebandarudaraan c. Pelayanan jasa terkait bandar udara d. Dokumen standar pelayanan jasa kebandarudaraan e. Perjanjian tingkat layanan (Service Level Agreement) f. Maklumat Pelayanan g. Penilaian tingkat layanan dan Customer Satisfaction Index (CSI) h. Jenis tarif pelayanan jasa kebandarudaraan i. Struktur dan golongan tarif jasa kebandarudaraan j. Tata cara dan prosedur penetapan tarif jasa kebandarudaraan k. Pengawasan	2025 - 2029	
11	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Ground Handling	✓	-	✓	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Draft revisit PP 5 b. Adopsi ICAO Doc 10121 Manual on Ground Handling c. Peningkatan kejadian Ground Handling d. Belum adanya aturan yang mengatur kegiatan ground handling secara komprehensif	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup Ground Handling b. Kewajiban Ground Handling c. Kewajiban Airline terkait Ground Handling d. Kewajiban Bandar Udara terkait Ground Handling e. Pengawasan	2025 - 2029	
12	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Bandar Udara Ramah Lingkungan	-	✓	✓	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. sebagai tindak lanjut dari Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2012 tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara b. Sebagai pedoman penyelenggara bandar udara untuk pengelolaan lingkungan hidup	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. kewajiban penyelenggara bandar udara dalam penataan lingkungan hidup b. ruang lingkup penanggung jawab pelaksanaan pengelolaan lingkungan hidup bandar udara c. tugas dan tanggung jawab		
13	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan Tentang Rencana Induk Bandar Udara Long Bawan	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. sebagai pedoman pembangunan dan pengembangan Bandar Udara b. sebagai pemenuhan Readiness Criteria	Dalam Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. prakiraan permintaan kebutuhan pelayanan penumpang dan kargo; b. kebutuhan fasilitas; c. tata letak fasilitas; d. tahapan pelaksanaan pembangunan; e. kebutuhan dan pemanfaatan lahan; f. daerah lingkungan kerja bandar udara; g. daerah lingkungan kepentingan bandar udara; h. kawasan keselamatan operasi penerbangan; dan i. batas kawasan kebisingan.	2025 - 2029	
14	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Airport Collaborative Decision Making	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Mendukung efisiensi operasional bandar udara b. Penerapan standar dalam pengoperasian bandar udara guna kolaborasi antar stakeholder di bandar udara	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini akan diatur tata cara pelaksanaan ACDM	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan	Status			Terkait		Latar Belakang	Materi Yang Akan Diatur	Target Penyelesaian	Keterangan
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
15	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Penetapan Notice Airport Capacity	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Turunan PM Pengoperasian b. Sebagai pedoman dalam perhitungan NAC guna efektifitas pengembangan dan pengoperasian bandar udara	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Tata cara perhitungan NAC Runway b. Tata cara perhitungan NAC Apron c. Tata cara perhitungan NAC Terminal	2025 - 2029	
16	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Penyelenggaraan Pelatihan	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Turunan PM Pengoperasian b. Sebagai pedoman dalam penyelenggaraan pelatihan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur tata cara penyelenggaraan pelatihan	2025 - 2029	
17	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 30 Tahun 2022 Tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual Of Standard CASR Part 139) Volume IV Pelayanan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK)	-	✓	✓	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penambahan penjelasan penggunaan foam mutu C sebagai alternatif penggunaan foam mutu B b. Menghilangkan nurse tender sebagai persyaratan wajib kategori 7 ke atas	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Standar teknis b. Persyaratan operasi c. Bagi penyelenggara bandar udara dan penyelenggara heliport dalam melakukan pelayanan PKP-PK	2025 - 2029	
18	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 90 Tahun 2016 tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-16 (Advisory Circular Civil Aviation Safety Regulation Part 139-16) Pedoman Penyusunan Dokumen Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang menambah substansi baru mengenai Dokumen Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara (AEP) untuk heliport dan seaplane	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. pedoman penyusunan AEP Aerodrome Daratan, Heliport, Aerodrome perairan; dan b. pedoman pemeriksaan dokumen AEP.	2025 - 2029	
19	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/157/IX/2003 Tentang Pedoman Pemeliharaan Dan Pelaporan Peralatan Fasilitas Elektronika Dan Listrik Penerbangan	-	✓	✓	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyesuaian organisasi di Direktorat Fasilitas Elektronika dan Listrik Penerbangan dan Direktorat Bandar Udara b. Sebagai pedoman penyelenggara bandar udara dalam menyusun standar pemeliharaan peralatan bandar udara	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pedoman pemeliharaan peralatan mekanikal, elektronika, elektrikal, utilitas b. Keselamatan kerja dalam pemeliharaan c. Pedoman pelaporan hasil pemeliharaan peralatan mekanikal, elektronika, elektrikal, utilitas	2025 - 2029	
20	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/114/VI/2002 tentang Standar Gambar Instalasi Sistem Penerangan Bandar Udara (Airfield Lighting System)	-	✓	✓	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Menyesuaikan konfigurasi AFL terbaru sesuai dengan PR 21 Tahun 2023 MOS Vol 1 Aerodrome Daratan b. Memberikan standar gambar instalasi pekerjaan AFL	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pedoman Standar Instalasi Sistem lampu pendaratan visual b. Standar detail tentang grounding, galian kabel, fondasi, bak trafo, penanda kabel	2025 - 2029	
21	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk pelaksanaan Perjanjian Konsesi Jasa Kebandarudaraan	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Turunan PM Pengusahaan b. Sebagai pedoman dalam pelaksanaan Perjanjian Konsesi Jasa Kebandarudaraan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. pedoman penyusunan Perjanjian Konsesi; dan b. pedoman pelaksanaan Perjanjian Konsesi.	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan	Status			Terkait		Latar Belakang	Materi Yang Akan Diatur	Target Penyelesaian	Keterangan
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
22	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Manual of Standard Volume I Aerodrome Daratan	-	✓	-	✓		Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Proposal for the amendment of Annex 14, Volume I and PANS-Aerodromes (Doc 9981) relating to aerodrome design and operations yang berlaku tanggal 27 November 2025 - 2029 b. Revisi PR 21 Tahun 2021 tentang Manual of Standard Volume I Aerodrome Daratan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Revisi terkait Aerodrome Design b. Revisi terkait visual aids c. Revisi terkait apron management service	2025 - 2029	
23	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Tentang Pedoman Teknis Pembuatan Kajian Kelayakan dan Rencana Induk Bandar Udara dan Heliport	-	✓	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang bahwa PM 55 Tahun 2023 Mengamanatkan disusunnya Kajian Kelayakan dan Rencana Induk sebagai kelengkapan teknis permohonan penetapan lokasi dan rencana induk. Adapun Kep Dirjen Hubud KP 590 Tahun 2014 belum mengakomodir kajian kelayakan dan perlu penyempurnaan dalam kajian rencana induk dengan memperhatikan ketentuan bandar udara perairan.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pedoman penyusunan Kajian Kelayakan bandar udara dan heliport b. Pedoman Penyusunan kajian rencana induk bandar udara dan heliport	2025 - 2029	
Direktorat Keamanan Penerbangan										
24	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2015 dan PM 167 Tahun 2015 tentang Pengendalian Akses Masuk (Access Control) ke Daerah Keamanan Terbatas di Bandar Udara	-	-	✓	-	✓	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan disusun dengan latar belakang: a. Temuan BPK b. Prosedur yang berbeda-beda pada setiap penerbit PAS Bandara c. Penyesuaian dengan dinamika dan teknologi terbaru	Dalam Peraturan Menteri Perhubungan ini diatur: a. Daerah keamanan bandar udara; b. Pengendalian jalan masuk (access control); c. Sanksi administratif pelanggaran PAS bandar udara	2025 - 2029	
25	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 39 Tahun 2024 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang adanya temuan ICAO USAP-CMA 2024, antara lain terkait: a. Indonesia belum memiliki kebijakan untuk melakukan konsultasi dengan Negara lain dalam rangka meminta prosedur keamanan tambahan untuk penerbangan tertentu. b. belum detail ketentuan memuat persyaratan penggunaan PAS bandara selama berada di Daerah Keamanan Terbatas (DKT) c. pemeriksaan keamanan pada barang persediaan (stores) dan barang perbekalan (supplies) yang tidak tepat mengacu pada pemeriksaan bagasi kabin d. tidak ada panduan terkait menjaga integritas penanganan senjata pada penerbangan transit dan transfer e. belum adanya penjabaran komposisi Threat Image Projection (TIP) untuk masing-masing tempat pemeriksaan	Dalam Keputusan Menteri Perhubungan ini diatur: a. ketentuan Dirjen dapat meminta langkah-langkah keamanan tambahan untuk penerbangan tertentu yang berasal dari negara lain menuju Indonesia; b. ketentuan penggunaan PAS Bandara selama berada di DKT c. Pemeriksaan catering, store dan supplies dilaksanakan dengan x-ray atau manual d. Tanggung jawab BUAU dan PAUA dalam penanganan pengangkutan senjata api dan peluru e. Ketentuan komposisi TIP pada mesin x-ray	2025 - 2029	
26	Rancangan Peraturan Menteri tentang penanganan kargo dan pos	✓	-	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang pengamanan kargo dan pos yang diangkut dengan pesawat udara implementasi National Logistic Ecosystem (NLE)	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Definisi dan ruang lingkup penanganan kargo b. Ketentuan mengenai pemeriksaan, dan pengendalian keamanan kargo dan pos. c. mekanisme koordinasi dengan regulator penerbangan, dan instansi terkait keamanan. lainnya	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan	Status			Terkait		Latar Belakang	Materi Yang Akan Diatur	Target Penyelesaian	Keterangan
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
27	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Langkah Perlindungan Sistem Elektronik Kritis	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang karena meningkatnya risiko serangan siber pada data dan Sistem elektronik penerbangan yang bersifat kritis di antaranya terhadap keselamatan penerbangan, terhadap keamanan penerbangan dan terhadap pelayanan fasilitas udara (FAL)	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal terkait : a. petunjuk teknis penerapan kerangka kerja perlindungan Sistem Elektronik Penerbangan yang bersifat Kritis; b. pengelolaan identitas, autentikasi, dan kendali akses ; c. perlindungan terhadap aset fisik, data, aplikasi, serta jaringan	2025 - 2029	
28	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Hubud tentang Panduan Terbang di Area Konflik	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang yaitu terjadinya konflik bersenjata di berbagai wilayah dunia, seperti yang terjadi di Ukraina, Timur Tengah, atau Afrika, telah menunjukkan risiko besar bagi penerbangan sipil.	Dalam Rancangan Perdirjen Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal terkait proses manajemen risiko, termasuk penilaian dan mitigasi risiko, seperti melakukan penutupan dan penilaian ulang wilayah udara zona konflik untuk melindungi operasi penerbangan sipil di atas atau di dekat zona konflik.	2025 - 2029	
29	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional	-	✓	-	✓	---	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang adanya temuan ICAO USAP-CMA 2024, antara lain terkait: a. Indonesia belum memiliki kebijakan untuk melakukan konsultasi dengan Negara lain dalam rangka meminta prosedur keamanan tambahan untuk penerbangan tertentu. b. belum detail ketentuan memuat persyaratan penggunaan PAS bandara selama berada di Daerah Keamanan Terbatas (DKT) c. pemeriksaan keamanan pada barang persediaan (stores) dan barang perbekalan (supplies) yang tidak tepat mengacu pada pemeriksaan bagasi kabin d. tidak ada panduan terkait menjaga integritas penanganan senjata pada penerbangan transit dan transfer belum adanya penjabaran komposisi Threat Image Projection (TIP) untuk masing-masing tempat pemeriksaan	Dalam Keputusan Menteri Perhubungan ini diatur: a. ketentuan Dirjen dapat meminta langkah-langkah keamanan tambahan untuk penerbangan tertentu yang berasal dari negara lain menuju Indonesia; b. ketentuan penggunaan PAS Bandara selama berada di DKT c. Pemeriksaan catering, store dan supplies dilaksanakan dengan x-ray atau manual d. Tanggung jawab BUAU dan PAUA dalam penanganan pengangkutan senjata api dan peluru e. Ketentuan komposisi TIP pada mesin x-ray	2025 - 2029	
