

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
KANTOR OTORITAS
BANDAR UDARA WILAYAH II
RENCANA STRATEGIS (RENSTRA)
TAHUN 2025 - 2029



KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena hanya atas karunia-Nya penyusunan Dokumen Rencana Strategis (Renstra) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II Medan Tahun 2025 - 2029 dapat terselesaikan.

Dalam rangka mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan, akuntabel dan berorientasi pada hasil, maka telah disusun Rencana Strategis Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II Medan yang merupakan dokumen berisi informasi tentang VISI, MISI, TUJUAN, SASARAN dan STRATEGI yang meliputi kebijakan, program kegiatan yang realistis dengan mengantisipasi perkembangan masa depan.

Rencana Strategis Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II Medan 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 sumberdaya 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 Otoritas Bandar Udara Wilayah II Medan 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.

Kualanamu, Januari 2025



ASRI SANTOSA

Pembina TK.I (IV/c)

NIP.19771217 199903 1 001

DAFTAR ISI

BAB I	PENDAHULUAH	1
	1. Kondisi Umum	1
	2. Capaian Kinerja Tahun 2020 – 2024	7
	3. Capaian Kinerja Tahun 2024	9
BAB II	VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN	12
	1. Visi, Misi, Tujuan dan Sasaran Ditjen Perhubungan Udara	12
	2. Visi, Misi, Tujuan dan Sasaran Kantor Otoritas Bandar Udara Wil.II	15
BAB III	ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI	18
	1. Kerangka Kelembagaan	20
	2. Rencana Pemenuhan Sumber Daya Manusia (SDM)	21
BAB IV	TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN	23
	1. Target Kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wil. II Tahun 2025 – 2029	23
	2. Kerangka Pendanaan Tahun 2025 – 2029	25
BAB V	PENUTUP	28
LAMPIRAN		
	1. Indikator Kinerja Kegiatan Tahun 2025 - 2029	
	2. Tabel Kerangka Pendanaan Tahun 2025 - 2029	

BAB. I PENDAHULUAN

A. KONDISI UMUM

Transportasi udara sebagai salah satu sub sektor transportasi perlu dikembangkan potensi dan peranannya 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 ketersediaan infrastruktur dan kualitas yang memadai melalui 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, daerah perbatasan serta daerah rawan bencana.

Transportasi udara memiliki karakteristik khusus berupa keunggulan kecepatan dibandingkan moda transportasi lainnya. Namun transportasi udara merupakan sub sektor transportasi yang sarat dengan aturan internasional, oleh karena itu perlu dikelola sesuai standar keselamatan penerbangan internasional. Perlu juga dijamin interkoneksi antara transportasi udara dengan moda transportasi lainnya. Juga diperlukan adanya jaminan keselamatan penerbangan di wilayah udara Indonesia. Jaminan tersebut diwujudkan melalui kerjasama yang baik antara lembaga pemerintah sebagai pemegang otoritas pengelola transportasi udara bersama operator bandara dan perusahaan penerbangan serta pemenuhan standar keselamatan penerbangan internasional yang telah ditetapkan oleh ICAO (*International Civil Aviation Organization*).

Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029 saat ini telah ditetapkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2025-2029. Renstra Kementerian Perhubungan tersebut disusun berdasarkan arahan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2025-2029. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang merupakan bagian dari Kementerian Perhubungan juga telah menyusun Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029 yang ditetapkan dengan Keputusan Dirjen Perhubungan Udara Nomor : 302 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Ditjen Perhubungan

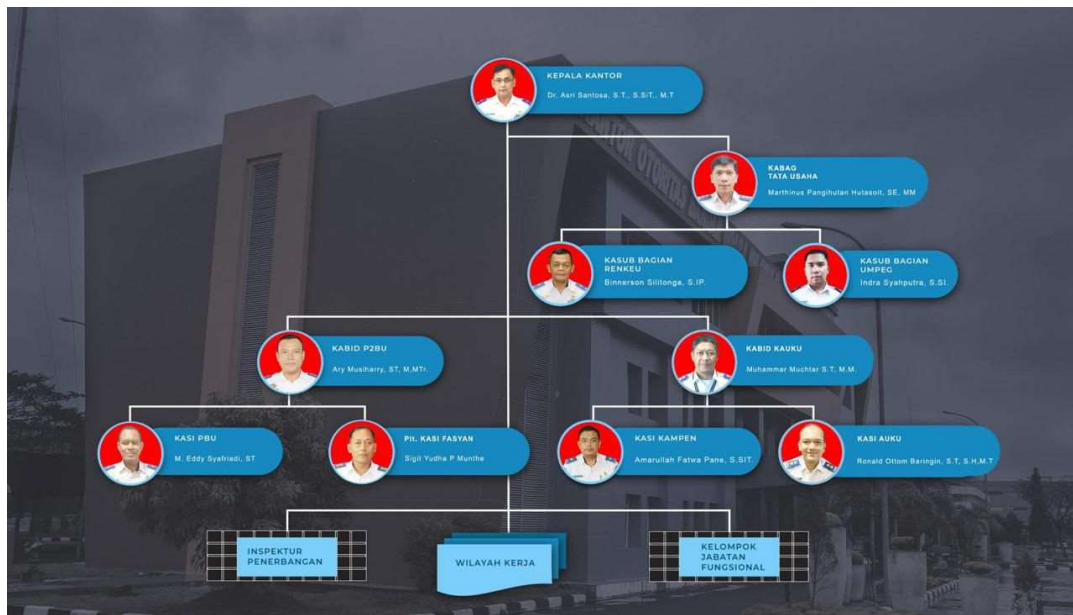
Udara Tahun 2025-2029, diharapkan Renstra ini dapat menjadi referensi dalam penyusunan Renstra bagi unit kerja di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara khususnya Kantor Otoritas Bandar Udara di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Adapun visi pembangunan nasional 2025 - 2029 ditujukan untuk mewujudkan masyarakat Indonesia yang mandiri, maju, adil, dan makmur melalui percepatan pembangunan diberbagai bidang dengan menekankan terbangunnya struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif diberbagai wilayah yang didukung oleh SDM berkualitas dan berdaya saing. Di sektor transportasi nasional, prioritas pembangunan transportasi diarahkan pada *"Terselenggaranya jaringan transportasi yang andal bagi seluruh masyarakat yang menjangkau seluruh wilayah NKRI"* Mendasari Undang - Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional dan Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2024 tentang Rencana Jangka Menengah Nasional Tahun 2025 - 2029.

Sesuai dengan PM 85 Tahun 2024 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) di Lingkungan Kementerian Perhubungan diuraikan bahwa Renstra Kementerian/Lembaga (KIL) adalah dokumen perencanaan KIL untuk periode 5 (lima) tahunan, memuat visi, misi, tujuan, strategi, kebijakan, program, kegiatan pembangunan, kerangka regulasi dan kerangka kelembagaan sesuai dengan tugas dan fungsi K/L yang disusun dengan berpedoman pada RPJM Nasional. Rencana Strategis merupakan dokumen perencanaan periode 5 (lima) tahunan dan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang disusun oleh Kementerian Perhubungan, Unit Kerja Pimpinan Tinggi Madya, dan Unit Kerja Pimpinan Tinggi Pratama dan Satuan Kerja. Oleh karena itu, Kantor Otoritas Bandar Udara wajib menyusun dokumen Rencana Strategis sebagai landasan dalam penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) dituangkan dalam laporan kinerja setiap tahunnya.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 tahun 2011 tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara maka struktur organisasi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II adalah salah satu Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan melalui Direktur Jenderal Perhubungan Udara dan dipimpin oleh seorang Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara.

A4.1 Struktur Organisasi



Struktur Organisasi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II, berdasarkan PM Menhub No. KM 41 Tahun 2011 terdiri dari :

1. Bagian Tata Usaha;
2. Bidang Pelayanan dan Pengoperasian Bandar Udara;
3. Bidang Keamanan, Angkutan Udara dan Kelaikudaraan;
4. Kelompok Inspektur Penerbangan;
5. Kelompok Jabatan Fungsional.

