



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA



LAPORAN KINERJA TAHUN 2022



Kata Pengantar

Puji syukur kami panjatkan kepada Allah Yang Maha Esa, karena hanya atas karunia-Nya penyusunan Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2022 dapat terselesaikan dengan baik.

Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara ini merupakan bentuk pertanggungjawaban tugas pokok dan fungsi dalam rangka mewujudkan visi dan misi organisasi melalui pencapaian tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan.

Penyusunan Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2022 juga merupakan salah satu perwujudan tekad untuk senantiasa bersungguh-sungguh mewujudkan penyelenggaraan pemerintahan negara dan pembangunan yang didasarkan pada prinsip-prinsip *Good Governance*, sebagai langkah tindak lanjut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Negara yang Bersih dan Bebas Korupsi, Kolusi dan Nepotisme, dan Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 1999 tentang Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah serta Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2004 Tentang Percepatan Pemberantasan Korupsi.

Dengan telah disusunnya Laporan Kinerja Tahun 2022 ini, diharapkan akan memberikan manfaat nyata sehingga pada masa depan pelaksanaan tugas pokok dan fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dapat diselenggarakan lebih efektif dan efisien.

Kami menyadari dalam penyusunan Laporan Akuntabilitas Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2022 ini masih jauh dari sempurna, untuk itu kami mengharapkan tanggapan dan kritik serta saran dari instansi yang memerlukan bagi perbaikan penyusunan Laporan Kinerja di masa mendatang.

Jakarta,

2022

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

M. KRISTI ENDAH MURNI
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19640907 199403 2 001



Daftar Isi

	Halaman
KATA PENGANTAR.....	i
DAFTAR ISI.....	ii
RINGKASAN EKSEKUTIF	iii
BAB I PENDAHULUAN	I-1
A. Tugas, Fungsi, dan Struktur Organisasi	I-1
B. Aspek Strategis dan Permasalahan Utama (<i>Strategic Issue</i>)...	I-2
C. Sistematika Penyajian	I-4
BAB II PERENCANAAN KINERJA	II-1
A. Rencana Strategis Tahun 2020-2024.....	II-1
B. Rencana Kinerja Tahunan (RKT) tahun 2022.....	II-5
C. Perjanjian Kinerja Tahun 2022.....	II-6
BAB III AKUNTABILITAS KINERJA	III-1
A. Capaian Kinerja	III-1
B. Analisis Efisiensi Sumber Daya	III-27
C. Realisasi Daya Serap	III-32
BAB IV PENUTUP	IV-1
A. Kesimpulan	IV-1
B. Saran dan Tindak Lanjut.....	IV-2
LAMPIRAN	



Ringkasan Eksekutif

Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2022 disusun sebagai gambaran tolak ukur keberhasilan dan kurang berhasil Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya pada tahun 2022. Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara pada dasarnya adalah gambaran secara transparan pencapaian kinerja selama tahun anggaran 2022 dikaitkan dengan upaya-upaya strategis dan operasional yang telah dilakukan dalam mencapai tujuan dan sasaran strategis dalam kerangka pemenuhan visi dan misi yang telah ditetapkan.

Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara adalah: "Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang berupaya mewujudkan konektivitas transportasi udara yang handal, berdaya saing, dan memberikan nilai tambah guna mendukung terwujudnya Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden: "Indonesia maju yang berdaulat, mandiri, dan berkepribadian berlandaskan gotong-royong"

Untuk mewujudkan visi tersebut, dirumuskan misi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yaitu:

- 1) Memberikan dukungan teknis dan administrasi dalam meningkatkan integrasi antar moda dan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi udara untuk mendukung pengembangan konektivitas antar wilayah;
- 2) Memberikan dukungan teknis dan administrasi dalam meningkatkan kinerja pelayanan jasa transportasi udara dengan memanfaatkan teknologi yang tepat guna dan tepat sasaran didukung oleh SDM yang profesional serta antisipatif terhadap potensi bencana;
- 3) Memberikan dukungan teknis dan administrasi dalam meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi udara dalam upaya peningkatan pelayanan jasa transportasi udara didukung oleh kualitas dan kompetensi SDM operator dan pelaksanaan industri transportasi udara yang berdaya saing internasional, mandiri, dan produktif;
- 4) Melanjutkan konsolidasi melalui restrukturisasi, reformasi dan penguatan di bidang peraturan, kelembagaan, sumber daya aparatur, dan penegakan hukum secara konsisten;
- 5) Mewujudkan penggunaan teknologi transportasi udara yang tepat guna, tepat sasaran, dan ramah lingkungan untuk mengantisipasi perubahan iklim.



Dalam mewujudkan Visi dan menjalankan Misi, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara mempunyai tujuan dan sasaran sebagai berikut:

a. Tujuan

1. Meningkatkan konektivitas masyarakat terhadap jasa layanan transportasi udara;
2. Meningkatkan kinerja layanan transportasi udara;
3. Meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi udara;
4. Tercapainya restrukturisasi dan reformasi birokrasi di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara;
5. Terwujudnya penggunaan teknologi transportasi udara yang tepat guna, tepat sasaran dan ramah lingkungan dalam layanan transportasi udara.

b. Sasaran

Dalam Perubahan Rencana Strategis Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2020 - 2024 mempunyai 5 (lima) sasaran, yang akan dicapai dalam kurun waktu lima tahun ke depan sebagai berikut :

1. Terwujudnya konektivitas nasional;
2. Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi udara;
3. Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara;
4. Meningkatnya kualitas tata Kelola pemerintahan yang baik;
5. Meningkatnya kualitas transportasi udara yang ramah lingkungan.

Capaian kinerja rata-rata Ditjen Perhubungan Udara pada tahun 2022 sebesar **133,04%**, yang masing-masing diperoleh dari rasio konektivitas transportasi sebesar 100,00%, rasio kejadian kecelakaan transportasi udara sebesar 200%, rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara sebesar 200%, indeks kepuasan pengguna jasa layanan transportasi udara sebesar 111,19%, dan persentase capaian *on time performance* (OTP) sektor transportasi udara sebesar 87,07%. Dari 5 (lima) indikator kinerja yang ditargetkan dalam Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2022, terdapat 1 (satu) indikator kinerja yang belum memenuhi target yakni *On Time Performance*. Hal tersebut menunjukkan bahwa kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara pada tahun 2022 sudah cukup baik. Kedepannya sasaran dan kinerja pembangunan di bidang transportasi udara akan diarahkan sesuai dalam target pembangunan yang tercantum dalam Rencana Strategis tahun 2020-2024.

Permasalahan secara umum dalam pencapaian target dan kinerja tahun 2022 diantaranya sebagai berikut:

1. Kurangnya sumber daya manusia di daerah terkait ketersediaan personil Pengadaan barang dan Jasa Pemerintah sehingga proses pelelangan mengalami keterlambatan.



2. Masalah pembebasan lahan oleh Pemda dalam rangka pembangunan infrastruktur transportasi udara mengalami hambatan sehingga berpengaruh terhadap pelaksanaan kegiatan khususnya kegiatan yang berada di wilayah timur Indonesia.
3. Alokasi anggaran masih berdasarkan pada aspek pemerataan pendistribusian walaupun sudah mulai berdasarkan perencanaan (belum optimum) sehingga masih ditemukan adanya alokasi anggaran yang tidak terlaksana akibat ketidaksiapan bandar udara dalam memenuhi aspek teknis maupun administrasi.

Beberapa hal yang disarankan dalam perbaikan guna peningkatan kinerja tahun 2022 sebagai berikut:

1. Peningkatan koordinasi antara Satuan Kerja di lokasi dengan instansi lain (Pemda setempat) dalam memperoleh izin agar tidak menghambat pelaksanaan pekerjaan.
2. Mengoptimalkan proses lelang tidak mengikat untuk pekerjaan pekerjaan fisik yang membutuhkan waktu pelaksanaan panjang sehingga penyelesaian pekerjaan tidak melewati tahu anggaran berjalan.
3. Diupayakan dalam penyusunan anggaran Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dapat mempertimbangkan sistem distribusi anggaran berbasis kinerja dan perencanaan.
4. Target indikator kinerja hendaknya mempertimbangkan terhadap capaian kinerja tahun lalu sebagai acuan dan hendaknya dalam menetapkan nilai target kinerja dapat mengakomodir terhadap perhitungan sumber daya yang dimiliki (SDM, Biaya dan Infrastruktur/Sarana dan Prasarana).