30	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2022 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 92 tentang Keselamatan Pengangkutan Barang Berbahaya dengan Pesawat Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan disusun dengan latar belakang: a. amandemen Annex 18 - The Safe Transport of Dangerous Goods by Air dan Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (Doc 9284) b. Adaptasi terhadap Perkembangan Teknologi dan Industri	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Persyaratan Pengangkutan Barang Berbahaya b. Klasifikasi Barang Berbahaya yang Dapat Diangkut c. Penetapan kriteria dan persyaratan bagi pihak yang diizinkan menangani dan mengangkut barang berbahaya		
31	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk teknis pengangkutan barang berbahaya dengan pesawat udara	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang panduan guna menjamin keselamatan pengangkutan barang berbaya melalui pesawat udara	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. prosedur, persyaratan, dan mekanisme pengelolaan barang berbahaya agar sesuai dengan standar keselamatan nasional dan internasional. b. tindakan darurat penanganan insiden	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan	Status			Terkait		Latar Belakang	Materi Yang Akan Diatur	Target Penyelesaian	Keterangan
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
32	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Bidang Penerbangan	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang panduan guna menjamin keselamatan pengangkutan barang berbaya melalui pesawat udara	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. organisasi dan tata kerja penyidik penerbangan sipil internal dan eksternal; b. wilayah kerja penyidik penerbangan sipil; dan c. administrasi penyidikan penerbangan sipil.	2025 - 2029	
33	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 36 Tahun 2024 tentang Program Pengawasan Keamanan Penerbangan Nasional	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. perkembangan ancaman terhadap penerbangan sipil b. peningkatan standar keamanan global, serta c. penyesuaian terhadap program keamanan penerbangan nasional	Dalam Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini akan diatur: a. Pembagian tugas dan fungsi pimpinan unit kerja dan operator penerbangan dalam melakukan pengawasan keamanan penerbangan b. ruang lingkup pengawasan keamanan penerbangan yang dilakukan oleh Dirjen dan internal	2025 - 2029	
34	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 40 Tahun 2024 tentang Program Pendidikan dan Pelatihan Keamanan Penerbangan Nasional	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. amandemen ICAO Annex 17 (Security) dan ICAO Aviation Security Manual (Doc 8973) b. Perkembangan Teknologi pemeriksaan Keamanan Penerbangan c. Evaluasi terhadap Program pendidikan dan Pelatihan	Dalam Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini akan diatur: a. Pembagian tugas dan fungsi pimpinan unit kerja dan operator penerbangan dalam melakukan pengawasan keamanan penerbangan b. ruang lingkup pengawasan keamanan penerbangan yang dilakukan oleh Dirjen dan internal		
35	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal perhubungan Udara tentang Perubahan Atas Keputusan Dirjen Hubud Nomor KP 207 Tahun 2021 tentang Pedoman Identifikasi terhadap data dan sistem elektronik penerbangan yang bersifat kritis	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adanya PQ 1.360 ICAO Audit USAP : “Apakah Langkah-langkah untuk melindungi sistem dan data teknologi informasi dan komunikasi penting yang digunakan untuk tujuan penerbangan sipil dari campur tangan yang melanggar hukum diterapkan secara konsisten dan efektif b. Selama proses audit, verifikasi apakah operator penerbangan telah mengidentifikasi sistem teknologi informasi dan komunikasi penting serta data yang digunakan untuk tujuan penerbangan sipil telah menetapkan langkah-langkah berbasis risiko untuk mengatasi keamanan siber sesuai kebijakan nasional c. Adanya penyesuaian dan harmonisasi dengan Perpres No.82 Tahun 2022 tentang perlindungan infrastruktur informasi vital (IIV) yang menjadi acuan perlindungan data dan sistem elektronik di Indonesia dimana sektor transportasi masuk di dalamnya dan peraturan turunannya peraturan BSSN nomor 8 tahun 2023 tentang kerangka kerja perlindungan infrastruktur vital dan Keputusan Menteri Perhubungan nomor KM 116 Tahun 2024 tentang Tim Tanggap Insiden Siber (Computer Security Incident Response Te	Dalam rancangan Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal terkait : a. Penajaman terhadap definisi tentang data dan sistem elektronik penerbangan yang bersifat kritis dengan yang dimaksud oleh Perpres 82 Infrastruktur Informasi Vital (IIV) yaitu sistem elektronik data yang bersifat vital. b. Penyelarasan terhadap proses identifikasi terhadap data dan sistem elektronik penerbangan bersifat kritis dan melakukan penilaian risiko terhadap penetapan data dan sistem elektronik penerbangan yang bersifat kritis dengan aturan dari Perpres 82 perlindungan IIV, yaitu dengan tahapan atau proses identifikasi aset berupa sistem elektronik yang menunjang layanan vital, penentuan prioritas sistem elektronik yang mendukung layanan vital berdasarkan kategori sistem elektronik dan pengukuran tingkat vitalitas sistem elektronik berdasarkan dampak dan ketergantungan. c. Penetapan terhadap kriteria - kriteria yang diacu dalam menentukan sistem elektronik penerbangan yang bersifat kritis terhadap keselamatan penerbangan, keamanan penerbangan dan pelayanan FAL untuk disesuaikan dengan Perpres 82 - kriteria yang diacu dalam menentukan sistem elektronik penerbangan yang bersifat kritis terhadap keselamatan penerbangan, keamanan penerbangan dan pelayanan FAL untuk disesuaikan dengan Perpres 82 tentang perlindungan IIV d. Menambahkan pasal untuk dapat melakukan adopsi terhadap tools atau metode dalam melakukan penilaian	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan	Status			Terkait		Latar Belakang	Materi Yang Akan Diatur	Target Penyelesaian	Keterangan
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
36	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Hubud tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Nomor KP 270 Tahun 2020 tentang Man-Portable Air Defense System/MANPADS	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang perlunya penyesuaian terhadap beberapa substansi dalam ketentuan terkait kendala dalam pelaksanaan implementasi di lapangan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal terkait : a. mengacu ketentuan ICAO. b. Penambahan Instansi Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan yang akan Menyusun dan melaksanakan rencana mitigasi (mitigation plan) Bersama-sama penyelenggara Bandar Udara mengacu kepada PQ ICAO USAP c. Penyesuaian terhadap kriteria-kriteria dalam menetapkan Daerah Perimeter Ancaman (DPA) dan Potential Launch Area (PLA) terhadap potensi Ancaman Serangan MANPADS dan senjata sejenis lainnya yang memiliki ancaman serupa	2025 - 2029	
37	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Hubud tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Hubud Nomor PR 14 Tahun 2024 tentang Persyaratan Standar Peralatan Pemeriksa (Standard Screening Requirement) Keamanan Penerbangan	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang adanya temuan ICAO USAP - CMA 2024 terkait kurang sistematis nya penyusunan standar deteksi minimum fasilitas keamanan penerbangan, khusus nya untuk bahan peledak, lebih disebabkan oleh keterbatasan deteksi peralatan yang dipasok oleh produsen, sehingga protokol pengaturan deteksi minimum tidak mampu mendeteksi ancaman minimum yang diidentifikasi oleh penilaian ancaman nasional.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur penyesuaian terkait : a. Standar deteksi minimal pada pendeteksi bahan peledak (Explosive Trace Detection/ETD) untuk pemeriksaan penumpang, orang selain penumpang, bagasi kabin, bagasi tercatat, barang bawaan, kargo dan pos b. Standar teknis operasi terhadap peralatan pemeriksa keamanan penerbangan c. Standar alat uji pendeteksi bahan peledak (Explosive Trace Detection/ETD)	2025 - 2029	
38	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Hubud tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Hubud Nomor PR 19 Tahun 2023 tentang Petunjuk Teknis Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Bagi Regulated Agent dan Pengirim Pabrikan (Know Consignor)	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang adanya penyesuaian dengan instruksi Presiden terkait National Logistik Ecosystem (NLE)	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut : a. Model Program Keamanan Kargo dan Pos Regulated Agent dan Know Consignor b. Checklist Self-Assessment Program Keamanan Kargo dan Pos c. Penyesuaian persyaratan		
39	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 138 Tahun 2018 tentang Sertifikasi Fasilitas Keamanan Penerbangan	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang yaitu pada tahun 2024 DKP memiliki aplikasi fasilitas keamanan penerbangan. Aplikasi tersebut digunakan salah satunya adalah untuk pelaksana sertifikasi fasilitas keamanan penerbangan. Dengan adanya aplikasi tersebut terdapat perubahan pada proses bisnis penerbitan dan pembaharuan sertifikat peralatan. Oleh karena hal tersebut perlu kiranya dilakukan revisi terhadap Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 138 Tahun 2018 tentang sertifikasi Fasilitas Keamanan Penerbangan.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal terkait : a. Pembaharuan pada dasar hukum b. Penyesuaian nomenklatur nama peralatan keamanan penerbangan mengacu pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Nomor PR 12 DJPU Tahun 2024 tentang Spesifikasi Teknis Fasilitas Keamanan Penerbangan. c. Perubahan proses penerbitan dan pembaharuan sertifikat peralatan dari sebelumnya dilakukan secara manual menjadi didigitalisasi (kecuali untuk pelaksanaan pemeriksaan dan pengujian kelayakan tetap dilakukan di lokasi) serta pembayaran PNBPN dilakukan sebelum dilakukannya pemeriksaan dan pengujian kelayakan d. Penajaman ketentuan terkait peralatan yang tidak perlu disertifikasi ulang. e. Penajaman Ketentuan terkait pembaharuan sertifikat dan label peralatan. f. Penghapusan tanda tangan inspektur pada label peralatan.	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan	Status			Terkait		Latar Belakang	Materi Yang Akan Diatur	Target Penyelesaian	Keterangan
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
40	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang ketentuan Bandara Domestik yang melayani penerbangan internasional	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang adanya penyesuaian dengan kondisi eksisting saat ini Dimana ada bandara domestic yang melayani penerbangan internasional misalnya untuk ibadah haji dan pengangkutan kargo internasional	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur persyaratan terkait personel, fasilitas dan prosedur yang harus dimiliki oleh bandara domestik yang melayani penerbangan internasional.	2025 - 2029	
41	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang pedoman penyusunan prosedur keamanan catering dan prosedur jaster untuk pemeriksaan kargo dan pos	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang penyesuaian dengan standard Annex 17 amandemen 18 dan revisi Program Keamanan Penerbangan Nasional	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini mengatur terkait pedoman dalam membuat prosedur pengamanan barang catering dan prosedur jaster untuk pemeriksaan kargo dan pos.	2025 - 2029	
Direktorat Navigasi Penerbangan										
42	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 9 Tahun 2023 tentang Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 175 tentang Penyelenggara Pelayanan Informasi Aeronautika	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak Lanjut ICAO USOAP PQ 7.009 b. pemenuhan Adoption annex 15 Amdt 43	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur perubahan pengaturan terkait persyaratan kualitas data dan pelayanan informasi data set.	2025 - 2029	
43	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 10 Tahun 2023 tentang Pencarian Dan Pertolongan (Search And Rescue) Pada Kecelakaan Pesawat Udara	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak Lanjut ICAO USOAP PQ 7.009 b. pemenuhan Adoption annex 12 Amdt 19	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur terkait GADSS, pelayanan operasi pencarian dan pertolongan	2025 - 2029	
44	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Kriteria Penempatan Fasilitas Elektronika dan Listrik Penerbangan (SKEP/113/VI/2002)	-	-	✓	-	✓	a. Tindak lanjut temuan BPK terkait Peralatan Fasilitas elektronika dan Listrik Penerbangan b. Tindak lanjut PM 29 Tahun 2021 tentang CASR 172	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur. antara lain hal-hal sebagai berikut: a. Kriteria penempatan fasilitas navigasi penerbangan; b. Persyaratan penempatan Fasilitas Navigasi Penerbangan	2025 - 2029	
45	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Prosedur dan tata cara pemberian exemption Bidang Navigasi Penerbangan	✓	-	-	-	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai Tindak Lanjut Audit BPK	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur pengusulan exemption bidang navigasi penerbangan; dan b. Prosedur pelaksanaan exemption bidang navigasi penerbangan	2025 - 2029	
46	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk dan Tata Cara Penyelenggaraan Kalibrasi Fasilitas Navigasi dan Prosedur Penerbangan (SKEP 116 Th 2010 dan KP 85 Th 2014)	-	-	✓	-	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut audit BPK terkait perlunya dilakukan revisi atas SKEP 116/2010 dan KP 85/2014 ttg tata Cara Penyelenggaraan Kalibrasi Fasilitas Navigasi dan Prosedur Penerbangan b. Tindak lanjut CASR 171 mengenai kalibrasi	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur penyelenggaraan Kalibrasi Fasilitas Navigasi dan prosedur Penerbangan b. Jenis fasilitas dan prosedur penerbangan c. Masa berlaku/periodisasi kegiatan kalibrasi;	2025 - 2029	