TUGAS	FUNGSI
BAGIAN TATA USAHA	
Melaksanakan urusan administrasi dan kerumahtanggaan Kantor Otoritas Bandar Udara	a. Penyiapan bahan penyusunan rencana strategis, rencana kerja dan program kegiatan serta pengelolaan data dan informasi; b. Pelaksanaan urusan perbendaharaan, akuntansi, verifikasi, pengelolaan Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP), pengelolaan Barang Milik Negara (BMN); c. Pelaksanaan administrasi penerbitan izin pergerakan orang dan kendaraan di daerah keamanan terbatas (Security Restricted Area / SRA) pada bandar udara yang

	diusahakan dan menjadi tempat kedudukan Kantor Otoritas Bandar Udara; d. Pelaksanaan urusan kepegawaian; e. Pelaksanaan urusan hukum, hubungan masyarakat, surat menyurat, kearsipan dan dokumentasi, pelayanan informasi publik, perlengkapan serta rumah tangga; f. Pelaksanaan evaluasi dan penyusunan laporan.
BIDANG PELAYANAN DAN PENGOPERASIAN BANDAR UDARA	
melaksanakan penyiapan pengaturan, pengendalian dan pengawasan di bidang fasilitas dan peralatan bandar udara, pelayanan dan pengoperasian bandar udara, penyiapan pengendalian dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan/atau perairan bandar udara sesuai dengan Rencana Induk Bandar Udara, penggunaan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) dan Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) serta Daerah lingkungan Kepentingan Bandar Udara (DLKP), pelestarian lingkungan bandar udara, fasilitas dan peralatan navigasi penerbangan, pelaksanaan Standar Operasional Prosedur (SOP) dan standar kinerja operasional pelayanan peralatan, fasilitas, pelayanan dan pengoperasian bandar udara dan navigasi penerbangan dan	a. Penyiapan bahan pengaturan, pengawasan dan pengendalian fasilitas dan peralatan bandar udara; b. Penyiapan bahan pengawasan dan pengendalian fasilitas dan peralatan navigasi penerbangan; c. Penyiapan bahan pengawasan dan pengendalian pelayanan dan tarif jasa kebandarudaraan serta jasa terkait bandar udara; d. Penyiapan bahan pengawasan dan pengendalian pelaksanaan Rencana Induk Bandar Udara; e. Penyiapan bahan pengawasan dan pengendalian pelestarian lingkungan; f. Penyiapan bahan pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan pelaksanaan standar kinerja operasional pelayanan bandar udara; g. Penyiapan bahan pengawasan dan pengendalian pelaksanaan Standar Operasional Prosedur (SOP), sertifikat kompetensi dan lisensi personel bandar udara dan navigasi penerbangan.

pengoperasian bandar udara serta sertifikat kompetensi dan lisensi personel bandar udara dan navigasi penerbangan.	
BIDANG KEAMANAN, ANGKUTAN UDARA DAN KELAIKUDARAAN	
melaksanakan penyiapan pengaturan fasilitas dan peralatan keamanan penerbangan, penanganan pengangkutan barang berbahaya, pelayanan darurat, dan kegiatan angkutan udara, pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan angkutan udara, keamanan penerbangan, penanganan pengangkutan barang berbahaya, pelayanan darurat, serta pengawasan kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara, pelaksanaan ketentuan mengenai organisasi perawatan pesawat udara, sertifikat kompetensi dan lisensi personel keamanan penerbangan, penanganan pengangkutan barang berbahaya dan pelayanan darurat, pengoperasian pesawat udara, pelaksanaan Standar Operasional Prosedur (SOP), standar kinerja operasional pelayanan keamanan penerbangan, penanganan pengangkutan barang berbahaya, pelayanan darurat, kegiatan angkutan udara dan	a. Penyiapan bahan pengaturan, pengendalian dan pengawasan angkutan udara Dan kegiatan usaha penunjang angkutan udara; b. Penyiapan bahan pengendalian dan pengawasan tarif jasa angkutan udara dan penunjang angkutan udara; c. Penyiapan bahan pelaksanaan dan koordinasi fasilitasi kegiatan Internasional (Facilitation/FAL); d. Pemeriksaan penyiapan bahan pengaturan, pengendalian dan pengawasan fasilitas keamanan penerbangan, penanganan pengangkutan barang berbahaya dan pelayanan darurat; e. Penyiapan bahan pengendalian dan pengawasan kegiatan usaha jasa penanganan pengangkutan barang berbahaya (Regulated Agent); f. Penyiapan Bahan pelaksanaan pengujian, penilaian dan pemeriksaan usulan izin serta pengawasan pergerakan orang dan kendaraan di daerah keamanan terbatas (Security Restricted Area / SRA) pada bandar udara yang diusahakan dan menjadi tempat kedudukan Kantor Otoritas Bandar Udara; g. Penyiapan bahan pengawasan kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara, pelaksanaan ketentuan mengenai organisasi perawatan pesawat udara, pelaksanaan Standar Operasional Prosedur (SOP) angkutan udara, pesawat udara,

pengoperasian pesawat udara, pemberian sertifikat kelaikudaraan standar lanjutan (continuous airworthiness certificate) untuk pesawat udara bukan kategori transport (non transport category) atau bukan niaga (non commercial) serta pelaksanaan dan koordinasi fasilitasi kegiatan penerbangan Internasional (Facilitation/FAL)	pelayanan keamanan penerbangan, penanganan pengangkutan barang berbahaya dan pelayanan darurat, serta sertifikat kompetensi dan lisensi personel pengoperasian pesawat udara, keamanan penerbangan, penanganan pengangkutan barang berbahaya dan pelayanan darurat, serta pelaksanaan standar kinerja operasional pelayanan keamanan penerbangan dan pelayanan darurat, angkutan udara dan kegiatan usaha penunjang angkutan udara serta pengoperasian pesawat udara; dan h. Penyiapan bahan pemberian sertifikat kelaikudaraan standar lanjutan (continuous airworthiness certificate) untuk pesawat udara bukan kategori transport (non transport category) atau bukan niaga (non commercial).
KELOMPOK INSPEKTUR PENERBANGAN	
Melakukan audit, inspeksi, pengamatan (surveillance), pemantauan (monitoring), survei dan pengujian (test) angkutan udara, bandar udara, navigasi penerbangan, kelaikan udara dan pengoperasian pesawat udara, serta keamanan penerbangan.	a. Inspektur Penerbangan terbagi dalam kelompok Inspektur Penerbangan bidang angkutan udara, bandar udara, navigasi penerbangan, kelaikan udara dan pengoperasian pesawat udara, serta keamanan penerbangan; b. Kelompok Inspektur Penerbangan dikoordinasikan oleh seorang Koordinator yang ditunjuk oleh Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara;
KELOMPOK JABATAN FUNGSIONAL	
Melakukan kegiatan sesuai dengan jabatan fungsional masing-masing berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku dengan struktur operasional	a. Kelompok Jabatan Fungsional terdiri dari sejumlah tenaga fungsional yang terbagi dalam kelompok jabatan fungsional sesuai dengan bidang tugas keahliannya berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku;

	b. Kelompok Jabatan Fungsional dikoordinasikan oleh seorang tenaga fungsional senior yang ditunjuk oleh Kepala bandar udara
--	--

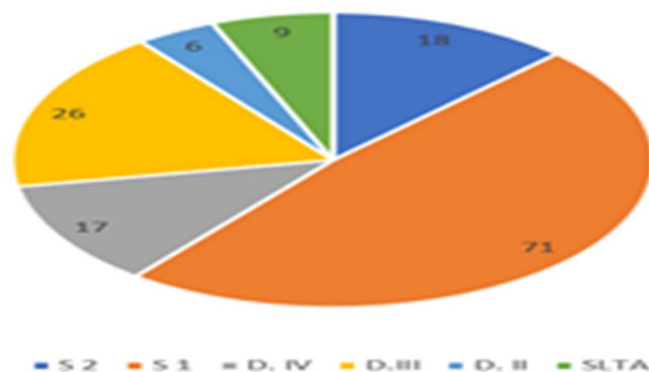
A.2 Capaian Keuangan Tahun 2020 – 2024

1. Alokasi dan Realisasi Anggaran Tahun 2020 – 2024
2. Capaian Nilai Aset Tahun 2020 – 2024
3. Realisasi Penerimaan Negara Bukan Pajak

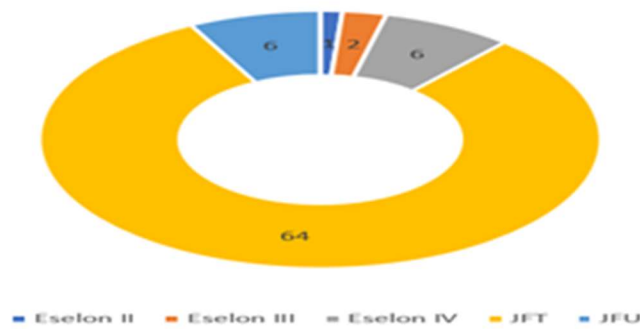
A.3 Capaian Pengembangan SDM

Sumber Daya Manusia yang mendukung kegiatan Kantor Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II Medan terdiri dari SDM dengan jabatan teknis dan administratif. sampai tahun 2024 jumlah pegawai Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II Medan dengan rincian sebagai berikut :

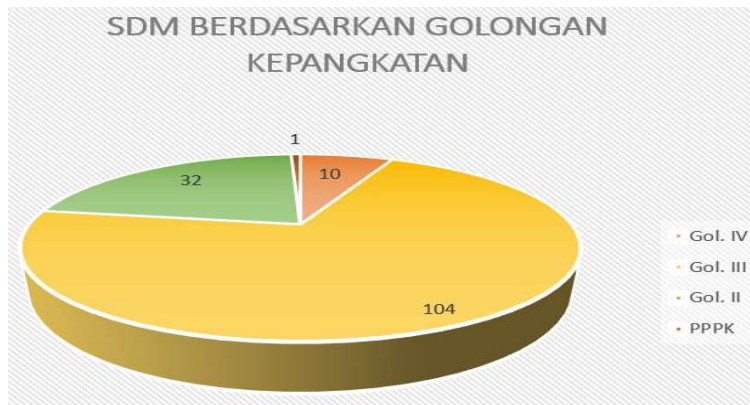
SDM BERDASARKAN PENDIDIKAN



SDM BERDASARKAN JABATAN



SDM BERDASARKAN GOLONGAN KEPANGKATAN



A.2.1 Capaian sasaran Kinerja Tahun 2020 – 2024

Pencapaian kinerja suatu instansi pemerintah dikaitkan dengan sejauh mana organisasi tersebut telah melakukan upaya - upaya strategis dan operasional untuk mencapai sasaran dan tujuan dalam rangka pemenuhan visi dan misinya.