BAB I

Pendahuluan

Dalam rangka mewujudkan penyelenggaraan negara yang bersih dan bebas dari Korupsi, Kolusi dan Nepotisme (KKN) menuju tercapainya tata Kelola pemerintahan yang baik (*Good Governance*) perlu adanya pertanggungjawaban dari penyelenggara negara yang dilaporkan pada setiap akhir tahun anggaran dalam suatu Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP), yang disusun berdasarkan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Republik Indonesia Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja dan Tata Cara Reviu atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah.

A. Tugas, Fungsi dan Struktur Organisasi

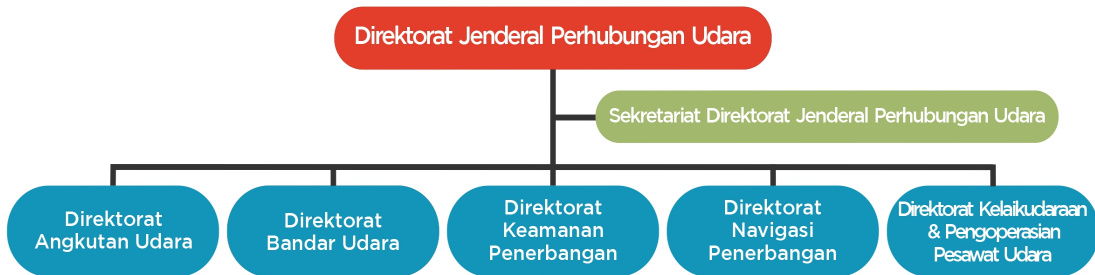
Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara mempunyai tugas dan fungsi sebagai berikut:

Tabel 1.1 Tugas dan Fungsi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

Tugas	Fungsi
Menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang penerbangan	<ol style="list-style-type: none">1. Perumusan kebijakan di bidang pemanfaatan wilayah udara pesawat udara dan bandar udara, penyelenggaraan angkutan udara dan navigasi penerbangan, peningkatan keselamatan, keamanan dan kualitas lingkungan hidup penerbangan, serta pemanfaatan fasilitas penunjang dan fasilitas umum penerbangan;2. Pelaksanaan kebijakan di bidang pemanfaatan wilayah udara pesawat udara dan bandar udara, penyelenggaraan angkutan udara dan navigasi penerbangan, peningkatan keselamatan, keamanan dan kualitas lingkungan hidup penerbangan, serta pemanfaatan fasilitas penunjang dan fasilitas umum penerbangan;3. Penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang perhubungan udara pesawat udara dan bandar udara, penyelenggaraan angkutan udara

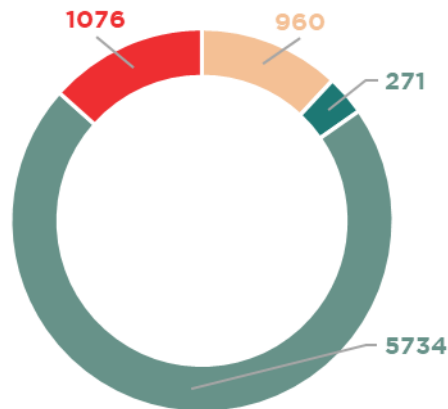
	<p>dan navigasi penerbangan, peningkatan keselamatan, keamanan, dan kualitas lingkungan hidup penerbangan, serta pemanfaatan fasilitas penunjang dan fasilitas umum penerbangan;</p> <p>4. Pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang pemanfaatan wilayah udara pesawat udara dan bandar udara, penyelenggaraan angkutan udara dan navigasi penerbangan, peningkatan keselamatan, keamanan, dan kualitas lingkungan hidup penerbangan, serta pemanfaatan fasilitas penunjang dan fasilitas umum penerbangan;</p> <p>5. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan di bidang perhubungan pemanfaatan wilayah udara pesawat udara dan bandar udara, penyelenggaraan angkutan udara dan navigasi penerbangan, peningkatan keselamatan, keamanan, dan kualitas lingkungan hidup penerbangan, serta pemanfaatan fasilitas penunjang dan fasilitas umum penerbangan ;</p> <p>6. Pelaksanaan administrasi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara; dan</p> <p>7. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Menteri Perhubungan.</p>
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Adapun struktur organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 67 Tahun 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan adalah sebagai berikut:



Gambar 1.1 Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

Sumber daya manusia merupakan salah satu faktor pendukung dalam rangka tercapainya tujuan suatu organisasi. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara memiliki pegawai sejumlah 8.041 orang dengan komposisi jumlah pegawai menurut Jenis Jabatan dan Penempatan pada Unit Kerja sebagai berikut:



■ Kantor Pusat ■ Balai-Balai ■ UPBU ■ OBU

Grafik 1.2 Komposisi Pegawai Berdasarkan Penempatan Pada Unit Kerja

B. Aspek Strategis dan Permasalahan Utama (*Strategic Issue*)

a. Revolusi Industri 4.0

Saat ini dunia sudah memasuki periode Revolusi Industri 4.0 dimana kegiatan manufaktur terintegrasi melalui penggunaan teknologi *wireless* dan *big data* secara masif, hal ini tentunya mengubah iklim industri dan pola perilaku manusia yang lebih banyak interaksi dengan teknologi digital dan menuntut adanya hasil yang cepat, optimal dan tentunya harus dapat mengadopsi teknologi digital baik pada proses maupun hasilnya. Perubahan iklim industri tersebut tentunya berimbas juga pada pelayanan transportasi udara dimana saat ini pelayanan berbasis *IOT*, *SMART Airport*, pesawat tanpa awak dan penggunaan teknologi transportasi yang ramah lingkungan sudah menjadi sebuah kebutuhan masyarakat sehingga Direktorat Jenderal Perhubungan Udara perlu mempersiapkan langkah-langkah strategis agar mampu beradaptasi dengan era industri digital yang sudah mempengaruhi pola pelayanan transportasi udara saat ini. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara berkomitmen melakukan percepatan implementasi Industri 4.0 dengan melakukan pembenahan pada sisi regulasi, Sumber Daya Manusia, lebih banyak mengadopsi teknologi dalam pelayanan penumpang, penerapan *SMART Airport*, *Eco Airport*, *Airport City* serta berinovasi pada bisnis Kargo udara.

b. Globalisasi

Globalisasi adalah persaingan bebas atau *full liberalization*, dimana peran swasta semakin besar sehingga pemerintah harus siap dengan membuat aturan



sehingga terjadi persaingan yang adil. Di ASEAN, liberalisasi dilakukan pada bidang *hard rights* (bidang yang berkaitan langsung dengan hak angkut penerbangan) dan *soft rights*.