47	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal tentang Kajian Aeronautika	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Pemenuhan ketentuan UU No. 1 Tahun 2009 dan PM 11 Tahun 2022 tentang CASR 173 b. Pemberian panduan dalam pelaksanaan kajian aeronautika	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur terkait: a. Alur proses pengusulan kajian aeronautika b. Mekanisme pelaksanaan kajian aeronautika c. Hasil kajian aeronautika	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan	Status			Terkait		Latar Belakang	Materi Yang Akan Diatur	Target Penyelesaian	Keterangan
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
48	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan tentang Perubahan atas PR 18 Tahun 2023 (MOS 69-02)	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai tindak lanjut perubahan PM 87 Tahun 2021 tentang CASR 69	Dalam rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini akan diatur perubahan antara lain terkait: a. Jenis rating personel teknik telekomunikasi penerbangan kelompok kalibrasi fasilitas penerbangan b. persyaratan dan kewenangan rating personel teknik telekomunikasi penerbangan kelompok kalibrasi fasilitas penerbangan	2025 - 2029	
49	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal tentang Perubahan atas PR 20 Tahun 2023 (SI 69-02)	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai tindak lanjut perubahan PM 87 Tahun 2021 tentang CASR 69	Dalam rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini akan diatur perubahan terkait: a. pengujian rating personel teknik telekomunikasi penerbangan kelompok kalibrasi fasilitas penerbangan. b. persyaratan dan kewenangan rating personel teknik telekomunikasi penerbangan kelompok kalibrasi fasilitas penerbangan	2025 - 2029	
50	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 62 Tahun 2017 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan	-	-	✓	✓	✓	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut temuan audit BPK terkait sistem manajemen keselamatan penerbangan. b. Adopsi Annex 19 2nd edition	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pedoman dan Mekanisme Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan Penerbangan; dan b. Mekanisme dan Sistem Pelaporan Keselamatan Penerbangan	2025 - 2029	
51	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Program Keselamatan Penerbangan Nasional	-	-	✓	✓	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut temuan audit BPK terkait program keselamatan penerbangan nasional. b. Adopsi Annex 19 2nd Edition. c. Akan mencabut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2016 tentang Program Keselamatan Penerbangan Nasional	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Kebijakan, Sasaran dan Sumber Daya Keselamatan Penerbangan Nasional b. Manajemen Resiko Keselamatan Penerbangan Nasional c. Jaminan Keselamatan Penerbangan Nasional d. Promosi Keselamatan Penerbangan Nasional	2025 - 2029	
52	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal tentang AC 19 - 03 List Classifying occurrence in sipil aviation to be mandatorily reported	✓	-	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition. b. Perlunya standarisasi klasifikasi kejadian yang dilaporkan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Daftar Klasifikasi kejadian b. Penjelasan klasifikasi kejadian	2025 - 2029	
53	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 241 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-01 Sistem Pelaporan Kejadian Wajib (Mandatory Occurrence Reporting System)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition. b. Revisi CASR 19 c. Perubahan alur pelaporan (melibatkan KNKT)	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup b. Prosedur analisis data MOR	2025 - 2029	
54	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-01 (Advisory Circular 19-01) Sistem Pelaporan kejadian Wajib (Mandatory Occurrence Reporting System)	-	✓	-	✓	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition b. Revisi CASR 19 c. Perubahan format pelaporan d. Perubahan ruang lingkup pelaporan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup b. Prosedur pelaporan c. Kewajiban operator d. Format pelaporan	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan	Status			Terkait		Latar Belakang	Materi Yang Akan Diatur	Target Penyelesaian	Keterangan
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
55	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-02 (Advisory Circular 19-02) Sistem Pelaporan Sukarela (Voluntary Reporting System (VRS))	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition b. Revisi CASR 19 c. Perubahan ruang lingkup pelaporan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup b. Prosedur pelaporan	2025 - 2029	
56	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Nomor : KP 242 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-02 (Staff Instruction 19-02) Sistem Pelaporan Sukarela (Voluntary Reporting System)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition b. Revisi CASR 19	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup b. Prosedur analisis data VRS	2025 - 2029	
57	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk Teknis Penetapan dan Pengawasan Indikator Kinerja Keselamatan Penerbangan/SPI	✓	-	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition b. Penggabungan SPI yang sebelumnya ditetapkan masing-masing direktorat	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Penetapan indikator keselamatan b. Tata cara evaluasi SPI	2025 - 2029	
58	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: PR 15 Tahun 2024 tentang Petunjuk Teknis Penanganan ICAO State Letter	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Terdapat kendala dalam penanganan ICAO State Letter yang memerlukan tanggapan dari 2 unit kerja atau lebih. b. Pembahasan yang terpusat pada bagian KASIHKU seringkali menjadi kendala dalam percepatan penanganan c. Terdapat beberapa tanggapan terhadap ICAO State Letter yang melewati batas waktu d. Sebagai Upaya percepatan dan efektifitas tindak lanjut ICAO State Letter dimaksud diperlukan revisi KP.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini diatur penambahan klausul yang memberikan kesempatan bagi unit kerja teknis untuk menginisiasi pembahasan serta penyampaian tanggapan secara langsung kepada ICAO untuk State Letter yang memerlukan tanggapan dari 2 unit kerja atau lebih beserta tata caranya.	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan	Status			Terkait		Latar Belakang	Materi Yang Akan Diatur	Target Penyelesaian	Keterangan
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
59	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk Teknis Program Secondment di Kantor Organisasi Penerbangan Sipil Internasional/International Civil Aviation Organization (ICAO) bagi Sumber Daya Manusia di luar Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Meningkatkan peran dan kontribusi aktif Indonesia pada penerbangan sipil Internasional, serta sebagai upaya mengoptimalkan keanggotaan Indonesia pada ICAO b. Dorongan dari Kementerian Luar Negeri terkait Peraturan Presiden Nomor 30 Tahun 2009 tentang keanggotaan dan kontribusi pada organisasi internasional yang mengamankan n agar keanggotaan Indonesia wajib memiliki manfaat yang salah satunya adalah peningkatan jumlah WNI yang bekerja pada organisasi Internasional tersebut baik secara mandiri maupun dalam skema penugasan. c. Mengakomodir minat dari permintaan dari para pemangku kepentingan yakni operator penerbangan sipil nasional serta Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Udara untuk menugaskan personilnya pada program secondment. d. Perlu penyederhanaan proses birokrasi guna penyampaian informasi mengenai tawaran secondment dan pembentukan prosedur baku mengenai pengusulan dan penugasan SDM eksternal pada rangkaian proses secondment.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Tata cara pendistribusian tawaran secondment (State Letter) dan pembentukan kelompok kerja b. Tata cara pengusulan dan penugasan SDM pada program Secondment. c. Persyaratan umum calon kandidat secondment. d. Kewajiban instansi/operator pengirim e. Hak dan kewajiban secondment. f. Masa penugasan; dan g. Pengakhiran penugasan.	2025 - 2029	
60	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk Teknis Tata Cara Keterlibatan Unit Eksternal Direktorat Jenderal Perhubungan Udara pada Kelompok Kerja (Working Group) ICAO	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Arahan Direktur Jenderal Perhubungan Udara untuk dapat membuka kesempatan bagi pihak eksternal agar bergabung pada keanggotaan Indonesia di dalam working group ICAO. b. Permohonan dari Universitas Indonesia untuk bergabung pada working group ICAO khusus dibidang kesehatan penerbangan. c. Kesepakatan rapat internal Ditjen Perhubungan Udara agar disusun KP Direktur Jenderal guna dasar keterlibatan pihak eksternal pada keanggotaan Indonesia di dalam working group ICAO	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur penyampaian tawaran (baik melalui mekanisme State Letter ataupun permintaan/kebutuhan Indonesia) b. Prosedur penyampaian nominasi kepada Ditjen Perhubungan Udara dan kepada ICAO dengan membuat credentials (kualifikasi nominee dan justifikasi untuk bergabung c. Tugas dan tanggung jawab baik Ditjen Perhubungan Udara maupun pihak eksternal termasuk mekanisme pembiayaan. d. Prosedur penyampaian masukan/tanggapan pada working group. e. Prosedur terkait Langkah-langkah tindak lanjut kehadiran pihak eksternal pada pertemuan working group. f. Prosedur pengakhiran keanggotaan pada working group.	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan	Status			Terkait		Latar Belakang	Materi Yang Akan Diatur	Target Penyelesaian	Keterangan
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
61	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk Teknis Pengesahan Perjanjian Internasional di Bidang Penerbangan Sipil	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Guna menindaklanjuti kewajiban Direktur Jenderal Perhubungan Udara mengenai pengesahan perjanjian internasional di bidang penerbangan sipil. b. Pemetaan tugas masing-masing unit kerja di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara terkait pengesahan perjanjian internasional.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Tugas dan tanggung jawab masing-masing unit kerja. b. Langkah-langkah guna upaya pengesahan perjanjian internasional termasuk penyelenggaraan Focus group Discussion, public hearing, dan penyusunan dokumen-dokumen kelengkapan administrasi. c. Prosedur pengajuan pengesahan perjanjian internasional di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara		

No	Judul Rancangan Peraturan	Status			Terkait		Latar Belakang	Materi Yang Akan Diatur	Target Penyelesaian	Keterangan
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
Bagian SDMO										
62	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 Tahun 2014 tentang Kriteria Klasifikasi Organisasi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang penilaian kriteria klasifikasi yang perlu diupdate/ disesuaikan.	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Kompon kriteria klasifikasi b. Penilaian Kriteria Klasifikasi c. Penetapan Klasifikasi d. Tata Cara Perhitungan dan Penilaian Kriteria Klasifikasi	2025 - 2029	
63	RPM Revisi PM 40/2014 Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang antara lain : a. Adanya perubahan kelas bandar udara berdasarkan penilaian kriteria klasifikasi sehingga akan berdampak pada perubahan eselon b. Penyempurnaan tugas dan fungsi	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Perubahan kelas bandara b. Penyesuaian tugas fungsi	2025 - 2029	
64	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 198 Tahun 2017 tentang Perencanaan SDM Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang untuk Penyesuaian sehubungan dengan Adanya simplifikasi jabatan pelaksana dalam Keputusan Menteri PAN dan RB 11 Tahun 2024 tentang Jabatan Pelaksana Aparatur Sipil Negara Di Lingkungan Instansi Pemerintah	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur tata cara penghitungan Analisa Beban Kerja dengan menggunakan nomenklatur jabatan baru yang disesuaikan dengan Kepmenpan 11 Tahun 2024 tentang Jabatan Pelaksana Aparatur Sipil Negara Di Lingkungan Instansi Pemerintah	2025 - 2029	
65	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Proses Bisnis Unit Pelaksana Teknis di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara						Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang: a. Permen PANRB 2 Tahun 2023 tentang organisasi unit Pelaksana Teknis Kementerian/Lembaga Mengamanatkan bahwa proses bisnis dijadikan pertimbangan dalam pembentukan/pengubahan organisasi. b. Tindak lanjut Permenpan Rb 19 Tahun 2008 tentang penyusunan peta proses bisnis instansi pemerintah c. Tindak lanjut PM 53 Tahun 2018 tentang proses bisnis di lingkungan Kementerian Perhubungan. d. Tindak lanjut KM 8 Tahun 2024 tentang peta proses, peta sub proses dan peta relasi di Kementerian Perhubungan. e. Tindak lanjut KM 69 Tahun 2023 tentang Manajemen Risiko di lingkungan Kementerian Perhubungan, Dimana penyusunan manajemen risiko menggunakan proses bisnis sebagai dasar penyusunan f. Penyusunan SPBE (Sistem Pemerintah Berbasis Elektronik) yang penyusunannya menggunakan proses bisnis sebagai dasar.	Proses bisnis pada UPT di Rektorat Jenderal Perhubungan Udara yang terdiri dari peta sub proses level 2 dan peta lintas fungsi/CFM (Cross Function Map)	2025 - 2029	
Bagian Perencanaan										