Untuk mengukur kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II Medan, capaian kinerja pada setiap kegiatan yang mendukung pemenuhan sasaran tertentu dilakukan pengukuran dengan membandingkan antara realisasi yang dicapai dengan rencana tingkat capaian yang telah ditetapkan, sebagai tolak ukur keberhasilan atau kegagalan organisasi. Evaluasi dan analisis atas capaian kinerja terhadap rencana kinerja akan dimungkinkan dengan adanya sejumlah deviasi / celah kinerja, sehingga diperlukan strategi perbaikan untuk mewujudkan capaian kinerja yang lebih baik di masa mendatang.

Tahun 2020 merupakan awal Rencana Strategis (Renstra) 2020 - 2024 dan pada tahun 2023 terdapat perubahan atau Reviu terhadap Rencana Strategis (Renstra) 2020 - 2024 maka perbandingan capaian target 5 (lima) tahunan dan realisasi kinerja tahun 2020 - 2024 dapat dijelaskan pada Indikator Kinerja Kegiatan yang sama dengan capaian kinerja Rencana Strategis (Renstra) 2020 - 2024.

3.3 Perbandingan Realisasi Kinerja dengan Target pada Rencana Strategis dari Tahun 2020 sampai dengan Tahun 2024

Capain kinerja sasaran tidak dapat dibandingkan secara langsung dengan target capaian Rencana Strategis (Renstra) 2020 - 2024 dikarenakan sasaran maupun indikator kinerja mengalami perubahan.

No	Sasaran / Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan	Satuan	2021			2022			2023			2024		
				Target PK	Realisasi	%	Target PK	Realisasi	%	Target PK	Realisasi	%	Target PK	Realisasi	%
1	Meningkatnya konektivitas transportasi udara	Persentase kepatuhan dalam penyelenggaraan pengangkutan penumpang, kargo dan/ pos di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II	Persen							100	98,1	98,1	100	98,9	98,9
Rata – Rata Capaian Sasaran										98,12 %			98,9		
2	Meningkatnya kinerja layanan transportasi udara	Persentase pemenuhan standar pelayanan bandar udara	Persen	Indikator Kinerja Kegiatan terjadi perubahan						100	100	100	100	100	100
		Persentase pemenuhan standar pelayanan penumpang angkutan udara	Persen							100	99,5	99,5	100	99,7	99,7
Rata – Rata Capaian Sasaran										99,76 %			99,8		
3	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	Persentase pemenuhan standar keselamatan penerbangan	Persen							100	97,2	97,2	100	98,3	98,3
		Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan	Persen							100	99,9	99,9	100	99,8	99,8

Rata – Rata Capaian Sasaran							98,54 %			99,05		
4	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	pemenuhan dokumen Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II	Persen				100	100	100	100	100	100
		Persentase pemenuhan tingkat maturitas SPIP Kantor Otoritas bandar Udara Wilayah II	Tingkat				3	3,4	114	3	3,4	100
		Persentase laporan pemenuhan realisasi anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II	Persen				100	98,9	98,9	100	96,4	96,4
Rata – Rata Capaian Sasaran							104,29 %			98,8		
Capaian rata – rata Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II							100 %			99,13 %		

.3.1.2 Meningkatkan Kinerja Pelayanan Transportasi Udara

Pengalokasian anggaran telah dimanfaatkan dalam melaksanakan kegiatan - kegiatan yang mendukung pencapaian target indikator kinerja, diantaranya sebagai berikut :

- Kegiatan Pengawasan berupa : Inspeksi, Surveillance, Audit, dan Pengujian/Test
- Kegiatan Pengendalian berupa : Survey, Monitoring, Peningkatan kompetensi SDM (bimtek, sosialisasi dll).

.3.1.3 Meningkatkan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara

Capaian Sasaran “Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara dalam kurun waktu Tahun 2020 - 2024 mencapai rata-rata persentase keberhasilan sebesar 99,05.%, sementara tingkat kegagalan mencapai nilai 0,95%.

Pengalokasian anggaran telah dimanfaatkan dalam melaksanakan kegiatan-kegiatan yang mendukung pencapaian target indikator kinerja, diantaranya sebagai berikut :

- Kegiatan Pengawasan berupa : Inspeksi, Surveillance, Audit, dan Pengujian/Test
- Kegiatan Pengendalian berupa : Survey, Monitoring, Peningkatan kompetensi SDM (bimtek, sosialisasi dll), Rapat FAL dan implementasi NLE

.3.1.4 Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik

Pada Indikator meningkatnya kualitas tata Kelola pemerintahan yang baik Tahun 2020 - 2024, indikator pemenuhan dokumen SAKIP memiliki nilai capaian 100 % dari target, Indikator pemenuhan capaian tingkat maturitas SPIP sebesar 100% dengan nilai realisasi tingkat maturitas SPIP : 3,406 terhadap target tingkat maturitas SPIP : 3,00 sedangkan untuk indikator penyerapan anggaran didapati capaian penyerapan anggaran sebesar 96,44 %.

BAB II

VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH II

2.1 VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL RPJPN TAHUN 2025-2045

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

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

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

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

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

A. TRANSFORMASI INDONESIA

1. Transformasi Sosial;

IE1 Kesehatan untuk Semua

IE2 Pendidikan Berkualitas yang Merata

IE3 Perlindungan Sosial yang Adaptif

2. Transformasi Ekonomi;

IE4 Iptek, Inovasi dan Produktivitas Ekonomi

IE5 Penerapan Ekonomi Hijau

IE6 Transformasi Digital

IE7 Integrasi Ekonomi Domestik dan Global

IE8 Perkotaan dan Perdesaan sebagai Pusat Pertumbuhan
Ekonomi

3. Transformasi Tata Kelola;

IE9 Regulasi dan Tata Kelola yang Berintegritas dan Adaptif

B. LANDASAN TRANSFORMASI

4. Supremasi Hukum, Stabilitas, dan Kepemimpinan Indonesia;

IE10 Hukum, Berkeadilan, Keamanan Nasional, Tangguh dan
Demokrasi Substansial

IE11 Stabilitas Ekonomi Makro

IE12 Ketangguhan Diplomasi dan Pertahanan Berdaya Gentar
Kawasan

5. Ketahanan Sosial Budaya dan Ekologi;

IE13 Bergama Maslahat dan Berkebudayaan Maju

IE14 Keluarga Berkualitas, Kesenjangan Gender dan Masyarakat
Inklusif

IE15 Lingkungan Hidup Berkualitas

IE16 Berketahanan Energi, Air dan Kemandirian Pangan

IE17 Resiliensi terhadap Bencana dan Perubahan Iklim

C. KERANGKA IMPLEMENTASI TRANSFORMASI

6. Mewujudkan Pembangunan Kewilayahan yang Merata dan Berkeadilan;

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

8. Mewujudkan Kestinambungan Pembangunan.

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

1. Mewujudkan transformasi sosial untuk membangun manusia yang sehat, cerdas, kreatif, sejahtera, unggul, dan berdaya saing.
2. Mewujudkan transformasi ekonomi untuk meningkatkan produktivitas melalui peningkatan inovasi iptek, ekonomi produktif (termasuk industri manufaktur, ekonomi dan keuangan syariah, pertanian, ekonomi biru dan bioekonomi, pariwisata, ekonomi kreatif, UMKM dan koperasi, tenaga kerja, serta BUMN), penerapan ekonomi hijau, transformasi digital, integrasi ekonomi domestik dan global, serta pembangunan perkotaan dan perdesaan sebagai pusat pertumbuhan ekonomi.
3. Mewujudkan transformasi tata kelola untuk membangun regulasi dan tata kelola yang berintegritas dan adaptif.
4. Memantapkan supremasi hukum, stabilitas, dan kepemimpinan Indonesia dengan memantapkan stabilitas ekonomi, politik, hukum dan keamanan nasional, serta memperkuat ketangguhan diplomasi Indonesia di Tingkat global dan membangun kekuatan pertahanan berdaya gentar kawasan.
5. Memantapkan ketahanan sosial budaya dan ekologi dengan memperkuat ketangguhan individu, keluarga, komunitas, masyarakat, Pembangunan karakter, dan lingkungan yang mampu menyeimbangkan hubungan timbal balik antara sosial budaya dan ekologi, serta mengoptimalkan modal sosial budaya untuk tahan menghadapi berbagai bencana, perubahan dan guncangan, serta dapat berpartisipasi dalam pembangunan dan menjaga keberlanjutan sumber daya alam.
6. Pembangunan kewilayahan diwujudkan untuk meningkatkan pemerataan dan keadilan pembangunan melalui penerjemahan agenda transformasi sosial, ekonomi, dan tata kelola, yang dilengkapi dengan landasan transformasi supremasi hukum, stabilitas, dan kepemimpinan Indonesia, serta ketahanan sosial budaya dan ekologi. Penerjemahan tersebut dilakukan sesuai karakteristik masing-masing wilayah.
7. Dukungan sarana dan prasarana yang berkualitas dan ramah lingkungan menjadi faktor kunci pengembangan wilayah sekaligus sebagai pilar pendukung agenda transformasi.
8. Kesenambungan 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 TAHUN 2025-2029