Pentahapan Liberalisasi dilakukan pada Liberalisasi kargo (*Protocol 1 dan Protocol 2*) dan Liberalisasi penumpang (*Protocol 1 sampai dengan Protocol 6*). Dalam kondisi *globalisasi* perusahaan penerbangan yang akan berhasil adalah perusahaan yang efisien dan memiliki daya saing tinggi.

c. Pembangunan yang Berkelanjutan (*Sustainable Development*)

Pembangunan yang berkelanjutan (*Sustainable Development*) dalam transportasi udara merupakan pembangunan sektor transportasi udara yang bertumpu pada kepentingan ekonomi, sosial, dan lingkungan yang saling terintegrasi untuk memenuhi kebutuhan masyarakat sekarang dan masa datang. Untuk menciptakan sektor transportasi yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah sangat perlu dilakukan pembangunan yang terus menerus (berkelanjutan) agar pembangunan dapat dinikmati masyarakat luas.

d. Konektivitas Transportasi Nasional

Pengembangan integrasi konektivitas secara lokal perlu dilakukan integrasi jaringan transportasi dengan simpul-simpul transportasi yang saling terkait satu dengan yang lainnya. Dalam pengembangannya, efektivitas dan efisiensi serba keterhubungan secara global merupakan hal utama yang harus dicapai dalam sistem konektivitas di tiap-tiap wilayah. Pengembangan transportasi wilayah dikembangkan dengan menitikberatkan pada konektivitas darat, laut udara dan perkeretaapian yang menghubungkan antar pulau maupun antar provinsi dengan mempertimbangkan kondisi geografis wilayah tersebut.

e. Pengusahaan Bandar Udara

Saat ini pemerintah sedang gencar melakukan percepatan pembangunan infrastruktur di berbagai daerah sebagai upaya pemerataan ekonomi dengan pembiayaan melalui Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Karena keterbatasan ruang fiskal pemerintah, alternatif skema pembiayaan yang memungkinkan diterapkan pada sektor transportasi udara antara lain adalah skema pembiayaan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD), Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) dan pembiayaan melalui skema kerjasama swasta.

f. COVID-19



Dalam kondisi *Covid-19* dimana terjadinya perlambatan ekonomi dunia dan deglobalisasi, diperlukan langkah percepatan dalam rangka pemulihan melalui sistem transportasi yang tidak hanya produktif tapi juga memiliki nilai tambah tinggi dan memberikan jaminan kepastian *hygiene* sehingga kepercayaan dunia terhadap transportasi khususnya transportasi udara menjadi lebih baik guna mewujudkan transportasi udara yang menjamin keselamatan, keamanan, dan kenyamanan (SELAMANYA).

C. Sistematika Penyajian

Sistematika penyajian Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP) Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2022 adalah sebagai berikut:

- **Kata Pengantar**
- **Ringkasan Eksekutif (*Executive Summary*)**
- **Bab I Pendahuluan.**

Pada Bab I disajikan penjelasan umum organisasi, dengan penekanan kepada aspek strategis organisasi serta permasalahan utama (*strategic issues*) yang sedang dihadapi organisasi.

- **Bab II Perencanaan Kinerja**

Pada Bab II diuraikan ringkasan/ikhtisar perjanjian kinerja tahun yang bersangkutan. Perencanaan Kinerja merupakan proses penetapan kegiatan tahunan dan indikator Kinerja berdasarkan program, kebijakan, dan sasaran yang telah ditetapkan. Ini merupakan proses penyusunan rencana Kinerja sebagai penjabaran dari sasaran dan program yang telah ditetapkan dalam Rencana Strategis (Renstra), yang akan dilaksanakan oleh instansi pemerintah melalui berbagai kegiatan tahunan.

- **Bab III Akuntabilitas Kinerja**

Pada Bab III menjelaskan beberapa hal sebagai berikut:

- a. Capaian kinerja untuk setiap pernyataan kinerja sasaran strategis sesuai dengan hasil pengukuran kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2022 dan dilakukan analisis capaian kinerja dengan cara sebagai berikut:
 - 1) Membandingkan antara target dan realisasi kinerja Tahun 2022 dan analisis penyebab keberhasilan/kegagalan serta solusi yang telah dilakukan;

- 2) Membandingkan antara realisasi kinerja Tahun 2022 dengan tahun-tahun sebelumnya;
 - 3) Membandingkan antara realisasi kinerja Tahun 2022 dengan target Renstra periode Tahun 2020-2024;
 - 4) Analisis atas efisiensi penggunaan sumber daya
- b. Realisasi Anggaran
- Dalam sub bab ini diuraikan realisasi anggaran yang telah digunakan untuk mewujudkan kinerja sesuai dengan Dokumen Perjanjian Kinerja.

- **Bab IV Penutup**

Pada Bab ini diuraikan kesimpulan atas capaian kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2022 serta langkah di masa mendatang yang akan dilakukan untuk meningkatkan kinerja.

- **Lampiran**

Lampiran ini berupa sebagai berikut:

- a. Matriks Rencana Strategis Tahun 2020-2024;
- b. Matriks Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2022;
- c. Matriks Perjanjian Kinerja Tahun 2022;
- d. Matriks Perjanjian Kinerja Revisi Tahun 2022;
- e. Matriks Pengukuran Kinerja Tahun 2022;
- f. Dokumentasi kegiatan yang mendukung pencapaian kinerja Tahun 2022;
- g. Lampiran lain yang dianggap perlu.



BAB II

Perencanaan Kinerja

A. Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2020-2024

Rencana Strategis (RENSTRA) Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2020-2024 disusun atas dasar Rencana Strategis (RENSTRA) Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 dan Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) Tahun 2020-2024. Untuk Rencana Strategis Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2020-2024 telah ditetapkan melalui Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 13 Tahun 2021 yang memuat tujuan dan sasaran yang ditetapkan berbasis kinerja serta berorientasi *outcome*.

1. Visi dan Misi

Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara adalah:

“Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang berupaya mewujudkan konektivitas transportasi udara yang handal, berdaya saing, dan memberikan nilai tambah guna mendukung terwujudnya Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden: “Indonesia maju yang berdaulat, mandiri, dan berkepribadian berlandaskan gotong-royong”.

Konektivitas merupakan kunci utama pertumbuhan ekonomi dan pembangunan wilayah. Konektivitas nasional adalah terhubungnya antar wilayah di seluruh Nusantara, termasuk angkutan perkotaan baik transportasi darat, kereta api, laut, sungai dan penyeberangan serta udara.

Handal berarti tersedianya layanan transportasi udara yang aman, nyaman, selamat, tepat waktu, terpelihara, mencukupi kebutuhan, dan secara terpadu mampu mengkoneksikan seluruh wilayah tanah air.

Berdaya saing berarti 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 internasional.

Nilai tambah berarti penyelenggaraan perhubungan udara yang 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.

Untuk mewujudkan visi tersebut, dirumuskan misi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yaitu:

- 1) Memberikan dukungan teknis dan administrasi dalam meningkatkan integrasi antar moda dan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi udara untuk mendukung pengembangan konektivitas antar wilayah;
- 2) Memberikan dukungan teknis dan administrasi dalam meningkatkan kinerja pelayanan jasa transportasi udara dengan memanfaatkan teknologi yang tepat guna dan tepat sasaran didukung oleh SDM yang profesional serta antisipatif terhadap potensi bencana;
- 3) Memberikan dukungan teknis dan administrasi dalam meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi udara dalam upaya peningkatan pelayanan jasa transportasi udara didukung oleh kualitas dan kompetensi SDM operator dan pelaksanaan industri transportasi udara yang berdaya saing internasional, mandiri, dan produktif;
- 4) Melanjutkan konsolidasi melalui restrukturisasi, reformasi dan penguatan di bidang peraturan, kelembagaan, sumber daya aparatur, dan penegakan hukum secara konsisten;
- 5) Mewujudkan penggunaan teknologi transportasi udara yang tepat guna, tepat sasaran, dan ramah lingkungan untuk mengantisipasi perubahan iklim

2. Tujuan, Sasaran dan Indikator Kinerja

Sebagai penjabaran atas Visi dan Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, maka tujuan yang hendak dicapai adalah:

Tabel 2.1 Matriks Tujuan, Sasaran Program dan Indikator Kinerja Program pada Rencana Strategis Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2020-2024

No.	Tujuan	Indikator Tujuan	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Ket.
1.	Meningkatnya Konektivitas Masyarakat terhadap Jasa Layanan Transportasi Udara	Rasio Konektivitas Transportasi Udara	Terwujudnya Konektivitas Nasional	1) Rasio Konektivitas Transportasi Udara	Indikator Kinerja Utama (IKU)
2.	Meningkatnya Kinerja Layanan Transportasi Udara	Persentase Capaian <i>On Time Performance</i> (OTP) sektor transportasi udara	Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi Udara	1) Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Transportasi Udara 2) Persentase Capaian <i>On Time Performance</i> (OTP) sektor transportasi udara	
3.	Meningkatkan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	Rasio kecelakaan penerbangan per 1 juta <i>departure</i>	Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	1) Rasio kecelakaan penerbangan per 1 juta <i>departure</i> 2) Rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara	
4.	Tercapainya Restrukturisasi dan Reformasi Birokrasi di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	Nilai AKIP Ditjen Perhubungan Udara	Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik	1) Nilai AKIP Ditjen Perhubungan Udara 2) Tingkat Maturitas SPIP Ditjen Perhubungan Udara	