66	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Roadmap Teknologi informasi dan Komunikasi di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025 - 2029	-	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Dalam rangka pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi dalam proses pemerintahan (e-government) di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara b. Saat ini banyak sekali usulan TIK yang sudah masuk sehingga perlu ditetapkan tahun ini	Dalam rancangan keputusan direktur jenderal perhubungan udara ini akan diatur konsep TIK Ditjen Perhubungan Udara tahun 2025 - 2029 -2029	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan	Status			Terkait		Latar Belakang	Materi Yang Akan Diatur	Target Penyelesaian	Keterangan
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
67	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Rencana Strategis Ditjen Perhubungan Udara 2025 - 2029 - 2029	-	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang dalam rangka pembinaan dan perencanaan pembangunan sub sektor perhubungan udara secara nasional Perlu ditetapkan Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Udara tahun 2025 - 2029 sebagai pedoman oleh setiap unit kerja di lingkungan DJPU	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Visi, Misi, tujuan dan sasaran Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025 - 2029 b. Arah kebijakan dan strategi Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025 - 2029 c. Target Kinerja dan Kerangka Pendanaan tahun 2020-2029	2025 - 2029	
68	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Penetapan Indikator Kinerja Kegiatan di lingkungan Kantor Pusat, Otoritas Bandar Udara, dan Unit Penyelenggara Bandar Udara	-	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang yaitu perlu ditetapkan Indikator Kinerja Kegiatan di lingkungan Kantor Pusat, OBU, UPBU untuk acuan ukuran kinerja untuk menyusun dokumen rencana kinerja tahunan, rencana kerja dan anggaran, perjanjian kinerja, pengukuran kinerja, laporan kinerja dan evaluasi pencapaian kinerja	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Indikator Kinerja Kegiatan b. Indikator Kinerja Penunjang c. Petunjuk manual indikator kinerja Kegiatan	2025 - 2029	
69	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Penerapan dan Kelompok Kerja Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di lingkungan DJPU	-	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai acuan dalam Menjalankan Akuntabilitas kinerja melalui system AKIP sesuai Permenpan 53 tahun 2016 dan Permenhub 85 tahun 2020 guna melaksanakan sistem perencanaan, monitoring, pelaporan dan evaluasi	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur petunjuk teknis Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di lingkungan DJPU, yang memuat: a. Perancangan desain evaluasi AKIP b. Pelaksanaan evaluasi AKIP c. Pelaporan dan Pengkomunikasian hasil evaluasi AKIP d. Kelompok Kerja Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di lingkungan DJPU	2025 - 2029	
70	Peraturan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Penerapan Manajemen Risiko dan SPIP sebagai pelaksanaan pengendalian di lingkungan DJPU	-	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang meningkatkan kualitas perencanaan, kinerja, dan efektivitas pengendalian intern melalui penerapan manajemen risiko diperlukan pedoman teknis yang akan dijadikan acuan oleh unit kerja di Lingkungan DJPU. Manajemen risiko adalah salah satu komponen utama dalam SPIP. Manajemen risiko merupakan proses terstruktur untuk mengidentifikasi, mengevaluasi, mitigasi, dan mengendalikan risiko yang dapat menghambat pencapaian tujuan organisasi.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur: a. Prinsip Manajemen Risiko b. Kerangka Kerja Manajemen Risiko c. Infrastruktur Manajemen Risiko d. Tahapan proses manajemen risiko e. Komunikasi dan Konsultasi f. Penetapan Konteks g. Penilaian Risiko h. Pemantauan dan Tinjauan i. Pencatatan/Dokumentasi dan Pelaporan		
71	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang penetapan UPR (Unit Pengelolaan Risiko) dan UMR (Unit Manajemen Risiko)						Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai acuan bagi unit kerja di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara dalam penyusunan Infrastruktur dan Proses Manajemen Risiko	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur Struktur Manajemen Risiko yang dilaksanakan oleh Unit Manajemen Risiko yang memiliki tugas dan fungsi Perencanaan tingkat Kementerian/Eselon I/Unit Kerja Mandiri	2025 - 2029	
Bagian Keuangan										
72	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 260 Tahun 2019 tentang Petunjuk Pelaksanaan Penggunaan Dana PNBPN secara Terpusat di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara						Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang penyesuaian terhadap KP 260 Tahun 2019		2025 - 2029	

LAMPIRAN III

MATRIKS KERANGKA REGULASI DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA PADA KANTOR UPBU YUVAI SEMARING TAHUN 2025 - 2029

No	Judul Rancangan Peraturan	Status			Terkait		Latar Belakang	Materi Yang Akan Diatur	Target Penyelesaian	Keterangan
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
Direktorat Angkutan Udara										
1	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 30 Tahun 2021 tentang Standar Minimal Pelayanan Penumpang Angkutan Udara	-	✓	✓	-	-	Rancangan Peraturan Menteri ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyelarasan dengan revisi Peraturan Menteri Perhubungan PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut b. Akan mencabut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 89 Tahun 2015 Penanganan Keterlambatan Penerbangan (Delay Management) pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur besaran kompensasi keterlambatan penerbangan dan evaluasi terhadap pengaturan penilaian delay management Badan Usaha Angkutan Udara.	2025 - 2029	
2	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2016 tentang Pengelolaan Alokasi Ketersediaan Waktu Terbang (Slot Time) Bandar Udara	-	✓	-	-	-	a. Evaluasi terkait organisasi penyelenggaraan slot b. Jumlah bandar udara yang dikelola oleh pengelola slot Indonesia (Indonesia Airport Slot Management/ IASM).	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. evaluasi organisasi penyelenggaraan slot; dan b. fleksibilitas penetapan bandar udara yang akan dikelola oleh pengelola slot (Indonesia Airport Slot Management/ IASM).	2025 - 2029	
3	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 35 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara (sebagaimana telah terbitnya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2025 - 2029 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 35 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara)	-	✓	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri ini disusun dengan latar belakang yaitu sebagai revisi sehubungan dengan adanya rencana perubahan Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2021 dan perubahan substansi lainnya	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Overflying b. Hak angkut (ketentuan terkait penambahan kapasitas, dsb) c. Pengaturan tentang Part Charter (termasuk Angkutan umroh) d. Ketentuan Penunjukkan Designated Airlines (Pencabutan designated airlines bagi maskapai nasional yang tidak melakukan penerbangan sesuai dengan surat penunjukkan) e. Cabotage (bentuk-bentuk yang termasuk dalam Cabotage/modified Cabotage) f. Pengaturan tarif untuk pelaksanaan codeshare yang dilakukan antara BUAU yang berbeda kelas pelayanan pada rute dalam negeri (hal ini apakah bisa dicantumkan pada aturan terkait tarif) g. Persyaratan penanggung jawab perwakilan perusahaan angkutan udara asing (bertempat tinggal di Indonesia dan tidak merangkap sebagai penanggung jawab perwakilan perusahaan angkutan udara asing lain).	2025 - 2029	
4	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 79 Tahun 2017 tentang Kriteria dan Penyelenggaraan Kegiatan Angkutan Udara Perintis dan Subsidi Angkutan Udara Kargo	-	✓	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri ini disusun dengan latar belakang untuk penyesuaian pengaturan kriteria dan Penyelenggaraan kegiatan angkutan udara perintis dan subsidi angkutan udara kargo dengan kondisi saat ini	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. usulan perubahan terkait kriteria, penyelenggaraan, pelaksanaan, serta mekanisme evaluasi angkutan udara perintis. b. sedang dipertimbangkan jika model subsidi diubah (formulasi subsidi)	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan	Status			Terkait		Latar Belakang	Materi Yang Akan Diatur	Target Penyelesaian	Keterangan
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
5	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk Pelaksanaan Terbang/Flight Approval (FA)	-	-	✓	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Pencabutan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara SKEP 195 Tahun 2008 tentang Petunjuk Pelaksanaan Terbang/Flight Approval (FA) b. Penyesuaian pengaturan persetujuan terbang (flight approval/FA) dengan kondisi saat ini.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. kegiatan penerbangan yang wajib memiliki persetujuan terbang; b. tata cara penerbitan persetujuan terbang; dan c. kewenangan penerbitan persetujuan terbang.	2025 - 2029	
6	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang SOP Tata Cara dan Evaluasi Pelaksanaan Penerbangan Berjadwal Tidak Sesuai Dengan Penetapan Pelaksanaan Rute Penerbangan (PPRP)	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai amanat/juknis revisi pasal terkait evaluasi realisasi Pelaksanaan PRPP (Slot time) dari PM 35 Tahun 2021.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: Pelaporan data realisasi penerbangan: a. validasi data realisasi; b. evaluasi dan rekomendasi; c. tindak lanjut rekomendasi; d. pengawasan terhadap hasil tindak lanjut rekomendasi.	2025 - 2029	
7	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor:KP 112 Tahun 2017 Tentang Tata cara Pengelolaan Alokasi Ketersediaan Waktu Terbang (Slot Time) Bandar Udara	-	✓	-	-	-	KP 112 Tahun 2017 adalah Peraturan tentang Tata Cara Pengelolaan Slot yang menunjuk kepada PM 57 Tahun 2016. Ketika Peraturan induknya direvisi, maka peraturan pelaksanaannya juga perlu untuk direvisi	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Penguatan fungsi penyelenggara Bandar Udara sebagai penanggung jawab Tunggal (single accountable) operasional di bandara; b. Memperjelas tanggung jawab pengelola bandara dalam pengelolaan slot time regular dan irregular c. Memperjelas pihak-pihak yang dapat mengajukan slot time; d. Penekanan terhadap tanggung jawab pengelola slot untuk melaporkan		
Direktorat Bandar Udara										
8	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perencanaan dan Pembangunan Bandar Udara	-	✓	✓	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyederhanaan peraturan menteri di bidang bandar udara (PM 55 Tahun 2023, PM 32 Tahun 2021, PM 36 Tahun 2021) b. Menghilangkan tumpang tindih pengaturan di bidang bandar udara c. pedoman dalam pelaksanaan perencanaan dan pembangunan Bandar Udara.	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Penetapan lokasi bandar udara b. Persetujuan pembangunan dan pengembangan bandar udara c. Standar fasilitas bandar udara d. Pengawasan	2025 - 2029	
9	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengoperasian Bandar Udara	-	✓	✓	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyederhanaan peraturan menteri di bidang bandar udara (PM 95, PM 31, PM 37) b. Menghilangkan tumpang tindih pengaturan di bidang bandar udara c. Pedoman pelaksanaan pengoperasian dan keselamatan bandar udara.	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. SBU/RBU b. CASR 139 c. Personel Bandar Udara d. Organisasi Bandar Udara	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan	Status			Terkait		Latar Belakang	Materi Yang Akan Diatur	Target Penyelesaian	Keterangan
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
10	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengusahaan dan Pelayanan Jasa Kebandarudaraan	-	✓	✓	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyederhanaan peraturan menteri di bidang bandar udara (PM 81, PM41) b. Menghilangkan tumpang tindih pengaturan di bidang bandar udara c. Menyesuaikan Revisi PP5 d. Pedoman pelaksanaan pengusahaan dan pelayanan bandar udara. e. Penerapan tarif transit transfer f. Penyesuaian jenis tarif jasa kebandarudaraan	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur, hal-hal sebagai berikut: a. Kegiatan Pengusahaan di Bandar Udara b. Pelayanan jasa kebandarudaraan c. Pelayanan jasa terkait bandar udara d. Dokumen standar pelayanan jasa kebandarudaraan e. Perjanjian tingkat layanan (Service Level Agreement) f. Maklumat Pelayanan g. Penilaian tingkat layanan dan Customer Satisfaction Index (CSI) h. Jenis tarif pelayanan jasa kebandarudaraan i. Struktur dan golongan tarif jasa kebandarudaraan j. Tata cara dan prosedur penetapan tarif jasa kebandarudaraan k. Pengawasan	2025 - 2029	
11	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Ground Handling	✓	-	✓	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Draft revisit PP 5 b. Adopsi ICAO Doc 10121 Manual on Ground Handling c. Peningkatan kejadian Ground Handling d. Belum adanya aturan yang mengatur kegiatan ground handling secara komprehensif	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup Ground Handling b. Kewajiban Ground Handling c. Kewajiban Airline terkait Ground Handling d. Kewajiban Bandar Udara terkait Ground Handling e. Pengawasan	2025 - 2029	