Visi Presiden dan Wakil Presiden 2025-2029 yaitu:

“Bersama Indonesia Maju Menuju Indonesia Emas 2045”

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

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

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

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

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

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

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

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

Tujuan Pembangunan Nasional 2025-2029

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



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

Prioritas Nasional menjadi pedoman dalam penyusunan rencana kerja dan

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

Sasaran Pembangunan Nasional Tahun 2025-2029

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

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



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

Gambar 2.2 Sasaran Utama Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029

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

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

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

Sumber:Perpres 12 Tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029

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

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

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

VISI DAN MISI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 2025-2029

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

“Transportasi Maju Menuju Indonesia Emas 2045”

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

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

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

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

1. Menyediakan transportasi yang inklusif dan berkeadilan sesuai standar pelayanan dan keselamatan;

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

TUJUAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 2025-2029

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabel 2.3 Indikator Tujuan Kementerian Perhubungan 2025-2029

PERSPEKTIF	TUJUAN	INDIKATOR	SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
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
PERSPEKTIF	TUJUAN	INDIKATOR	SATUAN	FORMULASI PERHITUNGAN
INTERNAL BUSINESS PROCESS PERSPECTIVE (Technical Support)	T.2 Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas	IKT.2 Capaian kinerja penyusunan rekomendasi kebijakan dan peningkatan SDM transportasi	%	Capaian Kinerja Penyusunan Rekomendasi Kebijakan dan Peningkatan SDM Transportasi ($CKKS_{TN}$) $CKKS_{TN} = (RIK_{REKT}/TIK_{REKT} + RC_{transportasi}/TC_{transportasi})/2$ RIK_{REKT} = Realisasi Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi TIK_{REKT} = Target Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi $RC_{transportasi}$ = Realisasi Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten $TC_{transportasi}$ = Target Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten
LEARNING AND GROWTH PERSPECTIVE (Management Support)	T.3 Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif di Lingkungan Kementerian Perhubungan	IKT.3 Capaian kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan	%	Capaian Kinerja Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan ($CKRB_{RP}$) $CKRB_{RP} = (RIRB_{RP}/TIRB_{RP})$ $RIRB_{RP}$ = Realisasi Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan $TIRB_{RP}$ = Target Indeks Reformasi Birokrasi (RB) Kementerian Perhubungan

Sumber : Bagian Perencanaan Setditjen Perhubungan Udara

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

- 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);

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

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

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

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

Sumber: Perpres 12 tahun 2025 tentang RPJMN 2025-2029

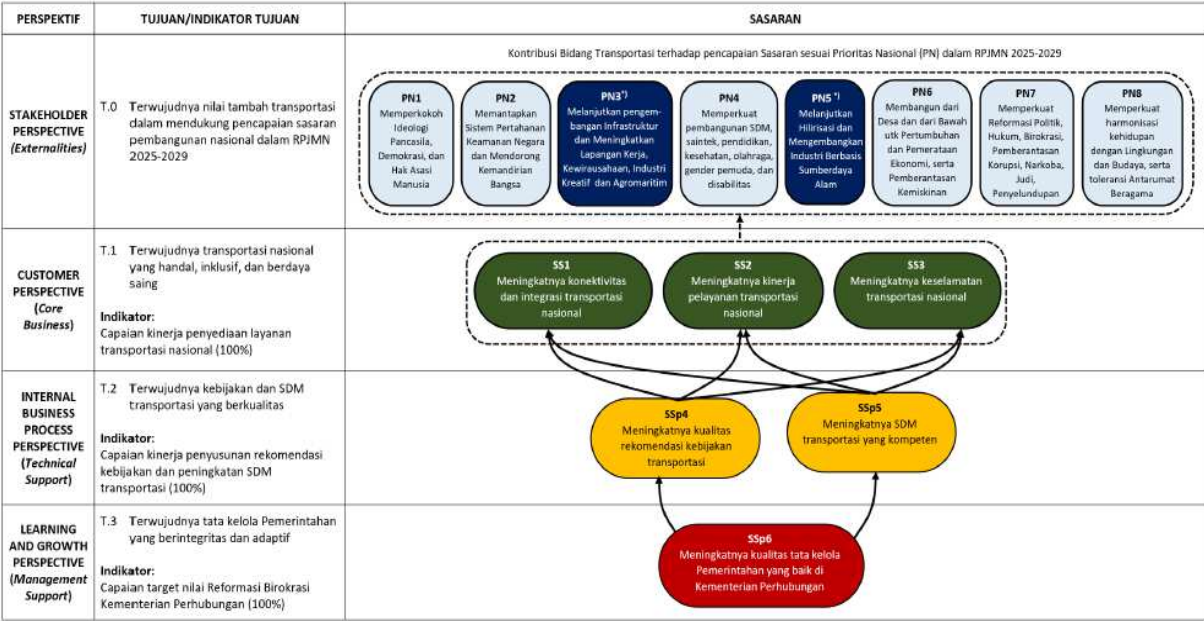
SASARAN STRATEGIS KEMENTERIAN PERHUBUNGAN 2025-2029

Sasaran Strategis (SS) Kementerian Perhubungan 2025-2029 ditetapkan sebagai bentuk dukungan terhadap pencapaian Sasaran Utama dan Sasaran dan Indikator Prioritas Nasional (PN) pada RPJMN 2025-2029 sesuai lingkup tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan dalam Perpres

Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan sebagaimana telah dirangkum pada Tabel 2.1 di atas.

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

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



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

Gambar 2.3 *Strategy Map* Kementerian Perhubungan 2025-2029

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

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

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

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

VISI DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA 2025-2029

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

“Transportasi Udara Maju Menuju Indonesia Emas 2045”

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

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

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

MISI DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA 2025-2029

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

1. Menyediakan transportasi udara yang inklusif dan berkeadilan sesuai standar pelayanan, keselamatan dan keamanan penerbangan;

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

TUJUAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA 2025-2029

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

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

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

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

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

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

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

SASARAN STRATEGIS DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2025-2029

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

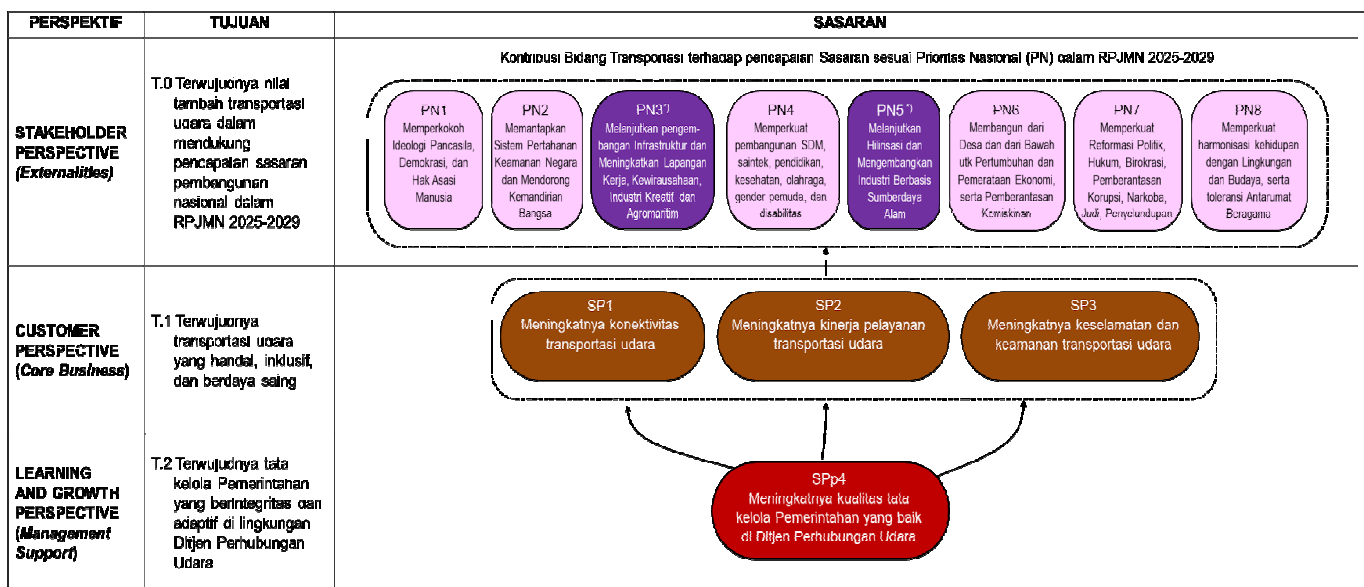
1. Customer Perspective (Core Business)

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

2. Learning and Growth Perspective (Management Support)

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

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



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

Gambar 2.4 Strategy Map Ditjen Perhubungan Udara 2025-2029

2.5 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH II TAHUN 2025-2029

"Terwujudnya penyelenggaraan jasa kebandarudaraan sesuai dengan standar keselamatan, keamanan dan pelayanan penerbangan"

Penjabaran terkait Visi UPBU sebagai berikut :

Visi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II mencerminkan komitmen untuk mewujudkan tata kelola kebandarudaraan yang profesional, andal, dan berstandar internasional di seluruh wilayah kerja yang meliputi Provinsi Aceh, Sumatera Utara, Riau, dan Kepulauan Riau. Keempat provinsi tersebut memiliki karakteristik geografis, tingkat lalu lintas penerbangan, serta peran strategis yang berbeda, sehingga membutuhkan pengawasan dan pembinaan kebandarudaraan yang adaptif, konsisten, dan berorientasi pada keselamatan serta pelayanan publik.