No.	Tujuan	Indikator Tujuan	Sasaran Program	Indikator Kinerja Program	Ket.
5.	Terwujudnya penggunaan teknologi transportasi udara yang tepat guna, tepat sasaran, dan ramah lingkungan dalam layanan transportasi udara	Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi Udara	Meningkatnya Kualitas Transportasi Udara Yang Ramah Lingkungan	1) Persentase Penurunan Emisi GRK Sektor Transportasi Udara	

Kelima sasaran dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dicapai melalui pelaksanaan program dan kegiatan sebagai berikut:

Program	Kegiatan
Program Infrastruktur Konektivitas	Pelayanan Transportasi Udara Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara Penunjang Teknis Transportasi Udara
Program Dukungan Manajemen	Pengelolaan Perencanaan Keuangan BMN Dan Umum Transportasi Udara Pengelolaan Organisasi Dan SDM Transportasi Udara Pengelolaan Kemitraan dan Kerjasama Transportasi Udara

Dalam rangka pencapaian Visi Misi Presiden Terpilih Tahun 2020 - 2024, Kementerian/Lembaga menyusun dokumen perencanaan yang di dalamnya memuat program prioritas/kegiatan prioritas yang berbasis kewilayahan sesuai dengan tugas dan fungsi masing-masing yang dikoordinir oleh Kementerian PPN / Bappenas.

B. Rencana Kinerja Tahunan (RKT) Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

Dalam rangka mengoperasionalkan rencana strategis, setiap tahunnya Perencanaan Strategis dituangkan dalam suatu Rencana Kinerja Tahunan (*Annual Performance Plan*). Rencana kinerja tahunan sebagai penjabaran lebih lanjut dari perencanaan strategis berisikan informasi mengenai sasaran, indikator kinerja dan target yang akan dicapai pada periode bersangkutan sesuai dengan target yang ditetapkan dalam rencana strategis.

Target Indikator Kinerja pada Rencana Kinerja Tahunan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2022 sama dengan Target yang ada pada Rencana Strategis untuk periode Tahun 2022 yaitu target yang diusulkan pada pembahasan pagu indikatif (satuan 1) Tahun 2022, secara garis besar sebagai berikut:

Tabel 2.2 Matriks Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2022

No	Sasaran Strategis	Indikator Kinerja	Target	Satuan
1.	Terwujudnya pelayanan transportasi udara yang handal, berdaya dan memberikan nilai tambah dalam rangka mewujudkan konektivitas nasional	1. Rasio konektivitas Transportasi udara	0,78	Rasio
2.	Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara	2. Indeks kepuasan pengguna jasa layanan transportasi udara	84	%
		3. Persentase capaian <i>On Time Performance (OTP)</i> sub sektor transportasi udara;	88	%
3.	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	4. Rasio kejadian kecelakaan transportasi udara	2,15	Rasio
		5. Rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara;	0,14	Rasio

C. Perjanjian Kinerja

Pada konteks implementasi AKIP, Perjanjian Kinerja merupakan dokumen kontrak antara Direktur Jenderal Perhubungan Udara dengan Menteri Perhubungan selaku atasan langsung. Dokumen ini memperjelas target-target kinerja yang akan dicapai dalam kurun waktu satu tahun yang disesuaikan dengan sumber daya dan anggaran yang telah ditetapkan (pagu definitif/DIPA). Adapun Perjanjian Kinerja Ditjen Perhubungan Udara pada Tahun 2022 sebagai berikut:

Tabel 2.3 Matriks Perjanjian Kinerja Tahun 2022

No	Sasaran Strategis	Indikator Kinerja	Target	Satuan
1.	Terwujudnya pelayanan transportasi udara yang handal, berdaya dan memberikan nilai tambah dalam rangka mewujudkan konektivitas nasional	1. Rasio konektivitas Transportasi udara	0,78	Rasio
2.	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi udara	2. Indeks kepuasan pengguna jasa layanan transportasi udara	84	%
		3. Persentase capaian <i>On Time Performance (OTP)</i> sub sektor transportasi udara;	88	%
3.	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	4. Rasio kecelakaan penerbangan per 1.000.000 <i>departure</i>	2,15	Rasio
		5. Rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara	0,14	Rasio

Pada tahun 2022, target indikator kinerja program pada dokumen perjanjian kinerja tidak mengalami perubahan seiring dengan adanya perubahan alokasi anggaran melalui kebijakan refocusing. Pencapaian target sasaran dan indikator kinerja diatas melalui pelaksanaan program dan kegiatan dengan rincian alokasi anggaran sesuai dengan DIPA Tahun 2021 sebagai berikut:

Tabel 2.4 Alokasi Anggaran Tahun 2022 berdasarkan DIPA Awal Tahun 2022

Program	Kegiatan	Anggaran
Program Infrastruktur Konektivitas	Pelayanan Transportasi Udara	570.548.779.000
	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	2.893.760.358.000
	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	782.910.679.000
	Penunjang Teknis Transportasi Udara	835.128.964.000
Program Dukungan Manajemen	Pengelolaan Perencanaan Keuangan BMN dan Umum Transportasi Udara	1.919.557.714.000
	Legislasi dan Litigasi Transportasi Udara	5.557.005.000
	Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Udara	19.959.045.000
	Pengelolaan Kemitraan dan Kerjasama Transpotasi Udara	8.362.704.000

Tabel 2.5 Alokasi Anggaran Tahun 2022 berdasarkan DIPA Akhir Tahun 2022

Program	Kegiatan	Anggaran
Program Infrastruktur Konektivitas	Pelayanan Transportasi Udara	563.724.685.000
	Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara	3.603.995.984.000
	Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara	691.209.312.000
	Penunjang Teknis Transportasi Udara	778.008.347.000
Program Dukungan Manajemen	Pengelolaan Perencanaan Keuangan BMN Dan Umum Transportasi Udara	1.868.038.577.000
	Legislasi dan Litigasi Transportasi Udara	2.794.805.000
	Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Udara	9.106.662.000
	Pengelolaan Kemitraan dan Kerjasama Transportasi Udara	1.727.153.000

BAB III

Akuntabilitas Kinerja

A. Capaian Kinerja

Pengukuran kinerja dapat dilakukan menggunakan 2 (dua) cara penghitungan seperti berikut:

1. Semakin tinggi/besar nilai capaian menunjukkan kinerja semakin baik, persentase capaian kinerja dihitung dengan rumus:

$$\text{Capaian Kinerja} = \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100\%$$

2. Semakin tinggi/besar nilai capaian menunjukkan kinerja semakin buruk, persentase capaian kinerja dihitung dengan rumus:

$$\text{Capaian Kinerja} = \frac{\text{Target} - (\text{Realisasi} - \text{Target})}{\text{Target}} \times 100\%$$



Tabel 3.1 Perbandingan Target dengan Realisasi Kinerja Tahun 2022

No.	Sasaran Program/Kegiatan	Indikator Kinerja		SATUAN	TARGET	REALISASI					CAPAIAN (%)
						TW 1	TW 2	TW 3	TW 4	TAHUN 2022	
1	Terwujudnya konektivitas transportasi udara	1	Rasio konektivitas transportasi udara	Rasio	0.78	0,76	0,78	0,78	0,78	0,78	100,00%
Rata-Rata Capaian Sasaran						100,00 %					
2	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	2	Rasio kejadian kecelakaan transportasi udara	Rasio	2,15	0	0	0	0	0	200%
		3	Rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara	Rasio	0.14	0	0	0	0	0	200%
Rata-Rata Capaian Sasaran						200,00%					
3	Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara	4	Indeks kepuasan pengguna jasa layanan transportasi udara	Nilai	84	89,95	81,97	81,30	93,40	93,40	111,19%
		5	Persentase capaian <i>on time performance (OTP)</i> sektor transportasi udara	%	88	80,43	77,09	77,37	75,47	76,62	87,07%
Rata-Rata Capaian Sasaran						99,13 %					
CAPAIAN RATA-RATA DITJEN PERHUBUNGAN UDARA						133,04 %					