12	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Bandar Udara Ramah Lingkungan	-	✓	✓	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. sebagai tindak lanjut dari Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2012 tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara b. Sebagai pedoman penyelenggara bandar udara untuk pengelolaan lingkungan hidup	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. kewajiban penyelenggara bandar udara dalam penataan lingkungan hidup b. ruang lingkup penanggung jawab pelaksanaan pengelolaan lingkungan hidup bandar udara c. tugas dan tanggung jawab		
13	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan Tentang Rencana Induk Bandar Udara Long Bawan	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. sebagai pedoman pembangunan dan pengembangan Bandar Udara b. sebagai pemenuhan Readiness Criteria	Dalam Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. prakiraan permintaan kebutuhan pelayanan penumpang dan kargo; b. kebutuhan fasilitas; c. tata letak fasilitas; d. tahapan pelaksanaan pembangunan; e. kebutuhan dan pemanfaatan lahan; f. daerah lingkungan kerja bandar udara; g. daerah lingkungan kepentingan bandar udara; h. kawasan keselamatan operasi penerbangan; dan i. batas kawasan kebisingan.	2025 - 2029	
14	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Airport Collaborative Decision Making	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Mendukung efisiensi operasional bandar udara b. Penerapan standar dalam pengoperasian bandar udara guna kolaborasi antar stakeholder di bandar udara	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini akan diatur tata cara pelaksanaan ACDM	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan	Status			Terkait		Latar Belakang	Materi Yang Akan Diatur	Target Penyelesaian	Keterangan
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
15	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Penetapan Notice Airport Capacity	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Turunan PM Pengoperasian b. Sebagai pedoman dalam perhitungan NAC guna efektifitas pengembangan dan pengoperasian bandar udara	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Tata cara perhitungan NAC Runway b. Tata cara perhitungan NAC Apron c. Tata cara perhitungan NAC Terminal	2025 - 2029	
16	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Penyelenggaraan Pelatihan	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Turunan PM Pengoperasian b. Sebagai pedoman dalam penyelenggaraan pelatihan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur tata cara penyelenggaraan pelatihan	2025 - 2029	
17	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 30 Tahun 2022 Tentang Standar Teknis dan Operasi Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (Manual Of Standard CASR Part 139) Volume IV Pelayanan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK)	-	✓	✓	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penambahan penjelasan penggunaan foam mutu C sebagai alternatif penggunaan foam mutu B b. Menghilangkan nurse tender sebagai persyaratan wajib kategori 7 ke atas	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Standar teknis b. Persyaratan operasi c. Bagi penyelenggara bandar udara dan penyelenggara heliport dalam melakukan pelayanan PKP-PK	2025 - 2029	
18	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 90 Tahun 2016 tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-16 (Advisory Circular Civil Aviation Safety Regulation Part 139-16) Pedoman Penyusunan Dokumen Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang menambah substansi baru mengenai Dokumen Rencana Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara (AEP) untuk heliport dan seaplane	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. pedoman penyusunan AEP Aerodrome Daratan, Heliport, Aerodrome perairan; dan b. pedoman pemeriksaan dokumen AEP.	2025 - 2029	
19	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/157/IX/2003 Tentang Pedoman Pemeliharaan Dan Pelaporan Peralatan Fasilitas Elektronika Dan Listrik Penerbangan	-	✓	✓	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Penyesuaian organisasi di Direktorat Fasilitas Elektronika dan Listrik Penerbangan dan Direktorat Bandar Udara b. Sebagai pedoman penyelenggara bandar udara dalam menyusun standar pemeliharaan peralatan bandar udara	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pedoman pemeliharaan peralatan mekanikal, elektronika, elektrikal, utilitas b. Keselamatan kerja dalam pemeliharaan c. Pedoman pelaporan hasil pemeliharaan peralatan mekanikal, elektronika, elektrikal, utilitas	2025 - 2029	
20	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/114/VI/2002 tentang Standar Gambar Instalasi Sistem Penerangan Bandar Udara (Airfield Lighting System)	-	✓	✓	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Menyesuaikan konfigurasi AFL terbaru sesuai dengan PR 21 Tahun 2023 MOS Vol 1 Aerodrome Daratan b. Memberikan standar gambar instalasi pekerjaan AFL	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pedoman Standar Instalasi Sistem lampu pendaratan visual b. Standar detail tentang grounding, galian kabel, fondasi, bak trafo, penanda kabel	2025 - 2029	
21	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk pelaksanaan Perjanjian Konsesi Jasa Kebandarudaraan	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Turunan PM Pengusahaan b. Sebagai pedoman dalam pelaksanaan Perjanjian Konsesi Jasa Kebandarudaraan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. pedoman penyusunan Perjanjian Konsesi; dan b. pedoman pelaksanaan Perjanjian Konsesi.	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan	Status			Terkait		Latar Belakang	Materi Yang Akan Diatur	Target Penyelesaian	Keterangan
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
22	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Manual of Standard Volume I Aerodrome Daratan	-	✓	-	✓		Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Proposal for the amendment of Annex 14, Volume I and PANS-Aerodromes (Doc 9981) relating to aerodrome design and operations yang berlaku tanggal 27 November 2025 - 2029 b. Revisi PR 21 Tahun 2021 tentang Manual of Standard Volume I Aerodrome Daratan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Revisi terkait Aerodrome Design b. Revisi terkait visual aids c. Revisi terkait apron management service	2025 - 2029	
23	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Tentang Pedoman Teknis Pembuatan Kajian Kelayakan dan Rencana Induk Bandar Udara dan Heliport	-	✓	✓	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang bahwa PM 55 Tahun 2023 Mengamanatkan disusunnya Kajian Kelayakan dan Rencana Induk sebagai kelengkapan teknis permohonan penetapan lokasi dan rencana induk. Adapun Kep Dirjen Hubud KP 590 Tahun 2014 belum mengakomodir kajian kelayakan dan perlu penyempurnaan dalam kajian rencana induk dengan memperhatikan ketentuan bandar udara perairan.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pedoman penyusunan Kajian Kelayakan bandar udara dan heliport b. Pedoman Penyusunan kajian rencana induk bandar udara dan heliport	2025 - 2029	
Direktorat Keamanan Penerbangan										
24	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2015 dan PM 167 Tahun 2015 tentang Pengendalian Akses Masuk (Access Control) ke Daerah Keamanan Terbatas di Bandar Udara	-	-	✓	-	✓	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan disusun dengan latar belakang: a. Temuan BPK b. Prosedur yang berbeda-beda pada setiap penerbit PAS Bandara c. Penyesuaian dengan dinamika dan teknologi terbaru	Dalam Peraturan Menteri Perhubungan ini diatur: a. Daerah keamanan bandar udara; b. Pengendalian jalan masuk (access control); c. Sanksi administratif pelanggaran PAS bandar udara	2025 - 2029	
25	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 39 Tahun 2024 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang adanya temuan ICAO USAP-CMA 2024, antara lain terkait: a. Indonesia belum memiliki kebijakan untuk melakukan konsultasi dengan Negara lain dalam rangka meminta prosedur keamanan tambahan untuk penerbangan tertentu. b. belum detail ketentuan memuat persyaratan penggunaan PAS bandara selama berada di Daerah Keamanan Terbatas (DKT) c. pemeriksaan keamanan pada barang persediaan (stores) dan barang perbekalan (supplies) yang tidak tepat mengacu pada pemeriksaan bagasi kabin d. tidak ada panduan terkait menjaga integritas penanganan senjata pada penerbangan transit dan transfer e. belum adanya penjabaran komposisi Threat Image Projection (TIP) untuk masing-masing tempat pemeriksaan	Dalam Keputusan Menteri Perhubungan ini diatur: a. ketentuan Dirjen dapat meminta langkah-langkah keamanan tambahan untuk penerbangan tertentu yang berasal dari negara lain menuju Indonesia; b. ketentuan penggunaan PAS Bandara selama berada di DKT c. Pemeriksaan catering, store dan supplies dilaksanakan dengan x-ray atau manual d. Tanggung jawab BUAU dan PAUA dalam penanganan pengangkutan senjata api dan peluru e. Ketentuan komposisi TIP pada mesin x-ray	2025 - 2029	
26	Rancangan Peraturan Menteri tentang penanganan kargo dan pos	✓	-	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang pengamanan kargo dan pos yang diangkut dengan pesawat udara implementasi National Logistic Ecosystem (NLE)	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Definisi dan ruang lingkup penanganan kargo b. Ketentuan mengenai pemeriksaan, dan pengendalian keamanan kargo dan pos. c. mekanisme koordinasi dengan regulator penerbangan, dan instansi terkait keamanan. lainnya	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan	Status			Terkait		Latar Belakang	Materi Yang Akan Diatur	Target Penyelesaian	Keterangan
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
27	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Langkah Perlindungan Sistem Elektronik Kritis	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang karena meningkatnya risiko serangan siber pada data dan Sistem elektronik penerbangan yang bersifat kritis di antaranya terhadap keselamatan penerbangan, terhadap keamanan penerbangan dan terhadap pelayanan fasilitas udara (FAL)	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal terkait : a. petunjuk teknis penerapan kerangka kerja perlindungan Sistem Elektronik Penerbangan yang bersifat Kritis; b. pengelolaan identitas, autentikasi, dan kendali akses ; c. perlindungan terhadap aset fisik, data, aplikasi, serta jaringan	2025 - 2029	
28	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Hubud tentang Panduan Terbang di Area Konflik	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang yaitu terjadinya konflik bersenjata di berbagai wilayah dunia, seperti yang terjadi di Ukraina, Timur Tengah, atau Afrika, telah menunjukkan risiko besar bagi penerbangan sipil.	Dalam Rancangan Perdirjen Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal terkait proses manajemen risiko, termasuk penilaian dan mitigasi risiko, seperti melakukan penutupan dan penilaian ulang wilayah udara zona konflik untuk melindungi operasi penerbangan sipil di atas atau di dekat zona konflik.	2025 - 2029	
29	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional	-	✓	-	✓	---	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang adanya temuan ICAO USAP-CMA 2024, antara lain terkait: a. Indonesia belum memiliki kebijakan untuk melakukan konsultasi dengan Negara lain dalam rangka meminta prosedur keamanan tambahan untuk penerbangan tertentu. b. belum detail ketentuan memuat persyaratan penggunaan PAS bandara selama berada di Daerah Keamanan Terbatas (DKT) c. pemeriksaan keamanan pada barang persediaan (stores) dan barang perbekalan (supplies) yang tidak tepat mengacu pada pemeriksaan bagasi kabin d. tidak ada panduan terkait menjaga integritas penanganan senjata pada penerbangan transit dan transfer belum adanya penjabaran komposisi Threat Image Projection (TIP) untuk masing-masing tempat pemeriksaan	Dalam Keputusan Menteri Perhubungan ini diatur: a. ketentuan Dirjen dapat meminta langkah-langkah keamanan tambahan untuk penerbangan tertentu yang berasal dari negara lain menuju Indonesia; b. ketentuan penggunaan PAS Bandara selama berada di DKT c. Pemeriksaan catering, store dan supplies dilaksanakan dengan x-ray atau manual d. Tanggung jawab BUAU dan PAUA dalam penanganan pengangkutan senjata api dan peluru e. Ketentuan komposisi TIP pada mesin x-ray	2025 - 2029	
30	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2022 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 92 tentang Keselamatan Pengangkutan Barang Berbahaya dengan Pesawat Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan disusun dengan latar belakang: a. amandemen Annex 18 - The Safe Transport of Dangerous Goods by Air dan Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (Doc 9284) b. Adaptasi terhadap Perkembangan Teknologi dan Industri	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Persyaratan Pengangkutan Barang Berbahaya b. Klasifikasi Barang Berbahaya yang Dapat Diangkut c. Penetapan kriteria dan persyaratan bagi pihak yang diizinkan menangani dan mengangkut barang berbahaya		
31	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk teknis pengangkutan barang berbahaya dengan pesawat udara	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang panduan guna menjamin keselamatan pengangkutan barang berbaya melalui pesawat udara	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. prosedur, persyaratan, dan mekanisme pengelolaan barang berbahaya agar sesuai dengan standar keselamatan nasional dan internasional. b. tindakan darurat penanganan insiden	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan	Status			Terkait		Latar Belakang	Materi Yang Akan Diatur	Target Penyelesaian	Keterangan