1. Aspek Keselamatan Penerbangan (Safety)

Penyelenggaraan jasa kebandarudaraan diarahkan untuk memastikan seluruh bandar udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II memenuhi dan menerapkan standar keselamatan penerbangan sesuai ketentuan nasional dan regulasi internasional. Hal ini mencakup pengawasan terhadap kelaikudaraan fasilitas bandar udara, prosedur operasi penerbangan, kompetensi sumber daya manusia, serta penerapan sistem manajemen keselamatan (Safety Management System/SMS).

Dengan cakupan wilayah yang meliputi daerah daratan, kepulauan, serta kawasan perbatasan dan terluar, Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II berperan aktif dalam meminimalkan risiko keselamatan penerbangan dan menjamin keberlangsungan operasi penerbangan yang selamat dan berkesinambungan.

2. Aspek Keamanan Penerbangan (Security)

Dalam rangka mewujudkan keamanan penerbangan, Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II memastikan bahwa penyelenggaraan keamanan bandar udara dilaksanakan secara terpadu dan konsisten di seluruh wilayah Aceh, Sumatera Utara, Riau, dan Kepulauan Riau. Pengawasan difokuskan pada penerapan standar keamanan penerbangan, pengendalian akses, pemeriksaan penumpang dan barang, serta kesiapsiagaan terhadap potensi ancaman keamanan.

Mengingat wilayah kerja mencakup bandar udara internasional, domestik, dan perintis, termasuk kawasan kepulauan yang strategis, aspek keamanan menjadi prioritas utama guna menjaga kepercayaan masyarakat dan mendukung stabilitas transportasi udara nasional.

3. Aspek Pelayanan Penerbangan (Service)

Penyelenggaraan jasa kebandarudaraan juga diarahkan pada peningkatan kualitas pelayanan penerbangan yang berorientasi kepada pengguna jasa. Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II berperan dalam memastikan standar pelayanan minimum bandar udara diterapkan secara konsisten, meliputi pelayanan penumpang, maskapai, serta pemangku kepentingan lainnya.

Peningkatan pelayanan dilakukan dengan memperhatikan kebutuhan masyarakat di keempat provinsi, termasuk konektivitas antardaerah, keterjangkauan layanan penerbangan, serta dukungan

terhadap pertumbuhan ekonomi, pariwisata, dan mobilitas masyarakat, khususnya di wilayah kepulauan dan daerah terpencil.

4. Integrasi dan Peran Wilayah Kerja

Dengan wilayah kerja yang luas dan beragam, Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II berperan sebagai pengawas, pembina, dan koordinator penyelenggaraan kebandarudaraan agar seluruh bandar udara di Aceh, Sumatera Utara, Riau, dan Kepulauan Riau berjalan dalam satu kesatuan sistem transportasi udara yang aman, tertib, dan berkualitas.

Sinergi dengan pemerintah daerah, penyelenggara bandar udara, operator penerbangan, serta instansi terkait menjadi kunci dalam mewujudkan penyelenggaraan jasa kebandarudaraan yang memenuhi standar keselamatan, keamanan, dan pelayanan penerbangan secara berkelanjutan.

MISI

1. Mewujudkan keselamatan, keamanan serta kelancaran penerbangan di Bandar udara wilayah pengawasan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II Medan;
2. Mewujudkan keamanan dan ketertiban Bandar udara di Bandar udara wilayah pengawasan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II Medan;
3. Mewujudkan tingkat pelayanan yang dapat memberikan kepuasan (bemilai tambah) kepada pengguna jasa penerbangan, penyelenggara Bandar udara, operator penerbangan dan penyedia jasa usaha di bidang penerbangan di Bandar udara wilayah pengawasan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II Medan;
4. Terlaksananya koordinasi penyusunan rencana dan program, evaluasi serta pelaporan, pengelolaan urusan keuangan dan barang inventaris/milik kekayaan negara di lingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II Medan.
5. Mewujudkan kelembagaan yang efisien dengan Sumber Daya Manusia (SDM) yang profesional, tatausaha dan rumah tangga yang produktif di lingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II Medan.

TUJUAN

- 1) Meningkatkan pelayanan administratif yang prima di lingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II;
- 2) Mewujudkan keselamatan, kelancaran dan keamanan penyelenggaraan pelayanan transportasi udara di Bandar Udara di Wilayah Propinsi Aceh, Sumatera Utara, Riau dan Kepulauan Riau;
- 3) Meningkatkan kualitas pelaksanaan pengawasan dan pengendalian bidang keamanan dan ketertiban Bandar Udara di Wilayah Propinsi Aceh, Sumatera Utara, Riau dan Kepulauan Riau;
- 4) Meningkatkan koordinasi dengan lembaga-lembaga pemerintahan yang ada di Bandar di Wilayah Propinsi Aceh, Sumatera Utara, Riau dan Kepulauan Riau;
- 5) Meningkatkan profesionalisme SDM transportasi udara dan pemanfaatan ilmu pengetahuan dan teknologi di Wilayah Propinsi Aceh, Sumatera Utara, Riau dan Kepulauan Riau.

SASARAN

Adapun sasaran yang akan dicapai Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II Tahun 2025-2029 adalah sebagai berikut :

1. Meningkatnya konektivitas transportasi udara di wilayah kerja kantor otoritas Bandar udara
2. Meningkatnya kinerja Pelayanan Transportasi Udara di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara
3. Meningkatnya keselamatan dan keamanan Bandar Udara
4. Meningkatnya Kualitas tata kelola pemerintahan yang baik

INDIKASI RISIKO PENCAPAIAN SASARAN KEGIATAN OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH II

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

**Tabel.2.5 Daftar Indikasi Risiko Pencapaian Sasaran Kegiatan
Kantor OBU Wilayah II**

No	Sasaran Kegiatan	Identifikasi Risiko
1.	Meningkatnya konektivitas transportasi udara di wilayah kerja kantor otoritas Bandar udara	Tidak berfungsinya prasarana dan sarana transportasi udara dikarenakan terjadinya gangguan teknis maupun non teknis
		Belum terpenuhinya standar pelayanan minimal (SPM) pada sarana dan prasarana transportasi udara
2	Meningkatnya kinerja Pelayanan Transportasi Udara di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara	Lemahnya koordinasi antar pemangku kepentingan
		Keterlambatan tindak lanjut rekomendasi pengawasan

No	Sasaran Kegiatan	Identifikasi Risiko
3	Meningkatnya keselamatan dan keamanan Bandar Udara	Tidak tercapainya target tingkat keselamatan dan keamanan penerbangan
		Belum terpenuhinya fasilitas keselamatan dan keamanan transportasi udara sesuai dengan standar yang ditetapkan
		Kondisi cuaca ekstrem dan bencana alam yang mengganggu keselamatan dan keamanan penerbangan
		Belum terpenuhinya jumlah dan kompetensi SDM teknis
4	Meningkatnya Kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	Kurangnya kualitas perencanaan dan tata kelola keuangan
		Belum terpenuhinya jumlah dan kompetensi SDM Kantor OBU Wilayah II
		Kurang optimalnya implementasi <i>e-government</i> di lingkungan Kantor OBU Wilayah II

BAB III
ARAH KEBIJAKAN, SASARAN STRATEGIS, KERANGKA REGULASI, KERANGKA
KELEMBAGAAN, DAN MANAJEMEN RESIKO

3.1 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH II

Arah kebijakan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II sebagai berikut :

1. Peningkatan kualitas pelayanan administratif yang cepat, transparan, dan akuntabel.
2. Penguatan sistem tata kelola organisasi berbasis kinerja dan manajemen risiko.
3. Optimalisasi pemanfaatan sistem informasi dan layanan digital dalam mendukung administrasi perkantoran.
4. Peningkatan kualitas perencanaan, pelaporan kinerja, dan pengelolaan anggaran agar selaras dengan prinsip good governance.
5. Penguatan pelaksanaan pengawasan keselamatan penerbangan sesuai standar nasional dan internasional.
6. Peningkatan kepatuhan penyelenggara bandar udara terhadap regulasi keselamatan dan keamanan penerbangan.
7. Penguatan kesiapsiagaan dan respons terhadap gangguan operasional penerbangan, termasuk faktor cuaca dan kondisi geografis.
8. Peningkatan keandalan fasilitas dan prosedur operasional bandar udara guna menjamin kelancaran transportasi udara.
9. Peningkatan intensitas dan kualitas audit, inspeksi, dan surveillance bidang keamanan dan ketertiban bandar udara.
10. Penguatan implementasi Program Keamanan Penerbangan Bandar Udara secara konsisten di seluruh wilayah kerja.
11. Peningkatan efektivitas tindak lanjut hasil pengawasan dan rekomendasi.
12. Penerapan pendekatan risk-based oversight dalam pelaksanaan pengawasan keamanan bandar udara.

Berdasarkan arah kebijakan tersebut di atas, disusun strategi sebagai berikut :

1. Peningkatan kualitas pelayanan administrasi perkantoran berbasis standar pelayanan.
2. Optimalisasi sistem informasi dan layanan administrasi berbasis digital.
3. Penguatan perencanaan, penganggaran, dan pelaporan kinerja berbasis SAKIP dan manajemen risiko.
4. Peningkatan pengawasan internal dan akuntabilitas kinerja.