Tabel 3.2 Perbandingan Target dan Realisasi Kinerja Tahun 2020 sampai dengan Tahun 2022

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja		Satuan	2020			2021			2022		
					Target PK	Realisasi	%	Target PK	Realisasi	%	Target PK	Realisasi	%
1	Terwujudnya konektivitas transportasi udara	1	Rasio konektivitas transportasi udara	Rasio	0,76	0,76	100 %	0,77	0,78	101,30 %	0,78	0,78	100,00 %
Rata-rata Capaian Sasaran					100,00 %			101,30 %			100,00 %		
2	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	2	Rasio kejadian kecelakaan transportasi udara	Rasio	2,16	0	200 %	2,15	3,22	50,23 %	2,15	0	200 %
		3	Rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara	Rasio	0,16	0	200 %	0,15	0	200 %	0,14	0	200 %
Rata-rata Capaian Sasaran					200,00 %			125,11%			200,00%		
3	Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara	4	Indeks kepuasan pengguna jasa layanan transportasi udara	Nilai	82	90	109,76%	83	82,96	99,95%	84	93,40	111,19%
		5	Persentase capaian <i>on time performance (OTP)</i> sektor transportasi udara	%	86%	86,01%	100,01%	87%	81,57%	93,76%	88%	76,62%	87,07%
Rata-rata Capaian Sasaran					104,88 %			96,86 %			99,13 %		
CAPAIAN RATA-RATA DITJEN PERHUBUNGAN UDARA					134,67 %			107,79%			133,04%		

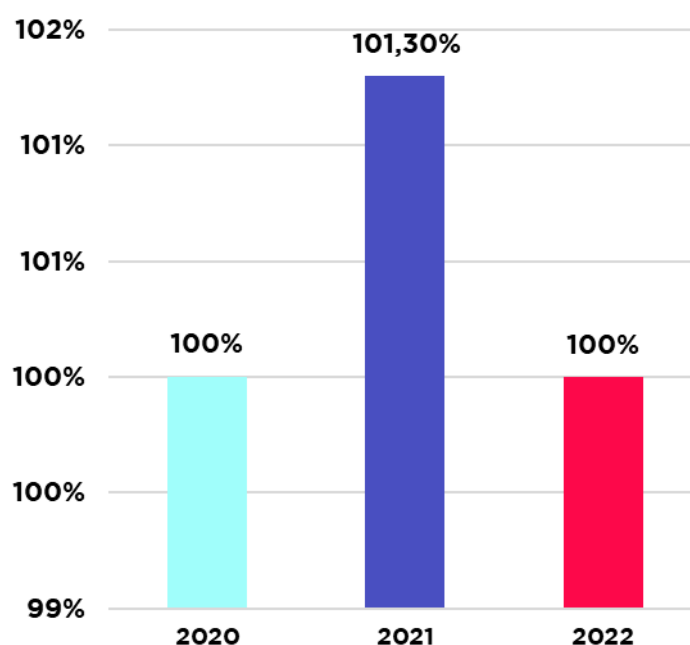


Tabel 3.3 Perbandingan Realisasi Kinerja dengan Target pada Rencana Strategis dari Tahun 2020 sampai dengan Tahun 2022

No	Sasaran Program	Indikator Kinerja	Satuan	2020			2021			2022		
				Target Renstra	Realisasi	%	Target Renstra	Realisasi	%	Target Renstra	Realisasi	%
1	Terwujudnya konektivitas transportasi udara	1 Rasio konektivitas transportasi udara	Rasio	0,76	0,76	100 %	0,77	0,78	101,30 %	0,78	0,78	100,00 %
Rata-rata Capaian Sasaran				100,00 %			101,30 %			100,00 %		
2	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	2 Rasio kejadian kecelakaan transportasi udara	Rasio	2,16	0	200 %	2,15	3,22	50,23 %	2,15	0	200 %
		3 Rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara	Rasio	0,16	0	200 %	0,15	0	200 %	0,14	0	200 %
Rata-rata Capaian Sasaran				200,00 %			125,11%			200,00%		
3	Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara	4 Indeks kepuasan pengguna jasa layanan transportasi udara	Nilai	82	90	109,76%	83	82,96	99,95%	83	93,40	111,19%
		5 Persentase capaian <i>on time performance (OTP)</i> sektor transportasi udara	%	86%	86,01%	100,01%	87%	81,57%	93,76%	87%	76,62%	87,07%
Rata-rata Capaian Sasaran				104,88 %			96,86 %			99,13 %		
CAPAIAN RATA-RATA DITJEN PERHUBUNGAN UDARA				134,67 %			107,79%			133,04%		



1. Sasaran “Terwujudnya konektivitas transportasi udara”



Grafik 3.1 Rata-rata Capaian Sasaran I Tahun 2020-2022

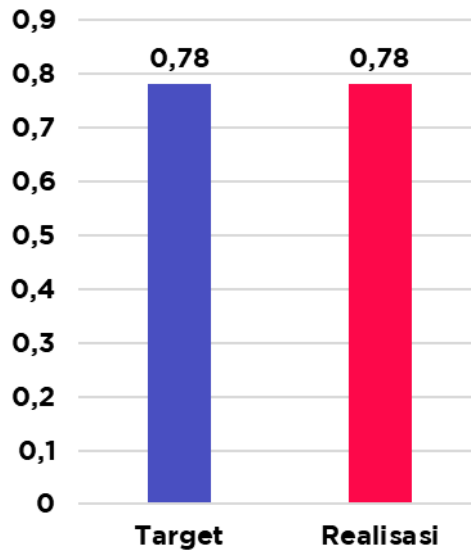
Capaian Sasaran “Terwujudnya konektivitas transportasi udara” dalam kurun waktu 3 tahun (Periode Tahun 2020 sampai dengan Tahun 2022) mencapai rata-rata persentase keberhasilan sebesar 100,43%. Hasil ini menggambarkan bahwa kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara selama periode tahun 2020-2022 sangat baik, sebagaimana ditunjukkan dalam grafik di atas terlihat bahwa selama 3 (tiga) tahun dalam periode Rencana Strategis, target yang ditetapkan selalu tercapai.

Pencapaian sasaran “Terwujudnya Konektivitas Transportasi Udara” didukung oleh Program Infrastruktur Konektivitas melalui:

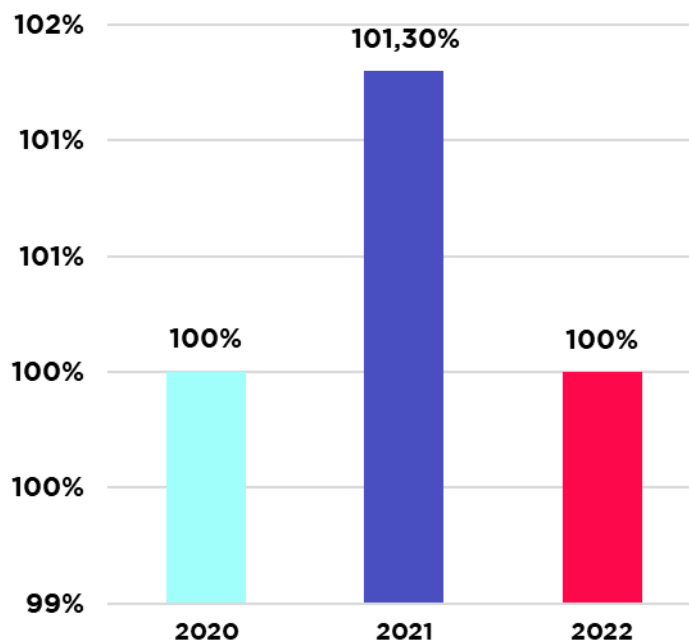
1. Kegiatan Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara berupa Pembangunan Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara khususnya terkait dengan kegiatan peningkatan kapasitas bandar udara pendukung prioritas nasional.
2. Kegiatan Pelayanan Transportasi Udara berupa penyelenggaraan angkutan udara perintis dan jembatan udara.