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
32	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Bidang Penerbangan	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang panduan guna menjamin keselamatan pengangkutan barang berbaya melalui pesawat udara	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. organisasi dan tata kerja penyidik penerbangan sipil internal dan eksternal; b. wilayah kerja penyidik penerbangan sipil; dan c. administrasi penyidikan penerbangan sipil.	2025 - 2029	
33	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 36 Tahun 2024 tentang Program Pengawasan Keamanan Penerbangan Nasional	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. perkembangan ancaman terhadap penerbangan sipil b. peningkatan standar keamanan global, serta c. penyesuaian terhadap program keamanan penerbangan nasional	Dalam Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini akan diatur: a. Pembagian tugas dan fungsi pimpinan unit kerja dan operator penerbangan dalam melakukan pengawasan keamanan penerbangan b. ruang lingkup pengawasan keamanan penerbangan yang dilakukan oleh Dirjen dan internal	2025 - 2029	
34	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 40 Tahun 2024 tentang Program Pendidikan dan Pelatihan Keamanan Penerbangan Nasional	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. amandemen ICAO Annex 17 (Security) dan ICAO Aviation Security Manual (Doc 8973) b. Perkembangan Teknologi pemeriksaan Keamanan Penerbangan c. Evaluasi terhadap Program pendidikan dan Pelatihan	Dalam Rancangan Keputusan Menteri Perhubungan ini akan diatur: a. Pembagian tugas dan fungsi pimpinan unit kerja dan operator penerbangan dalam melakukan pengawasan keamanan penerbangan b. ruang lingkup pengawasan keamanan penerbangan yang dilakukan oleh Dirjen dan internal		
35	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal perhubungan Udara tentang Perubahan Atas Keputusan Dirjen Hubud Nomor KP 207 Tahun 2021 tentang Pedoman Identifikasi terhadap data dan sistem elektronik penerbangan yang bersifat kritis	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adanya PQ 1.360 ICAO Audit USAP : “Apakah Langkah-langkah untuk melindungi sistem dan data teknologi informasi dan komunikasi penting yang digunakan untuk tujuan penerbangan sipil dari campur tangan yang melanggar hukum diterapkan secara konsisten dan efektif b. Selama proses audit, verifikasi apakah operator penerbangan telah mengidentifikasi sistem teknologi informasi dan komunikasi penting serta data yang digunakan untuk tujuan penerbangan sipil telah menetapkan langkah-langkah berbasis risiko untuk mengatasi keamanan siber sesuai kebijakan nasional c. Adanya penyesuaian dan harmonisasi dengan Perpres No.82 Tahun 2022 tentang perlindungan infrastruktur informasi vital (IIV) yang menjadi acuan perlindungan data dan sistem elektronik di Indonesia dimana sektor transportasi masuk di dalamnya dan peraturan turunannya peraturan BSSN nomor 8 tahun 2023 tentang kerangka kerja perlindungan infrastruktur vital dan Keputusan Menteri Perhubungan nomor KM 116 Tahun 2024 tentang Tim Tanggap Insiden Siber (Computer Security Incident Response Te	Dalam rancangan Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal terkait : a. Penajaman terhadap definisi tentang data dan sistem elektronik penerbangan yang bersifat kritis dengan yang dimaksud oleh Perpres 82 Infrastruktur Informasi Vital (IIV) yaitu sistem elektronik data yang bersifat vital. b. Penyelarasan terhadap proses identifikasi terhadap data dan sistem elektronik penerbangan bersifat kritis dan melakukan penilaian risiko terhadap penetapan data dan sistem elektronik penerbangan yang bersifat kritis dengan aturan dari Perpres 82 perlindungan IIV, yaitu dengan tahapan atau proses identifikasi aset berupa sistem elektronik yang menunjang layanan vital, penentuan prioritas sistem elektronik yang mendukung layanan vital berdasarkan kategori sistem elektronik dan pengukuran tingkat vitalitas sistem elektronik berdasarkan dampak dan ketergantungan. c. Penetapan terhadap kriteria - kriteria yang diacu dalam menentukan sistem elektronik penerbangan yang bersifat kritis terhadap keselamatan penerbangan, keamanan penerbangan dan pelayanan FAL untuk disesuaikan dengan Perpres 82 - kriteria yang diacu dalam menentukan sistem elektronik penerbangan yang bersifat kritis terhadap keselamatan penerbangan, keamanan penerbangan dan pelayanan FAL untuk disesuaikan dengan Perpres 82 tentang perlindungan IIV d. Menambahkan pasal untuk dapat melakukan adopsi terhadap tools atau metode dalam melakukan penilaian	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan	Status			Terkait		Latar Belakang	Materi Yang Akan Diatur	Target Penyelesaian	Keterangan
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
36	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Hubud tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Nomor KP 270 Tahun 2020 tentang Man-Portable Air Defense System/MANPADS	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang perlunya penyesuaian terhadap beberapa substansi dalam ketentuan terkait kendala dalam pelaksanaan implementasi di lapangan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal terkait : a. mengacu ketentuan ICAO. b. Penambahan Instansi Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan yang akan Menyusun dan melaksanakan rencana mitigasi (mitigation plan) Bersama-sama penyelenggara Bandar Udara mengacu kepada PQ ICAO USAP c. Penyesuaian terhadap kriteria-kriteria dalam menetapkan Daerah Perimeter Ancaman (DPA) dan Potential Launch Area (PLA) terhadap potensi Ancaman Serangan MANPADS dan senjata sejenis lainnya yang memiliki ancaman serupa	2025 - 2029	
37	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Hubud tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Hubud Nomor PR 14 Tahun 2024 tentang Persyaratan Standar Peralatan Pemeriksa (Standard Screening Requirement) Keamanan Penerbangan	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang adanya temuan ICAO USAP - CMA 2024 terkait kurang sistematis nya penyusunan standar deteksi minimum fasilitas keamanan penerbangan, khusus nya untuk bahan peledak, lebih disebabkan oleh keterbatasan deteksi peralatan yang dipasok oleh produsen, sehingga protokol pengaturan deteksi minimum tidak mampu mendeteksi ancaman minimum yang diidentifikasi oleh penilaian ancaman nasional.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur penyesuaian terkait : a. Standar deteksi minimal pada pendeteksi bahan peledak (Explosive Trace Detection/ETD) untuk pemeriksaan penumpang, orang selain penumpang, bagasi kabin, bagasi tercatat, barang bawaan, kargo dan pos b. Standar teknis operasi terhadap peralatan pemeriksa keamanan penerbangan c. Standar alat uji pendeteksi bahan peledak (Explosive Trace Detection/ETD)	2025 - 2029	
38	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Hubud tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Hubud Nomor PR 19 Tahun 2023 tentang Petunjuk Teknis Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Bagi Regulated Agent dan Pengirim Pabrikan (Know Consignor)	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang adanya penyesuaian dengan instruksi Presiden terkait National Logistik Ecosystem (NLE)	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut : a. Model Program Keamanan Kargo dan Pos Regulated Agent dan Know Consignor b. Checklist Self-Assessment Program Keamanan Kargo dan Pos c. Penyesuaian persyaratan		
39	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 138 Tahun 2018 tentang Sertifikasi Fasilitas Keamanan Penerbangan	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang yaitu pada tahun 2024 DKP memiliki aplikasi fasilitas keamanan penerbangan. Aplikasi tersebut digunakan salah satunya adalah untuk pelaksana sertifikasi fasilitas keamanan penerbangan. Dengan adanya aplikasi tersebut terdapat perubahan pada proses bisnis penerbitan dan pembaharuan sertifikat peralatan. Oleh karena hal tersebut perlu kiranya dilakukan revisi terhadap Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 138 Tahun 2018 tentang sertifikasi Fasilitas Keamanan Penerbangan.	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal terkait : a. Pembaharuan pada dasar hukum b. Penyesuaian nomenklatur nama peralatan keamanan penerbangan mengacu pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Nomor PR 12 DJPU Tahun 2024 tentang Spesifikasi Teknis Fasilitas Keamanan Penerbangan. c. Perubahan proses penerbitan dan pembaharuan sertifikat peralatan dari sebelumnya dilakukan secara manual menjadi didigitalisasi (kecuali untuk pelaksanaan pemeriksaan dan pengujian kelayakan tetap dilakukan di lokasi) serta pembayaran PNBPN dilakukan sebelum dilakukannya pemeriksaan dan pengujian kelayakan d. Penajaman ketentuan terkait peralatan yang tidak perlu disertifikasi ulang. e. Penajaman Ketentuan terkait pembaharuan sertifikat dan label peralatan. f. Penghapusan tanda tangan inspektur pada label peralatan.	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan	Status			Terkait		Latar Belakang	Materi Yang Akan Diatur	Target Penyelesaian	Keterangan
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
40	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang ketentuan Bandara Domestik yang melayani penerbangan internasional	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang adanya penyesuaian dengan kondisi eksisting saat ini Dimana ada bandara domestic yang melayani penerbangan internasional misalnya untuk ibadah haji dan pengangkutan kargo internasional	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur persyaratan terkait personel, fasilitas dan prosedur yang harus dimiliki oleh bandara domestik yang melayani penerbangan internasional.	2025 - 2029	
41	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang pedoman penyusunan prosedur keamanan catering dan prosedur jaster untuk pemeriksaan kargo dan pos	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara disusun dengan latar belakang penyesuaian dengan standard Annex 17 amandemen 18 dan revisi Program Keamanan Penerbangan Nasional	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini mengatur terkait pedoman dalam membuat prosedur pengamanan barang catering dan prosedur jaster untuk pemeriksaan kargo dan pos.	2025 - 2029	
Direktorat Navigasi Penerbangan										
42	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 9 Tahun 2023 tentang Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 175 tentang Penyelenggara Pelayanan Informasi Aeronautika	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak Lanjut ICAO USOAP PQ 7.009 b. pemenuhan Adoption annex 15 Amdt 43	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur perubahan pengaturan terkait persyaratan kualitas data dan pelayanan informasi data set.	2025 - 2029	
43	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 10 Tahun 2023 tentang Pencarian Dan Pertolongan (Search And Rescue) Pada Kecelakaan Pesawat Udara	-	✓	-	✓	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak Lanjut ICAO USOAP PQ 7.009 b. pemenuhan Adoption annex 12 Amdt 19	Dalam Rancangan Peraturan Menteri ini akan diatur terkait GADSS, pelayanan operasi pencarian dan pertolongan	2025 - 2029	
44	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Kriteria Penempatan Fasilitas Elektronika dan Listrik Penerbangan (SKEP/113/VI/2002)	-	-	✓	-	✓	a. Tindak lanjut temuan BPK terkait Peralatan Fasilitas elektronika dan Listrik Penerbangan b. Tindak lanjut PM 29 Tahun 2021 tentang CASR 172	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur. antara lain hal-hal sebagai berikut: a. Kriteria penempatan fasilitas navigasi penerbangan; b. Persyaratan penempatan Fasilitas Navigasi Penerbangan	2025 - 2029	
45	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Prosedur dan tata cara pemberian exemption Bidang Navigasi Penerbangan	✓	-	-	-	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai Tindak Lanjut Audit BPK	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur pengusulan exemption bidang navigasi penerbangan; dan b. Prosedur pelaksanaan exemption bidang navigasi penerbangan	2025 - 2029	
46	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk dan Tata Cara Penyelenggaraan Kalibrasi Fasilitas Navigasi dan Prosedur Penerbangan (SKEP 116 Th 2010 dan KP 85 Th 2014)	-	-	✓	-	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut audit BPK terkait perlunya dilakukan revisi atas SKEP 116/2010 dan KP 85/2014 ttg tata Cara Penyelenggaraan Kalibrasi Fasilitas Navigasi dan Prosedur Penerbangan b. Tindak lanjut CASR 171 mengenai kalibrasi	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur penyelenggaraan Kalibrasi Fasilitas Navigasi dan prosedur Penerbangan b. Jenis fasilitas dan prosedur penerbangan c. Masa berlaku/periodisasi kegiatan kalibrasi;	2025 - 2029	
47	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal tentang Kajian Aeronautika	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Pemenuhan ketentuan UU No. 1 Tahun 2009 dan PM 11 Tahun 2022 tentang CASR 173 b. Pemberian panduan dalam pelaksanaan kajian aeronautika	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur terkait: a. Alur proses pengusulan kajian aeronautika b. Mekanisme pelaksanaan kajian aeronautika c. Hasil kajian aeronautika	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan	Status			Terkait		Latar Belakang	Materi Yang Akan Diatur	Target Penyelesaian	Keterangan
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