5. Penguatan pengawasan keselamatan dan kelaikudaraan fasilitas bandar udara.
6. Peningkatan kepatuhan penyelenggara bandar udara terhadap regulasi keselamatan dan keamanan
7. Peningkatan kesiapsiagaan terhadap gangguan operasional penerbangan
8. Penerapan pendekatan pengawasan berbasis risiko (risk-based oversight)
9. Peningkatan intensitas dan kualitas audit, inspeksi, dan surveillance keamanan bandar udara
10. Penguatan implementasi Program Keamanan Penerbangan Bandar Udara
11. Peningkatan efektivitas tindak lanjut hasil pengawasan keamanan dan ketertiban
12. Penguatan koordinasi pengawasan keamanan antar instansi terkait
13. Peningkatan mekanisme koordinasi dengan pemerintah daerah dan instansi terkait (TNI/Polri, CIQ, dan lainnya)
14. Penguatan peran Kantor Otoritas Bandar Udara sebagai koordinator penyelenggaraan kebandarudaraan
15. Pengembangan forum komunikasi dan kerja sama antar pemangku kepentingan bandar udara
16. Peningkatan sinergi dalam penanganan isu strategis kebandarudaraan
17. Peningkatan kompetensi, sertifikasi, dan pelatihan SDM transportasi udara
18. Penguatan budaya kerja profesional, berintegritas, dan berorientasi kinerja
19. Optimalisasi pemanfaatan teknologi informasi dalam pengawasan dan pelayanan
20. Pengembangan inovasi dan transformasi digital kebandarudaraan

3.2 KERANGKA REGULASI

Berdasarkan PM 41 Tahun 2011, Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II merupakan unit pelaksana teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara. Dalam pelaksanaan tugasnya, Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II berperan sebagai perpanjangan tangan pemerintah dalam memastikan **keselamatan, keamanan, kelancaran, serta kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan di bidang penerbangan.**

Kerangka regulasi tersebut mengatur bahwa Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II memiliki tugas melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan penerbangan

di bandar udara yang meliputi aspek keselamatan dan keamanan penerbangan, pelayanan jasa kebandarudaraan, fasilitas sisi udara dan sisi darat, navigasi penerbangan, serta kepatuhan operator terhadap standar dan regulasi yang berlaku.

Dalam mendukung pelaksanaan tugas tersebut, PM 41 Tahun 2011 menetapkan struktur organisasi yang mencakup unsur pimpinan dan unit kerja teknis yang menjalankan fungsi perencanaan, pengawasan, pemeriksaan, sertifikasi, evaluasi, serta pembinaan kepada penyelenggara bandar udara, badan usaha angkutan udara, dan pemangku kepentingan lainnya. Pengaturan struktur ini dimaksudkan untuk menjamin adanya pemisahan fungsi, kejelasan kewenangan, serta akuntabilitas pelaksanaan tugas.

Kerangka regulasi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II juga menegaskan pentingnya koordinasi lintas sektor dan lintas instansi, baik dengan penyelenggara bandar udara, penyelenggara navigasi penerbangan, aparat keamanan, pemerintah daerah, maupun instansi terkait lainnya. Koordinasi ini merupakan bagian integral dari upaya menjaga keselamatan dan keamanan penerbangan secara menyeluruh dan berkelanjutan.

Dengan berpedoman pada PM 41 Tahun 2011, Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II menjalankan tugas dan fungsinya secara terstandar, terukur, dan dapat dipertanggungjawabkan, serta menjadi landasan dalam penerapan sistem pengendalian intern pemerintah (SPIP), manajemen risiko, dan peningkatan kinerja organisasi guna mendukung tercapainya tujuan penyelenggaraan transportasi udara yang selamat, aman, dan andal.

3.3 KERANGKA KELEMBAGAAN

Kerangka Kelembagaan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II berpedoman pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara, yang menetapkan kedudukan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II sebagai unit pelaksana teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Struktur organisasi dan hubungan kerja disusun sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan untuk mendukung pelaksanaan tugas pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan penerbangan di bandar udara dalam wilayah kerjanya. Kerangka kelembagaan ini menjadi dasar pelaksanaan fungsi pengawasan keselamatan dan keamanan penerbangan, pembinaan kepatuhan operator, serta koordinasi dengan pemangku kepentingan terkait, dan mendukung penerapan Sistem

Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP) serta akuntabilitas kinerja secara tertib dan dapat dipertanggungjawabkan.

3.4 MANAJEMEN RISIKO

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

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

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

Pada Tabel 3.1 disampaikan rencana tindak lanjut penyelesaian (RTP) dari hasil identifikasi risiko-risiko utama terhadap pencapaian masing-masing sasaran kegiatan pada tingkat Kantor OBU Wilayah II (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 3.1 Matriks Identifikasi Awal Risiko Utama dan Rencana

Mitigasi Risiko (Sektor Transportasi Udara)

No	Identifikasi Risiko	Mitigasi Risiko	Penanggung Jawab Risiko
Meningkatnya konektivitas transportasi udara di wilayah kerja kantor otoritas Bandar udara			
1	Pelanggaran kepatuhan regulasi penerbangan	a. Penguatan fungsi regulasi dan pembinaan	Kepala Kantor
2	Menurunnya kualitas pelayanan penumpang	a. Pengawasan standar pelayanan minimum (SPM)	
Meningkatnya kinerja Pelayanan Transportasi Udara di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara			
1	Lemahnya koordinasi antar pemangku kepentingan	- Penguatan pengawasan dan audit keselamatan penerbangan - Peningkatan koordinasi dengan operator dan pemangku kepentingan - Monitoring dan evaluasi pencapaian indikator keselamatan secara berkala	Kepala Kantor
2	Keterlambatan tindak lanjut rekomendasi pengawasan	- Penyusunan rencana pemenuhan fasilitas berbasis prioritas risiko - Pengusulan anggaran pengadaan/peningkatan fasilitas - Pemeliharaan dan inspeksi fasilitas secara berkala	
Meningkatnya keselamatan dan keamanan Bandar Udara			
1	Tidak tercapainya target tingkat keselamatan dan keamanan penerbangan	- Usulan penambahan inspektur penerbangan - Peningkatan kompetensi melalui diklat dan sertifikasi - Optimalisasi penugasan dan penjadwalan inspeksi berbasis risiko	Kepala Kantor
2	Belum terpenuhinya fasilitas keselamatan dan keamanan transportasi udara sesuai dengan standar yang ditetapkan	a. Memperkuat Fungsi Pengawasan di Wilayah Kerja kantor Otoritas bandar Udara Wilayah II (Inspeksi, Monitoring, dan Surveillance) b. Rekomendasi terhadap peningkatan fasilitas Keamanan dan Keselamatan Penerbangan	
3	Kondisi cuaca ekstrem dan bencana alam yang mengganggu keselamatan dan keamanan penerbangan	a. Penguatan pengawasan kesiapan bandara b. Koordinasi informasi cuaca dan peringatan dini c. Pengawasan penerapan prosedur operasi dalam kondisi cuaca ekstrem	
4	Belum terpenuhinya jumlah dan kompetensi SDM teknisi	a. Verifikasi lisensi dan sertifikat personel b. Rekomendasi pelatihan tambahan	

		c. Pengawasan jam kerja personel	
Meningkatnya Kualitas tata kelola pemerintahan yang baik			
1	Kurangnya kualitas perencanaan dan tata kelola keuangan	- Peningkatan kompetensi SDM melalui bimtek/pelatihan - Penguatan koordinasi perencanaan dan keuangan - Penerapan SPI dan evaluasi berkala - Optimalisasi sistem/aplikasi keuangan	Kepala Kantor
2	Belum terpenuhinya jumlah dan kompetensi SDM Ditjen Perhubungan Udara	- Usulan penambahan formasi sesuai ABK - Pendidikan dan pelatihan teknis/sertifikasi - Optimalisasi dan redistribusi SDM - Pengembangan multi-skill SDM	
3	Kurang optimalnya implementasi <i>e-government</i> di lingkungan KOBU II	- Penyusunan roadmap e-government - Peningkatan kompetensi SDM TIK - Penguatan integrasi sistem/aplikasi - Penyediaan sarana prasarana TIK	