Berikut adalah penjelasan detail terkait indikator pembentuknya:

A. Rasio konektivitas transportasi udara



Grafik 3.2 Target dan Realisasi Rasio Konektivitas Transportasi Udara



Grafik 3.3 Capaian Rasio Konektivitas Transportasi Udara Tahun 2020 - 2022

Capaian kinerja pada Indikator ini dihitung melalui rumus sebagai berikut:

$$\frac{\text{BUNB DN} + \text{BUPR} + (\text{BUNB DN} + \text{BUPR})}{\text{RINBU} + \text{BUPRTR}}$$



Keterangan:

- BUNB DN : Jumlah Bandara yang hanya melayani penerbangan niaga berjadwal dalam negeri **(70 Bandar Udara)**
- BUPR : Jumlah Bandara yang hanya melayani penerbangan perintis sesuai dalam KP Perintis **(160 Bandar Udara)**
- BUNB DN dan BUPR : Jumlah Bandara yang melayani penerbangan niaga berjadwal dalam negeri dan perintis sesuai dalam KP Perintis **(51 Bandar Udara)**
- RINBU : Jumlah Bandara dalam RINBU (Rencana Induk Nasional Bandar Udara) sesuai KM 166 Tahun 2019 **(301 Bandar Udara)**
- BUPRTR : Jumlah Bandara yang melayani penerbangan perintis sesuai dengan KP Perintis (tidak masuk dalam RINBU) **(61 Bandar Udara)**

Catatan:

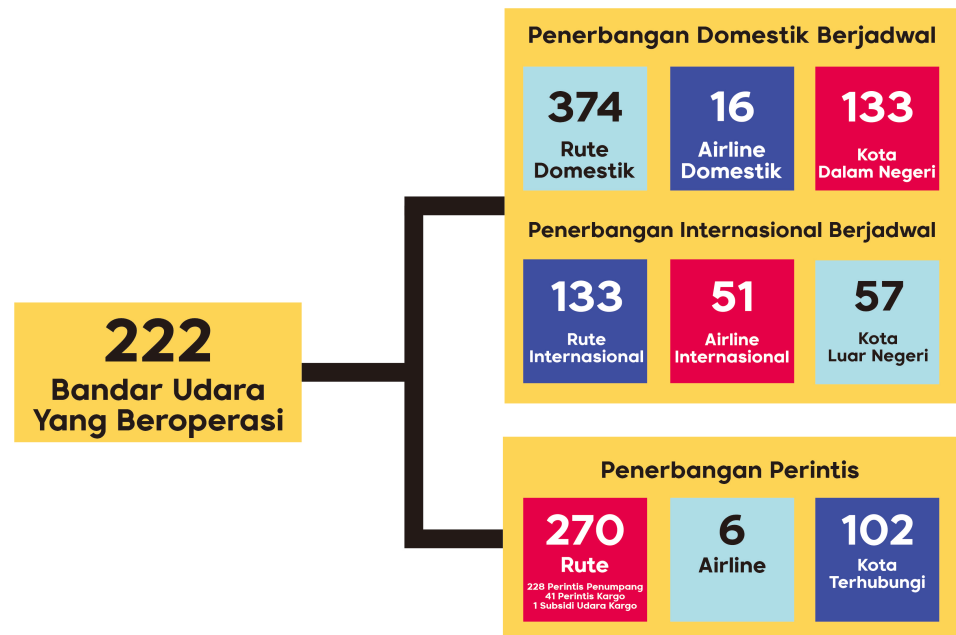
61 Bandara yang melayani penerbangan perintis namun tidak masuk dalam Rencana Induk Nasional Bandar Udara (RINBU), adalah suatu Bandar Udara/lapangan terbang yang pada prinsipnya dapat disetujui untuk diterbangi perintis setelah bandara/lapter mendapatkan verifikasi dari otban setempat, serta akan dilakukan HIRA (*Hazard Identification and Risk Assesment*) oleh operator kegiatan angkutan udara perintis untuk menjamin keselamatan dan keamanan sebelum pelaksanaan penerbangan di bandar udara tersebut dilakukan. Sesuai dengan tujuan pelaksanaan penerbangan perintis, sebagai program dalam rangka menjamin kehadiran pemerintah di daerah 3TP (daerah Tertinggal, Terpencil, Terdepan dan daerah Perbatasan) dan daerah-daerah di Indonesia Bagian Timur yang hanya dapat dilayani moda transportasi udara.

Pada tahun 2022, capaian indikator kinerja Rasio konektivitas transportasi udara sebesar 100,00% dengan nilai realisasi sebesar 0,78 terhadap target sebesar 0,78.



Konektivitas bandar udara dipengaruhi oleh beberapa faktor utama, sebagai berikut:

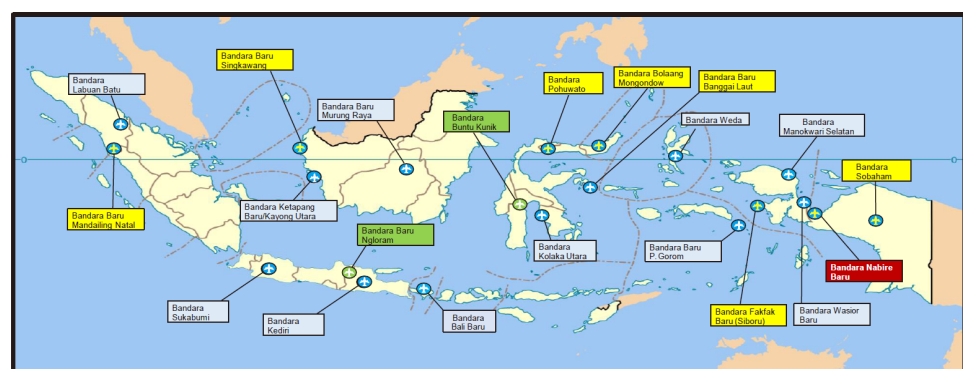
1. Jumlah Bandar Udara dan rute penerbangan yang beroperasi



Untuk meningkatkan konektivitas Nasional sekaligus mendukung program pemerintah dalam upaya pemulihan ekonomi nasional dampak dari pandemi Covid-19, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara mengoptimalkan program “Pelayanan Angkutan Udara Perintis dan Jembatan Udara”

2. Pembangunan Bandar Udara

PEMBANGUNAN BANDAR UDARA BARU TAHUN 2020 -2024

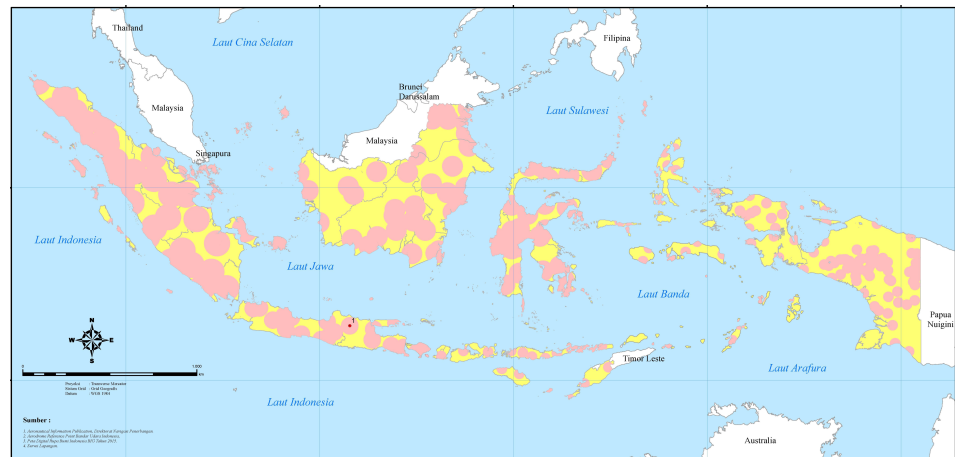


Keterangan :
 ■ Sudah Beroperasi (2 Bandar Udara)
 ■ Proses Pembangunan (8 Bandar Udara)
 ■ Selesai Pembangunan (1 Bandar Udara)

Sumber : Perpres 18 Tahun 2020 tentang RPJMN Tahun 2020-2024

Adanya pembangunan Bandar Udara baru yang ditargetkan setiap tahun memberikan kontribusi positif terhadap peningkatan nilai rasio konektivitas transportasi udara pada tahun 2022.