48	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan tentang Perubahan atas PR 18 Tahun 2023 (MOS 69-02)	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai tindak lanjut perubahan PM 87 Tahun 2021 tentang CASR 69	Dalam rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini akan diatur perubahan antara lain terkait: a. Jenis rating personel teknik telekomunikasi penerbangan kelompok kalibrasi fasilitas penerbangan b. persyaratan dan kewenangan rating personel teknik telekomunikasi penerbangan kelompok kalibrasi fasilitas penerbangan	2025 - 2029	
49	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal tentang Perubahan atas PR 20 Tahun 2023 (SI 69-02)	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai tindak lanjut perubahan PM 87 Tahun 2021 tentang CASR 69	Dalam rancangan Keputusan Direktur Jenderal ini akan diatur perubahan terkait: a. pengujian rating personel teknik telekomunikasi penerbangan kelompok kalibrasi fasilitas penerbangan. b. persyaratan dan kewenangan rating personel teknik telekomunikasi penerbangan kelompok kalibrasi fasilitas penerbangan	2025 - 2029	
50	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 62 Tahun 2017 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan	-	-	✓	✓	✓	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut temuan audit BPK terkait sistem manajemen keselamatan penerbangan. b. Adopsi Annex 19 2nd edition	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Pedoman dan Mekanisme Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan Penerbangan; dan b. Mekanisme dan Sistem Pelaporan Keselamatan Penerbangan	2025 - 2029	
51	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Program Keselamatan Penerbangan Nasional	-	-	✓	✓	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Tindak lanjut temuan audit BPK terkait program keselamatan penerbangan nasional. b. Adopsi Annex 19 2nd Edition. c. Akan mencabut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2016 tentang Program Keselamatan Penerbangan Nasional	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Kebijakan, Sasaran dan Sumber Daya Keselamatan Penerbangan Nasional b. Manajemen Resiko Keselamatan Penerbangan Nasional c. Jaminan Keselamatan Penerbangan Nasional d. Promosi Keselamatan Penerbangan Nasional	2025 - 2029	
52	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal tentang AC 19 - 03 List Classifying occurrence in sipil aviation to be mandatorily reported	✓	-	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition. b. Perlunya standarisasi klasifikasi kejadian yang dilaporkan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Daftar Klasifikasi kejadian b. Penjelasan klasifikasi kejadian	2025 - 2029	
53	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 241 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-01 Sistem Pelaporan Kejadian Wajib (Mandatory Occurrence Reporting System)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition. b. Revisi CASR 19 c. Perubahan alur pelaporan (melibatkan KNKT)	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup b. Prosedur analisis data MOR	2025 - 2029	
54	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-01 (Advisory Circular 19-01) Sistem Pelaporan kejadian Wajib (Mandatory Occurrence Reporting System)	-	✓	-	✓	✓	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition b. Revisi CASR 19 c. Perubahan format pelaporan d. Perubahan ruang lingkup pelaporan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup b. Prosedur pelaporan c. Kewajiban operator d. Format pelaporan	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan	Status			Terkait		Latar Belakang	Materi Yang Akan Diatur	Target Penyelesaian	Keterangan
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
55	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-02 (Advisory Circular 19-02) Sistem Pelaporan Sukarela (Voluntary Reporting System (VRS))	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition b. Revisi CASR 19 c. Perubahan ruang lingkup pelaporan	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup b. Prosedur pelaporan	2025 - 2029	
56	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Nomor : KP 242 Tahun 2017 tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-02 (Staff Instruction 19-02) Sistem Pelaporan Sukarela (Voluntary Reporting System)	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition b. Revisi CASR 19	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Ruang lingkup b. Prosedur analisis data VRS	2025 - 2029	
57	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk Teknis Penetapan dan Pengawasan Indikator Kinerja Keselamatan Penerbangan/SPI	✓	-	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Adopsi Annex 19 2nd Edition b. Penggabungan SPI yang sebelumnya ditetapkan masing-masing direktorat	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Penetapan indikator keselamatan b. Tata cara evaluasi SPI	2025 - 2029	
58	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: PR 15 Tahun 2024 tentang Petunjuk Teknis Penanganan ICAO State Letter	-	✓	-	✓	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Terdapat kendala dalam penanganan ICAO State Letter yang memerlukan tanggapan dari 2 unit kerja atau lebih. b. Pembahasan yang terpusat pada bagian KASIHKU seringkali menjadi kendala dalam percepatan penanganan c. Terdapat beberapa tanggapan terhadap ICAO State Letter yang melewati batas waktu d. Sebagai Upaya percepatan dan efektifitas tindak lanjut ICAO State Letter dimaksud diperlukan revisi KP.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini diatur penambahan klausul yang memberikan kesempatan bagi unit kerja teknis untuk menginisiasi pembahasan serta penyampaian tanggapan secara langsung kepada ICAO untuk State Letter yang memerlukan tanggapan dari 2 unit kerja atau lebih beserta tata caranya.	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan	Status			Terkait		Latar Belakang	Materi Yang Akan Diatur	Target Penyelesaian	Keterangan
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
59	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk Teknis Program Secondment di Kantor Organisasi Penerbangan Sipil Internasional/International Civil Aviation Organization (ICAO) bagi Sumber Daya Manusia di luar Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Meningkatkan peran dan kontribusi aktif Indonesia pada penerbangan sipil Internasional, serta sebagai upaya mengoptimalkan keanggotaan Indonesia pada ICAO b. Dorongan dari Kementerian Luar Negeri terkait Peraturan Presiden Nomor 30 Tahun 2009 tentang keanggotaan dan kontribusi pada organisasi internasional yang mengamankan n agar keanggotaan Indonesia wajib memiliki manfaat yang salah satunya adalah peningkatan jumlah WNI yang bekerja pada organisasi Internasional tersebut baik secara mandiri maupun dalam skema penugasan. c. Mengakomodir minat dari permintaan dari para pemangku kepentingan yakni operator penerbangan sipil nasional serta Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Udara untuk menugaskan personilnya pada program secondment. d. Perlu penyederhanaan proses birokrasi guna penyampaian informasi mengenai tawaran secondment dan pembentukan prosedur baku mengenai pengusulan dan penugasan SDM eksternal pada rangkaian proses secondment.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Tata cara pendistribusian tawaran secondment (State Letter) dan pembentukan kelompok kerja b. Tata cara pengusulan dan penugasan SDM pada program Secondment. c. Persyaratan umum calon kandidat secondment. d. Kewajiban instansi/operator pengirim e. Hak dan kewajiban secondment. f. Masa penugasan; dan g. Pengakhiran penugasan.	2025 - 2029	
60	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk Teknis Tata Cara Keterlibatan Unit Eksternal Direktorat Jenderal Perhubungan Udara pada Kelompok Kerja (Working Group) ICAO	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Arahan Direktur Jenderal Perhubungan Udara untuk dapat membuka kesempatan bagi pihak eksternal agar bergabung pada keanggotaan Indonesia di dalam working group ICAO. b. Permohonan dari Universitas Indonesia untuk bergabung pada working group ICAO khusus dibidang kesehatan penerbangan. c. Kesepakatan rapat internal Ditjen Perhubungan Udara agar disusun KP Direktur Jenderal guna dasar keterlibatan pihak eksternal pada keanggotaan Indonesia di dalam working group ICAO	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Prosedur penyampaian tawaran (baik melalui mekanisme State Letter ataupun permintaan/kebutuhan Indonesia) b. Prosedur penyampaian nominasi kepada Ditjen Perhubungan Udara dan kepada ICAO dengan membuat credentials (kualifikasi nominee dan justifikasi untuk bergabung c. Tugas dan tanggung jawab baik Ditjen Perhubungan Udara maupun pihak eksternal termasuk mekanisme pembiayaan. d. Prosedur penyampaian masukan/tanggapan pada working group. e. Prosedur terkait Langkah-langkah tindak lanjut kehadiran pihak eksternal pada pertemuan working group. f. Prosedur pengakhiran keanggotaan pada working group.	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan	Status			Terkait		Latar Belakang	Materi Yang Akan Diatur	Target Penyelesaian	Keterangan
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
61	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Petunjuk Teknis Pengesahan Perjanjian Internasional di Bidang Penerbangan Sipil	✓	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Guna menindaklanjuti kewajiban Direktur Jenderal Perhubungan Udara mengenai pengesahan perjanjian internasional di bidang penerbangan sipil. b. Pemetaan tugas masing-masing unit kerja di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara terkait pengesahan perjanjian internasional.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Tugas dan tanggung jawab masing-masing unit kerja. b. Langkah-langkah guna upaya pengesahan perjanjian internasional termasuk penyelenggaraan Focus group Discussion, public hearing, dan penyusunan dokumen-dokumen kelengkapan administrasi. c. Prosedur pengajuan pengesahan perjanjian internasional di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara		

No	Judul Rancangan Peraturan	Status			Terkait		Latar Belakang	Materi Yang Akan Diatur	Target Penyelesaian	Keterangan
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
Bagian SDMO										
62	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 Tahun 2014 tentang Kriteria Klasifikasi Organisasi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan latar belakang penilaian kriteria klasifikasi yang perlu diupdate/ disesuaikan.	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Kompon kriteria klasifikasi b. Penilaian Kriteria Klasifikasi c. Penetapan Klasifikasi d. Tata Cara Perhitungan dan Penilaian Kriteria Klasifikasi	2025 - 2029	
63	RPM Revisi PM 40/2014 Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang antara lain : a. Adanya perubahan kelas bandar udara berdasarkan penilaian kriteria klasifikasi sehingga akan berdampak pada perubahan eselon b. Penyempurnaan tugas dan fungsi	Dalam Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Perubahan kelas bandara b. Penyesuaian tugas fungsi	2025 - 2029	
64	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 198 Tahun 2017 tentang Perencanaan SDM Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara	-	✓	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang untuk Penyesuaian sehubungan dengan Adanya simplifikasi jabatan pelaksana dalam Keputusan Menteri PAN dan RB 11 Tahun 2024 tentang Jabatan Pelaksana Aparatur Sipil Negara Di Lingkungan Instansi Pemerintah	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur tata cara penghitungan Analisa Beban Kerja dengan menggunakan nomenklatur jabatan baru yang disesuaikan dengan Kepmenpan 11 Tahun 2024 tentang Jabatan Pelaksana Aparatur Sipil Negara Di Lingkungan Instansi Pemerintah	2025 - 2029	
65	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Proses Bisnis Unit Pelaksana Teknis di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara						Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang: a. Permen PANRB 2 Tahun 2023 tentang organisasi unit Pelaksana Teknis Kementerian/Lembaga Mengamanatkan bahwa proses bisnis dijadikan pertimbangan dalam pembentukan/pengubahan organisasi. b. Tindak lanjut Permenpan Rb 19 Tahun 2008 tentang penyusunan peta proses bisnis instansi pemerintah c. Tindak lanjut PM 53 Tahun 2018 tentang proses bisnis di lingkungan Kementerian Perhubungan. d. Tindak lanjut KM 8 Tahun 2024 tentang peta proses, peta sub proses dan peta relasi di Kementerian Perhubungan. e. Tindak lanjut KM 69 Tahun 2023 tentang Manajemen Risiko di lingkungan Kementerian Perhubungan, Dimana penyusunan manajemen risiko menggunakan proses bisnis sebagai dasar penyusunan f. Penyusunan SPBE (Sistem Pemerintah Berbasis Elektronik) yang penyusunannya menggunakan proses bisnis sebagai dasar.	Proses bisnis pada UPT di Rektorat Jenderal Perhubungan Udara yang terdiri dari peta sub proses level 2 dan peta lintas fungsi/CFM (Cross Function Map)	2025 - 2029	
Bagian Perencanaan										
66	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Roadmap Teknologi informasi dan Komunikasi di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025 - 2029	-	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai berikut: a. Dalam rangka pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi dalam proses pemerintahan (e-government) di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara b. Saat ini banyak sekali usulan TIK yang sudah masuk sehingga perlu ditetapkan tahun ini	Dalam rancangan keputusan direktur jenderal perhubungan udara ini akan diatur konsep TIK Ditjen Perhubungan Udara tahun 2025 - 2029 -2029	2025 - 2029	

No	Judul Rancangan Peraturan	Status			Terkait		Latar Belakang	Materi Yang Akan Diatur	Target Penyelesaian	Keterangan
		Baru	Revisi	Cabut	ICAO	BPK				