BAB IV

TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH II

4.1 SASARAN DAN TARGET PEMBANGUNAN NASIONAL

4.1.1 Sasaran dan Target RPJPN 2025-2045

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

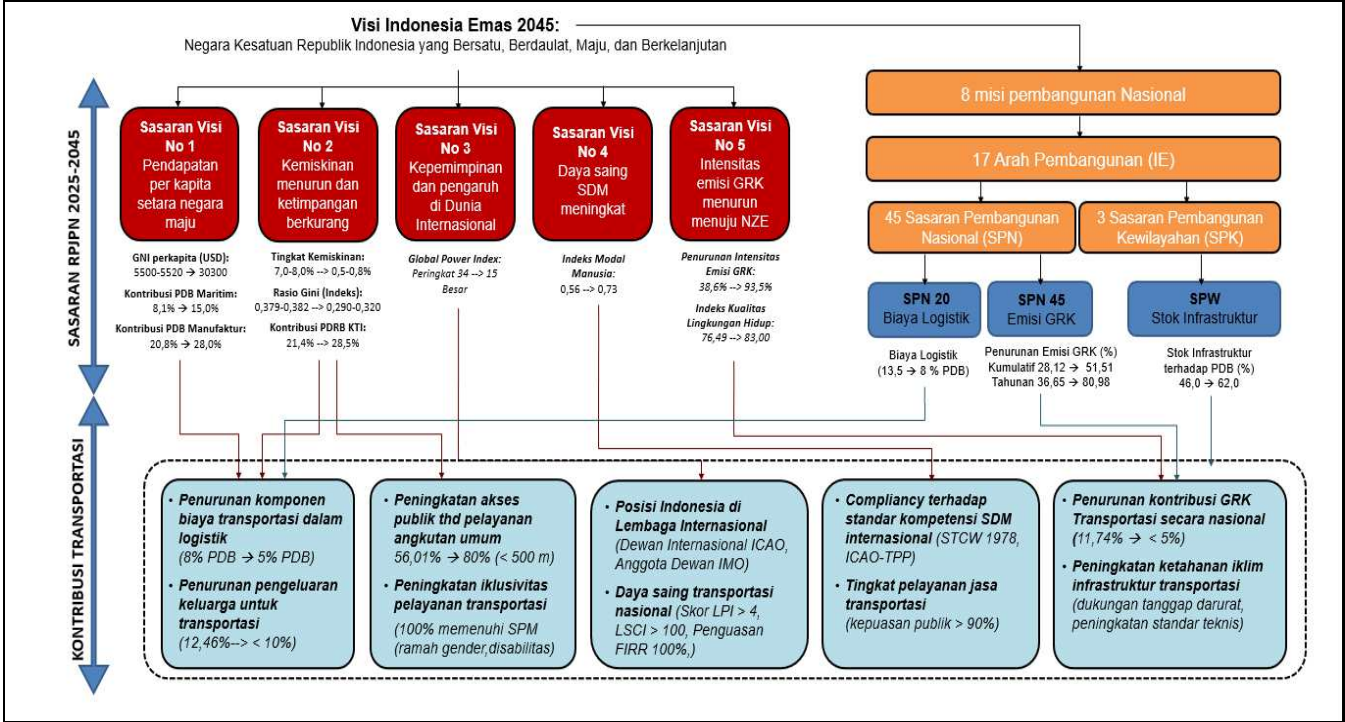
Sasaran pertama, pendapatan per kapita Indonesia diperkirakan setara seperti negara maju sekitar USD23.000-30.300 dan masuk ke dalam ekonomi 5 (lima) terbesar di dunia yang utamanya didorong oleh peningkatan kontribusi PDB industri manufaktur menjadi 28,0 persen dan PDB kemaritiman menjadi 15,0 persen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

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

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

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

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



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

Gambar 4.1 Sasaran dan Target RPJPN 2025-2045

4.1.2 Sasaran Pembangunan Nasional RPJMN 2025-2029

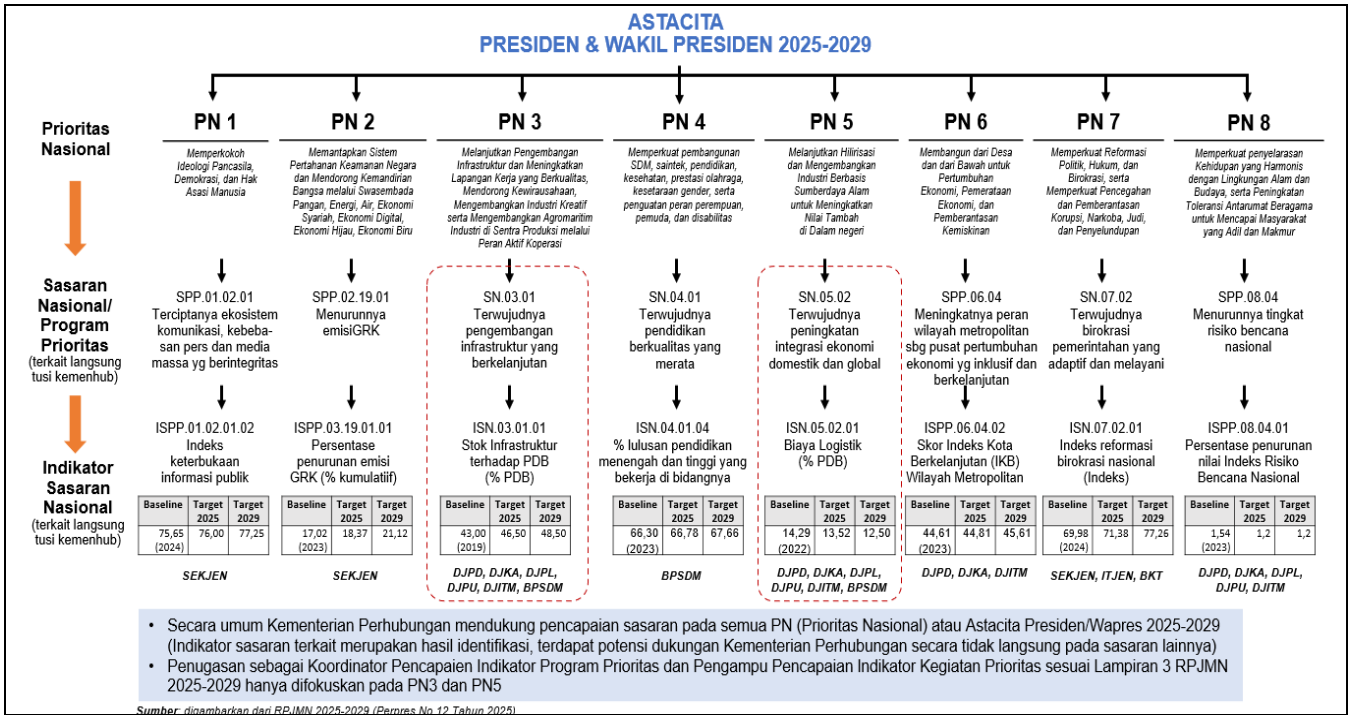
Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025-2029 dilengkapi dengan sasaran pembangunan yang terukur. Sasaran pembangunan menggambarkan kondisi yang diharapkan dalam mencapai penurunan kemiskinan, peningkatan kualitas sumber daya manusia, dan pertumbuhan ekonomi tinggi berkelanjutan. Kondisi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

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



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, MENGEKSBANGKAN INDUSTRI KREATIF SERTA MENGEKSBANGKAN AGROMARTIM INDUSTRI DI SENIRTA 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 Agromartim Industri di Serta Produksi melalui Peran Aktif Koperasi								
03.01 PP: Pengembangan Konektivitas dan Layanan Transportasi Multimoda	C1 - Meningkatnya konektivitas dan layanan multi moda 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	C1 - Terwujudnya Jaringan Bandara yang terpadu untuk mendukung konektivitas wilayah	01 - Bandara yang dibangun dan dikembangkan (kumulatif angka dasar tahun 2020)	lokasi (kumulatif)	160 (2023)	116	121		022 - Kementerian Perhubungan
		02 - Jumlah layanan nonkomersil angkutan udara perumpang dan kargo	layanan	261 (2023)	313	408		022 - Kementerian Perhubungan
		03 - Persentase kepatuhan keamanan penerbangan	persen	30,58 (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 MENGEKSBANGKAN 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 Penguatan Sistem Logistik Nasional								
05.03.01 KP: Penguatan Infrastruktur Konektivitas, Layanan Backbone, dan Sarana Penunjang Logistik	01 - Menguatnya Infrastruktur konektivitas, layanan backbone, dan sarana penunjang logistik	03 - Biaya transportasi logistik pada angkutan udara terhadap PDB	persen	0,89	0,84	0,77		022 - Kementerian Perhubungan
		08 - Jumlah bandara primer / utama yang ditingkatkan kapasitasnya	lokasi (kumulatif)	3 (2023)	9	5		022 - Kementerian Perhubungan
		09 - Volume angkutan barang transportasi udara pada bandara primer/utama	juta ton	1.391	1.419	1.536		022 - Kementerian Perhubungan

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

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

INDIKATOR	SATUAN	BASELINE 2024	TARGET 2025	TARGET 2029
Koordinator Pencapaian Indikator Program Prioritas				
PP.03.01 - <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 Aljufri, Haluoleo.