Berikut adalah peta wilayah pelayanan Bandar Udara nasional yang akan berkontribusi nilai rasio konektivitas nasional:



Gambar 3.1 Sebaran Area Pelayanan Bandar Udara Nasional

Keterangan:

- Lingkaran sebagaimana gambar di atas adalah Luas Area Pelayanan Bandar Udara Nasional
- Bagian di luar lingkaran adalah area yang tidak dilayani oleh Bandar Udara Nasional

Dalam upaya meningkatkan konektivitas transportasi udara, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara melakukan langkah strategis sebagai berikut:

- a. Pelaksanaan pengawasan dan pengendalian oleh Direktorat Teknis di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara melalui kegiatan-kegiatan sebagai berikut:
 - Monitoring dan pengawasan terhadap Penetapan pelaksanaan rute penerbangan yang dilaksanakan Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Asing secara continue;
 - Monitoring dan pengawasan terhadap pelaksanaan angkutan udara perintis serta koordinasi kepada stakeholder secara berkala melalui:
 - Rapat koordinasi Angkutan Udara Perintis I dan II
 - Evaluasi data LLAU Perintis serta *log book* perintis setiap bulan



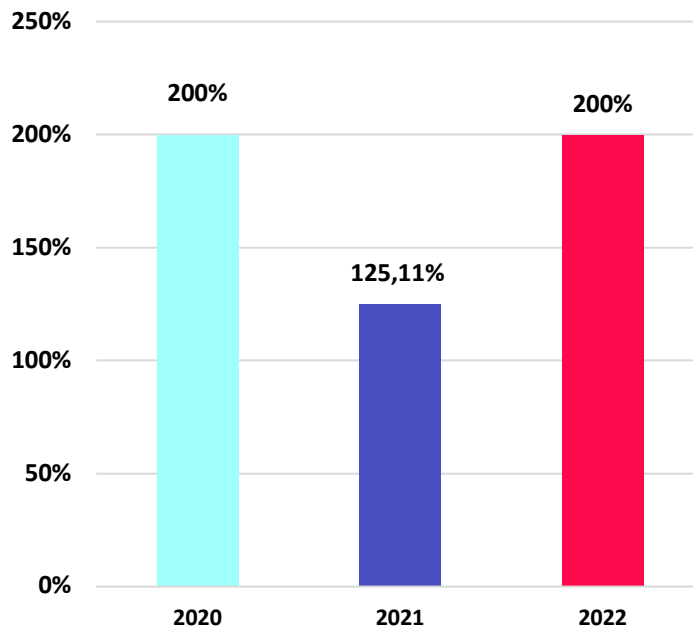
- b. Menyiapkan alokasi anggaran yang digunakan untuk infrastruktur konektivitas;
- c. Sinkronisasi antara bandara-bandara (termasuk rute) yang melayani penerbangan perintis dengan laut dan darat sehingga konsep multimoda terwujud guna mendukung transportasi udara termasuk di daerah-daerah 3T (Tertinggal, Terpencil, Terdepan);
- d. Optimalisasi koordinasi antara Pemerintah Pusat terhadap Pemerintah Daerah agar dapat memberikan informasi-informasi serta evaluasi bandara-bandara termasuk rute perintis di wilayahnya masing-masing;
- e. Meningkatkan peran angkutan udara perintis bukan hanya semata-mata untuk penumpang melainkan untuk distribusi bahan pokok dengan menggunakan perintis kargo sehingga dapat mendukung adanya disparitas harga di wilayah-wilayah yang sulit aksesibilitas;
- f. Pemerintah memberikan subsidi kepada operator Badan Usaha Angkutan Udara (BUAU) terkait biaya operasional dan subsidi 10 destinasi wisata selama pandemi.

Pengalokasian anggaran telah dimanfaatkan dalam melaksanakan kegiatan-kegiatan yang mendukung pencapaian target dan peningkatan rasio konektivitas transportasi udara, diantaranya sebagai berikut:

- Kegiatan pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang angkutan udara terkait dengan monitoring serta evaluasi layanan angkutan udara perintis maupun angkutan udara niaga berjadwal
- Kegiatan penyelenggaraan roadmap hubungan udara Indonesia dengan negara mitra
- Pembangunan dan pengembangan infrastruktur transportasi udara khususnya pembangunan bandar udara baru sesuai dengan target dalam RPJMN tahun 2020-2024.



2. Sasaran “Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara”



Grafik 3.4 Rata-rata Capaian Sasaran II Tahun 2020-2022

Capaian Sasaran “Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara” dalam kurun waktu 3 tahun (Periode Tahun 2020 sampai dengan Tahun 2022) mencapai rata-rata persentase keberhasilan sebesar 175,04%, sementara tingkat kegagalan mencapai nilai 24,96% yang dikontribusi oleh kegagalan pada tahun 2021 sebagaimana ditunjukkan pada grafik di atas. Hal ini dikarenakan kegagalan pencapaian pada indikator rasio kejadian kecelakaan dimana pada tahun 2021 terdapat kejadian kecelakaan (accident) pada transportasi udara sebanyak 1 (satu) kejadian yaitu jatuhnya pesawat Sriwijaya Air SJ-182 yang menyebabkan korban jiwa.

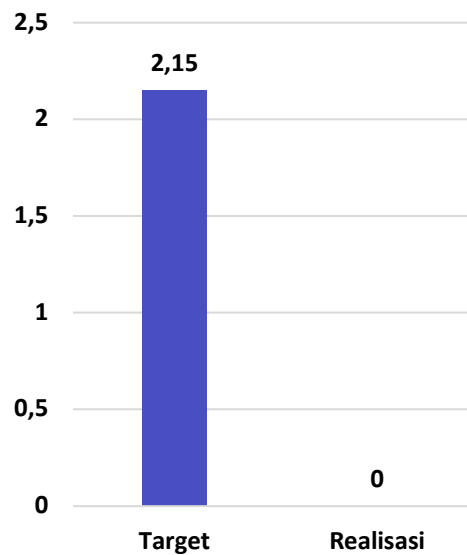
Pencapaian sasaran “Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara” didukung oleh Program Infrastruktur Konektivitas melalui kegiatan keselamatan dan keamanan transportasi udara berupa pembangunan infrastruktur di bandar udara dalam rangka pemenuhan standar keselamatan bandar udara serta pengawasan dan pengendalian di bidang bandar udara, kelaikudaraan, navigasi penerbangan, dan angkutan udara.

Berikut adalah penjelasan rinci terkait realisasi dan capaian kinerja pada 2 (dua) indikator pendukung sasaran:

A. Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara

Sesuai dengan Penjelasan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Pasal 357 Ayat (1) yang dimaksud dengan “kecelakaan” adalah peristiwa pengoperasian pesawat udara yang mengakibatkan:

- a. Kerusakan berat pada peralatan atau fasilitas yang digunakan dan
- b. Korban jiwa atau luka serius.