67	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Rencana Strategis Ditjen Perhubungan Udara 2025 - 2029 - 2029	-	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang dalam rangka pembinaan dan perencanaan pembangunan sub sektor perhubungan udara secara nasional Perlu ditetapkan Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Udara tahun 2025 - 2029 sebagai pedoman oleh setiap unit kerja di lingkungan DJPU	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Visi, Misi, tujuan dan sasaran Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025 - 2029 b. Arah kebijakan dan strategi Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2025 - 2029 c. Target Kinerja dan Kerangka Pendanaan tahun 2020-2029	2025 - 2029	
68	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Penetapan Indikator Kinerja Kegiatan di lingkungan Kantor Pusat, Otoritas Bandar Udara, dan Unit Penyelenggara Bandar Udara	-	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang yaitu perlu ditetapkan Indikator Kinerja Kegiatan di lingkungan Kantor Pusat, OBU, UPBU untuk acuan ukuran kinerja untuk menyusun dokumen rencana kinerja tahunan, rencana kerja dan anggaran, perjanjian kinerja, pengukuran kinerja, laporan kinerja dan evaluasi pencapaian kinerja	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur hal-hal sebagai berikut: a. Indikator Kinerja Kegiatan b. Indikator Kinerja Penunjang c. Petunjuk manual indikator kinerja Kegiatan	2025 - 2029	
69	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Penerapan dan Kelompok Kerja Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di lingkungan DJPU	-	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai acuan dalam Menjalankan Akuntabilitas kinerja melalui system AKIP sesuai Permenpan 53 tahun 2016 dan Permenhub 85 tahun 2020 guna melaksanakan sistem perencanaan, monitoring, pelaporan dan evaluasi	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur petunjuk teknis Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di lingkungan DJPU, yang memuat: a. Perancangan desain evaluasi AKIP b. Pelaksanaan evaluasi AKIP c. Pelaporan dan Pengkomunikasian hasil evaluasi AKIP d. Kelompok Kerja Evaluasi Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah di lingkungan DJPU	2025 - 2029	
70	Peraturan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Pedoman Teknis Penerapan Manajemen Risiko dan SPIP sebagai pelaksanaan pengendalian di lingkungan DJPU	-	-	-	-	-	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang meningkatkan kualitas perencanaan, kinerja, dan efektivitas pengendalian intern melalui penerapan manajemen risiko diperlukan pedoman teknis yang akan dijadikan acuan oleh unit kerja di Lingkungan DJPU. Manajemen risiko adalah salah satu komponen utama dalam SPIP. Manajemen risiko merupakan proses terstruktur untuk mengidentifikasi, mengevaluasi, mitigasi, dan mengendalikan risiko yang dapat menghambat pencapaian tujuan organisasi.	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur: a. Prinsip Manajemen Risiko b. Kerangka Kerja Manajemen Risiko c. Infrastruktur Manajemen Risiko d. Tahapan proses manajemen risiko e. Komunikasi dan Konsultasi f. Penetapan Konteks g. Penilaian Risiko h. Pemantauan dan Tinjauan i. Pencatatan/Dokumentasi dan Pelaporan		
71	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang penetapan UPR (Unit Pengelolaan Risiko) dan UMR (Unit Manajemen Risiko)						Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang sebagai acuan bagi unit kerja di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara dalam penyusunan Infrastruktur dan Proses Manajemen Risiko	Dalam Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini akan diatur Struktur Manajemen Risiko yang dilaksanakan oleh Unit Manajemen Risiko yang memiliki tugas dan fungsi Perencanaan tingkat Kementerian/Eselon I/Unit Kerja Mandiri	2025 - 2029	
Bagian Keuangan										
72	Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tentang Perubahan atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 260 Tahun 2019 tentang Petunjuk Pelaksanaan Penggunaan Dana PNBPN secara Terpusat di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara						Rancangan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara ini disusun dengan latar belakang penyesuaian terhadap KP 260 Tahun 2019		2025 - 2029	

LAMPIRAN IV

MATRIKS RINCIAN KERANGKA KINERJA DAN PENDANAAN
INDIKASI TARGET DAN PENDANAAN
PADA KANTOR UPBU YUYAI SEMARANG
TAHUN 2025 - 2029

(Dalam Juta, Rupiah)

PROGRAM / KEGIATAN / SASARAN / INDIKATOR / OUTPUT			Satuan	UPT MANDIRI	LOKASI		TARGET					RUPIAH MURNI					SBSN 2025-2029	PHLN 2025-2029	BLU 2025-2029	PNBP 2025-2029	TOTAL APBN 2025-2029
					PROVINSI	KAB./KOTA	2.025	2.026	2.027	2.028	2.029	2025	2026	2027	2028	2029					
KANTOR UPBU YUYAI SEMARANG										34.524	104.853	43.954	23.493	35.451	199.905	0	0	4.200	4.974	209.078	
PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS (GA)										16.609	83.851	21.545	15.640	26.673	164.318	0	0	4.200	4.974	173.492	
PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN (WA)										17.915	21.002	22.409	7.853	8.778	35.587	0	0	0	0	35.587	
PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS (GA)										16.609	83.851	21.545	15.640	26.673	164.318	0	0	4.200	4.974	173.492	
PROGRAM INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS (GA)										16.609	83.851	21.545	15.640	26.673	164.318	0	0	4.200	4.974	173.492	
SP Meningkatkan kinerja pelayanan transportasi udara										15.565	82.851	20.555	14.910	25.793	159.674	0	0	4.200	1.349	165.223	
IKP	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan publik Transportasi Udara			Indeks							15.565	82.851	20.555	14.910	25.793	159.674	0	0	4.200	1.349	165.223
	Kec. Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara										14.304	81.464	19.030	13.232	23.947	151.977	0	0	4.200	1.349	157.526
	SK	Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik									0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	IKK	Jumlah dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)			Dokumen						6	6	6	6	6	6	0	0	0	0	0
	KRO	Sarana Bidang Konektivitas Udara									0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	RO	Bandar Udara			Unit						0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	IO	Jumlah prasarana keselamatan bandar udara			Unit						0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	IO	Pengembangan Bandar Udara Yuyai Semarang, Nunukan, Kalimantan Utara - Kab. Nunukan			Unit						0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	IO	Pengembangan Bandar Udara Yuyai Semarang, Nunukan, Kalimantan Utara - Kab. Nunukan			Unit						0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	IKK	Jumlah penerakan pesawat yang dilayani			anaka						0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	KRO	Prasarana Bidang Konektivitas Udara									0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	RO	Bandar Udara			Unit						0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	IO	Jumlah prasarana keselamatan bandar udara			Unit						0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	SK	Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik									14.304	81.464	19.030	13.232	23.947	151.977	0	0	4.200	1.349	157.526
	IKK	Jumlah dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)			Dokumen						6	6	6	6	6	6	0	0	0	0	0
	KRO	Sarana Bidang Konektivitas Udara									0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	RO	Peralatan Penunjang Bidang Bandar Udara			Unit						75	0	0	0	0	75	0	0	0	0	75
	IO	Jumlah peralatan penunjang bandar udara yang			Unit						0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kec.	Pelayanan Transportasi Udara									1.261	1.537	1.525	1.676	1.446	7.607	0	0	0	0	7.607
	SK	Meningkatnya kinerja pelayanan Prasarana Bandar Udara									1.261	1.537	1.525	1.676	1.446	7.607	0	0	0	0	7.607
	IKK	Indeks Kepuasan Penerima Jasa Layanan Bandar Udara			Nilai						242	266	293	322	354	1.476	0	0	0	0	1.476
	KRO	OP Prasarana Bidang Konektivitas Udara									1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1
	RO	Operasional dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara			Unit						1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1
	IO	Jumlah Operasional dan Pemeliharaan			Unit						1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1
	IKK	Jumlah penumpang yang dilayani			Orang						242	266	293	322	354	1.476	0	0	0	0	1.476
	KRO	OP Prasarana Bidang Konektivitas Udara									598	658	724	796	876	3.653	0	0	0	0	3.653
	RO	Operasional dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara			Unit						1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1
	IO	Jumlah Operasional dan Pemeliharaan			Unit						1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1
	IKK	Jumlah penerakan pesawat yang dilayani			anaka						421	463	509	560	616	2.568	0	0	0	0	2.568
	KRO	OP Prasarana Bidang Konektivitas Udara									1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1
	RO	Operasional dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara			Unit						1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1
	IO	Jumlah Operasional dan Pemeliharaan			Unit						1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1
	SP	Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara			%						1.044	1.000	990	720	800	4.644	0	0	0	0	4.644
	IKP	Tingkat Keamanan Transportasi Udara			%						1.044	1.000	990	720	800	4.644	0	0	0	0	4.644
	Kec.	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara									300	300	300	300	300	1.500	0	0	0	0	1.500
	SK	Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Bandar Udara									300	300	300	300	300	1.500	0	0	0	0	1.500
	IKK	Presentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara			%						300	300	300	300	300	1.500	0	0	0	0	1.500
	KRO	Prasarana Bidang Konektivitas Udara									1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1
	RO	Dokumen Program Keselamatan dan Keamanan Penerbangan			Unit						1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1
	IO	Jumlah dokumen program keselamatan dan			Unit						1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1
	Kec.	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara									744	744	744	744	744	3.144	0	0	0	0	3.144
	SK	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan yang Baik									744	744	744	744	744	3.144	0	0	0	0	3.144
	IKK	Presentase Pemenuhan Standar Keamanan Bandar Udara			%						744	744	744	744	744	3.144	0	0	0	0	3.144
	KRO	Sarana Bidang Konektivitas Udara									0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	RO	Jumlah peralatan keamanan penerbangan yang			Unit						0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	IO	Jumlah peralatan keamanan penerbangan yang			Unit						0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	IKK	Presentase Pemenuhan Standar Keselamatan Bandar Udara			%						0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	KRO	Sarana Bidang Konektivitas Udara									0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	RO	Sarana Keselamatan Bandar Udara			Unit						0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	IO	Jumlah Sarana Keselamatan Bandar Udara			Unit						0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	PROGRAM DUKUNGAN MANAJEMEN (WA)																				
	SP	Meningkatnya kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara			Tingkat						17.915	21.002	22.409	7.853	8.778	35.587	0	0	0	0	35.587
	IKP	Nilai AKIP Ditjen Perhubungan Udara			Tingkat						17.915	21.002	22.409	7.853	8.778	35.587	0	0	0	0	35.587
	Kec.	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Udara									1.741	2.001	2.301	2.645	3.041	11.730	0	0	0	0	11.730
	SK	Meningkatnya Kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik									1.741	2.001	2.301	2.645	3.041	11.730	0	0	0	0	11.730
	IKK	Jumlah dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP)			Dokumen						1.741	2.001	2.301	2.645	3.041	11.730	0	0	0	0	11.730
	KRO	Layanan Manajemen Kinerja Internal									1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1
	RO	Layanan Manajemen Keuangan			Unit						1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1
	IO	Jumlah Layanan Manajemen Keuangan			Unit						1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1
	KRO	Layanan Program Dukungan Manajemen Internal									1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1
	RO	Layanan Perencanaan			Unit						1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1
	IO	Jumlah Layanan Perencanaan			Unit						1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1
	Kec.	Perencanaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum Transportasi Udara			%						16.174	19.001	20.108	5.207	5.737	23.857	0	0	0	0	23.857
	SK	Meningkatnya Kualitas tata kelola Pemerintahan yang baik									16.174	19.001	20.108	5.207	5.737	23.857	0	0	0	0	23.857
	IKK	Nilai aset bandar udara yang berhasil diinventarisasi			Rusiah						46	51	56	61	67	281	0	0	0	0	281
	KRO	Layanan Program Dukungan Manajemen Internal									1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1
	RO	Layanan BMN			Unit						46	51	56	61	67	281	0	0	0	0	281
	IO	Jumlah Layanan BMN			Unit						46	51	56	61	67	281	0	0	0	0	281
	IKK	Presentase Realisasi Anoaaran Belanja Bandar Udara			%						16.128	18.950	20.052	5.146	5.676	23.576	0	0	0	0	23.576
	KRO	Layanan Manajemen Kinerja Internal									12.399	14.847	15.539	192	209	806	0	0	0	0	806
	RO	Layanan Manajemen Keuangan			Unit						1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1
	IO	Jumlah Layanan Manajemen Keuangan			Unit						126	137	150	162	204	806	0	0	0	0	806
	KRO	Layanan Program Dukungan Manajemen Internal									1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1
	RO	Layanan Perencanaan			Unit						3.730	4.103	4.513	4.964	5.461	22.770	0	0	0	0	22.770
	IO	Jumlah Layanan Perencanaan			Unit						3.730	4.103	4.513	4.964	5.461	22.770	0	0	0	0	22.770