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

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

INDIKATOR KINERJA BIAYA TRANSPORTASI LOGISTIK PADA SEKTOR TRANSPORTASI UDARA

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

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

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

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

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

4.2 INDIKASI KEGIATAN STRATEGIS

4.2.1 Indikasi Kegiatan Strategis RPJMN 2025-2029 (JIKA UPBU TERKAIT DISEBUTKAN DALAM RPJMN)

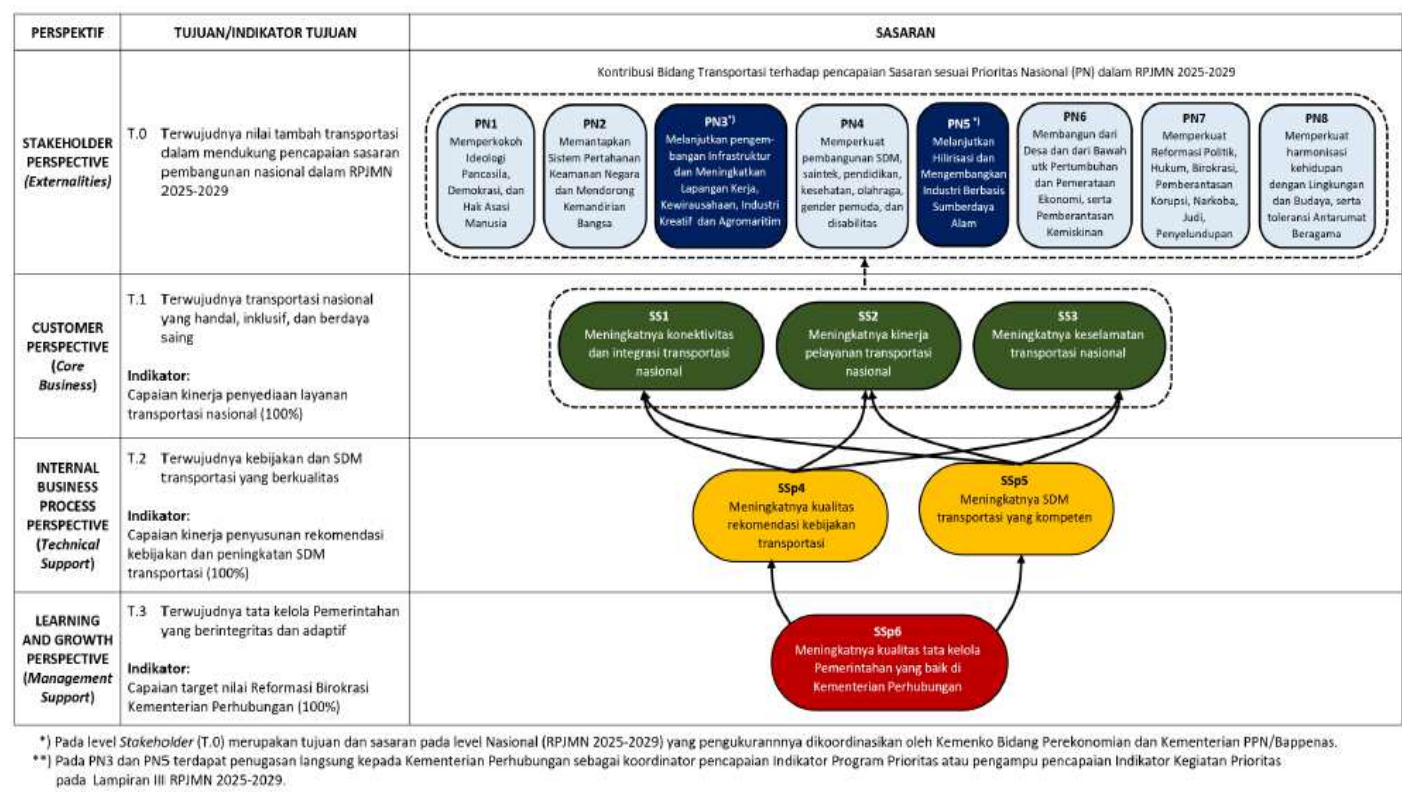
4.2.2 Indikasi Kegiatan Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2025-2029 (JIKA UPBU TERKAIT DISEBUTKAN DALAM RPJMN)

4.3 TARGET KINERJA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2025-2029

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

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

Kementerian Perhubungan.



Gambar 4.4 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	Meningkatnya 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	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Nasional	IKSS.2	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) Terhadap Pelayanan Publik Sektor Transportasi	Indeks	95,653	94,474	94,624	94,980	95,380	95,800
T.2 Terwujudnya kebijakan dan SDM transportasi yang berkualitas	SS.3	Meningkatnya Keselamatan Transportasi Nasional	IKSS.3	Tingkat Keselamatan Transportasi Nasional	%	97,497	97,925	98,145	98,527	98,830	99,070
	SSp.4	Meningkatnya Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi	IKSSp.4	Indeks Kualitas Rekomendasi Kebijakan Transportasi	Indeks	N/A	85,000	87,000	89,000	91,000	92,000
T.3 Terwujudnya tata kelola Pemerintahan yang berintegritas dan adaptif	SSp.5	Meningkatnya SDM Transportasi yang Kompeten	IKSSp.5	Peningkatan Pemenuhan SDM Transportasi yang Kompeten	%	103,589	85,500	86,000	86,500	87,000	87,500
	SSp.6	Meningkatnya 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

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

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

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

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 OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH II TAHUN 2025-2029

Sasaran beserta indikator kinerja yang ingin dicapai dalam rangka mewujudkan visi dan misi Kantor OBU

Wilayah II – Medan Tahun 2025-2029 sebagai berikut :

No	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja Kegiatan		Satuan	Baseline 2024	Target Kinerja				
						2025	2026	2027	2028	2029
SK1	Meningkatnya konektivitas transportasi udara	IKK 1.1	Persentase kepatuhan dalam penyelenggaraan pengangkutan penumpang, kargo dan/ pos di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara	%	99	100	100	100	100	100
SK2	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi udara	IKK 2.1	Persentase pemenuhan standar pelayanan bandar udara	%	99	100	100	100	100	100
		IKK 2.2	Persentase pemenuhan standar pelayanan penumpang angkutan udara	%	99	100	100	100	100	100
SK3	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	IKK 3.1	Persentase pemenuhan standar keselamatan penerbangan	%	99	100	100	100	100	100
		IKK 3.2	Persentase pemenuhan standar keamanan penerbangan	%	99	100	100	100	100	100
SKp4	Meningkatnya kualitas tata kelola pemerintahan yang baik	IKKp 4.1	Nilai Hasil Evaluasi AKIP Kantor Otoritas Bandar Udara	%	100	100	100	100	100	100
		IKKp 4.2	Persentase nilai aset Kantor Otoritas Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi	%	Indikator baru	90	92	94	96	98
		IKKp 4.3	Persentase kinerja pelaksanaan anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara	%	95	96	97	98	99	100
		IKKp 4.4	Tingkat interaksi masyarakat pada kanal media sosial Kantor Otoritas Bandar Udara	%	Indikator baru	75	80	85	90	95
		IKKp 4.5	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) terhadap pelayanan Kantor Otoritas Bandar Udara	Indeks	Indikator baru	95,00	95,05	95,10	95,15	95,20

A. KERANGKA PENDANAAN TAHUN 2025-2029

Kantor Otoritas Bandar Udara memiliki 2 (dua) Program yaitu:

1. Program Infrastruktur Konektivitas dengan kegiatan :
 - a. Pelayanan Transportasi Udara;
 - b. Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara;

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

Kerangka pendanaan Kantor OBU Wilayah II – Kualanamu tahun 2025-2029 menunjukkan bahwa total kebutuhan anggaran tahun 2025-2029 sebesar Rp. 322.519.785.000 Rekapitulasi kebutuhan pendanaan Kantor Otoritas Bandara Wilayah per tahun dapat dilihat pada tabel berikut ini. Adapun rincian kebutuhan pendanaan untuk masing-masing program dan kegiatan dapat dilihat pada Lampiran 2.

**Tabel 4.10 Indikasi Pendanaan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah II - Kualanamu
Tahun 2025-2029**

NO	KODE	PROGRAM/KEGIATAN/KRO/RO/KOMPONEN/DETIL	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2025-2029
1	1960	Pelayanan Transportasi Udara	1.248.400.000	2.948.362.000	3.248.362.000	3.548.362.000	3.548.362.000	3.548.362.000	16.841.810.000
2	4645	INFRASTRUKTUR KONEKTIVITAS TRANSPORTASI UDARA	1.514.134.000	15.260.634.000	5.647.134.000	4.214.134.000	4.214.134.000	4.214.134.000	33.550.170.000
3	4646	KESELAMATAN DAN KEAMANAN TRANSPORTASI UDARA	4.699.166.000	14.619.390.000	14.619.390.000	14.619.390.000	14.619.390.000	14.619.390.000	73.096.950.000
4	4611	PENGLOLAAN PERENCANAAN, KEUANGAN, BMN DAN UMUM TRANSPORTASI UDARA	34.755.581.000	38.335.581.000	36.055.581.000	36.095.581.000	36.095.581.000	35.995.581.000	182.577.905.000
5	4613	Pengelolaan Organisasi Dan SDM Transportasi Udara	925.295.000	1.525.295.000	1.525.295.000	1.625.295.000	1.725.295.000	1.825.295.000	16.452.950.000

BAB V

PENUTUP

5.1 ARAHAN PELAKSANAAN

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

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

5.2 MEKANISME PERUBAHAN DAN PELAKSANAAN EVALUASI

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

- 1) kebijakan pemerintah yang dituangkan di dalam Undang-Undang, Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, dan/atau Peraturan Presiden yang berdampak signifikan pada:
 - a. perubahan tugas dan fungsi; dan/atau

- b. perubahan Sasaran Strategis, Sasaran Program, Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja;
- 2) kebijakan nasional terkait perencanaan dan penganggaran, sepanjang berdampak signifikan pada perubahan Sasaran Strategis, Sasaran Program, Sasaran Kegiatan dan Indikator Kinerja; dan/atau
- 3) hasil pengendalian dan evaluasi terhadap Renstra-KL.

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

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

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

KEPALA KANTOR OTORITAS
BANDAR UDARA WILAYAH II



ASRI SANTOSA
NIP.19710706 199301 1 001