Grafik 3.5 Target dan Realisasi Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara

Capaian kinerja pada indikator ini dihitung dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$\text{Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara} = \frac{\text{Jumlah Accident (AOC 121 dan AOC 135)}}{\text{Aircraft Departure (AOC 121 dan AOC 135)}} \times 1.000.000$$

AOC 121 = Air Operator Certificate yang disertifikasi dengan pemenuhan teknis terhadap CASR 121. Pengoperasian kategori transport dan biasanya berjadwal tapi bisa juga tidak berjadwal). Pesawat ini berkapasitas penumpang di atas 30 penumpang. Contohnya adalah maskapai Garuda, Air Asia, Citilink, dan airline carrier lainnya



- AOC 135 = Air Operator Certificate yang disertifikasi dengan pemenuhan teknis terhadap CASR 135 untuk pengoperasian pesawat udara kategori selain transport dan biasanya tidak berjadwal, namun ada juga yang berjadwal). Pesawat dengan kapasitas penumpang kurang dari 30 penumpang, contohnya Susi Air, Travira, Airfast dan airline charter lainnya
- Jumlah *Accident* = Jumlah kecelakaan yang menyebabkan terjadinya korban jiwa dan pesawat rusak berat (kejadiankecelakaan rusak berat namun tidak menyebabkan terjadinya korban jiwa tidak dihitung sebagai *Accident* namun sebagai *Incident*)
- Aircraft Departure* = Merupakan jumlah total pergerakan pesawat pada jenis pesawat AOC 121 dan 135

Berdasarkan rumus di atas diperoleh perhitungan sebagai berikut:

$$\text{Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara} = \frac{\text{Jumlah Accident (AOC 121 dan AOC 135)}}{\text{Aircraft Departure (AOC 121 dan AOC 135)}} \times 1.000.000$$

$$\begin{aligned} \text{Rasio kejadian} \\ \text{Kecelakaan} \\ \text{ransportasi Udara} \end{aligned} = \frac{0}{533.394} \times 1.000.000 = 0$$

$$\% \text{Capaian} = \frac{2,15 - (0 - 2,15)}{2,15} \times 100\% = 200\%$$

Untuk target dengan nilai 2,15 merupakan nilai yang didapat dari jumlah kejadian minimal yang boleh terjadi dalam 1 juta pergerakan yaitu sebanyak 2 kejadian dibagi dengan prediksi pergerakan pesawat yang mengacu pada pergerakan pesawat di tahun sebelumnya. Namun perlu dipahami bahwa nilai rasio kejadian kecelakaan ini sangat bergantung pada jumlah pergerakan pesawat sehingga nilai 2 kejadian minimal ini tidak berlaku mutlak namun bergantung pada besar kecilnya pergerakan pesawat yang terjadi di lapangan.



Pada tahun 2022 diperoleh nilai capaian rasio kejadian kecelakaan sebesar 200% dimana tidak terdapat kejadian kecelakaan pesawat yang menyebabkan korban jiwa.

Hal-hal mitigasi guna mendukung keselamatan transportasi udara adalah sebagai berikut:

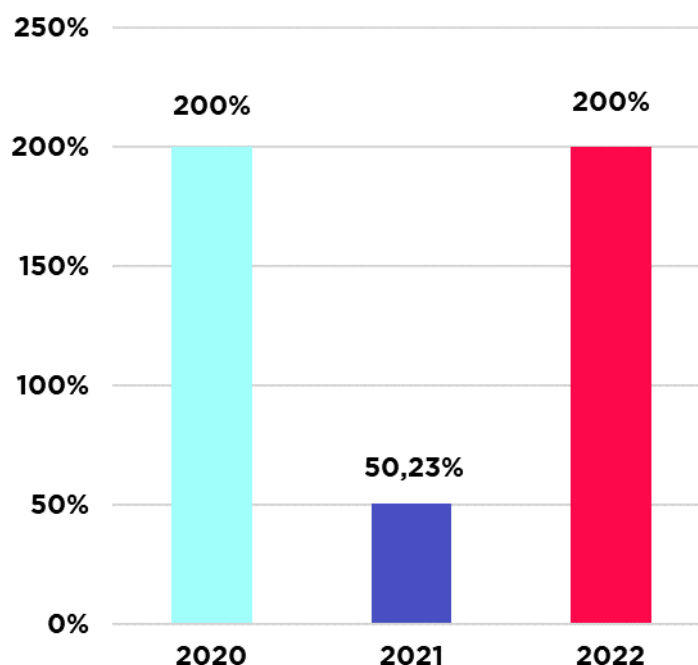
1. Melakukan pemeriksaan terhadap bengkel pesawat udara untuk memastikan terpenuhinya persyaratan kemampuan dalam melaksanakan perawatan pesawat udara
2. Melakukan sosialisasi secara rutin berdasarkan hasil monitoring dan evaluasi terhadap:
 - Penanganan kerusakan pesawat udara yang berulang (*repetitive problem*);
 - Pelaksanaan training bagi pilot dalam penanganan kondisi *emergency* selama penerbangan.
3. Menitikberatkan area *maintenance record*, *maintenance report*, penanganan kerusakan pesawat udara, training kondisi *emergency* bagi pilot pada program pengawasan rutin tahunan (*surveillance* dan audit).
4. Penerapan program pengawasan berbasis resiko (*risk based surveillance*) melalui pengumpulan dan analisa data hasil audit, *surveillance*, ramp check dan inspeksi.
5. Melakukan evaluasi pengecualian selama *Covid-19*, sesuai dengan panduan ICAO "*back to new normal operations*".

Tabel 3.4 Jumlah Kejadian *Accident* Pesawat Udara
Periode Tahun 2020-2022

Tahun	Tahun 2020	Tahun 2021	Tahun 2022
Jumlah Kejadian Kecelakaan	0	1	0
Jumlah Pergerakan	402.874	309.981	533.394

Selanjutnya untuk perbandingan capaian indikator "Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara" selama periode tahun 2020-2022 dapat dilihat pada grafik di bawah ini:





Grafik 3.6 Persentase Capaian Rasio Kejadian Kecelakaan Transportasi Udara Periode Tahun 2020-2022

Indikator Kinerja Utama “Rasio Kecelakaan Transportasi Udara” pada Tahun 2022 berhasil mencapai target “Zero Accident” sebagai nilai pencapaian tertinggi Ditjen Perhubungan Udara, meningkat dari capaian tahun 2021 serta mengulangi capaian pada tahun 2020 di mana tidak terdapat kejadian kecelakaan (*accident*).

Untuk terus meningkatkan dan menjaga keselamatan penerbangan, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara menjalankan fungsi pengawasan, pengendalian dan pembinaan yang terimplementasi dalam kegiatan dan tindakan sebagai berikut:

- Pelaksanaan *Special Audit* terhadap organisasi penerbangan;
- Peningkatan kuantitas dan kualitas jumlah SDM Inspektur penerbangan;
- Peningkatan frekuensi *ramp check* pesawat udara
- Melakukan perbaruan regulasi penerbangan terkait keselamatan
- Peningkatan pengawasan dan pembinaan terhadap operator penerbangan
- Pelaksanaan penegakan hukum (*law enforcement*) terhadap tindak pelanggaran yang menyangkut keselamatan penerbangan
- Pemenuhan dokumen register/sertifikat bandar udara (SBU)



Pengalokasian anggaran telah dimanfaatkan dalam melaksanakan kegiatan-kegiatan yang mendukung pencapaian target rasio kejadian kecelakaan transportasi udara, diantaranya sebagai berikut:

- Kegiatan pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang kelaikudaraan pesawat udara terkait dengan kegiatan *surveillance*, *ramp check* dan evaluasi terhadap pesawat beserta personil dalam penyelenggaraan angkutan udara
- Kegiatan pemenuhan standar keselamatan transportasi udara seperti Pembangunan dan pengembangan infrastruktur transportasi udara terkait dengan pemenuhan dan peningkatan fasilitas di bandar udara, pemenuhan dokumen sertifikasi bandar udara dan lain sebagainya
- Kegiatan pengawasan dan pengendalian di bidang navigasi penerbangan terkait dengan implementasi penyelenggaraan navigasi penerbangan
- Kegiatan pemenuhan dan peningkatan standar kompetensi personil navigasi penerbangan, kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara

B. Rasio Gangguan Keamanan Pada Pelayanan Jasa Transportasi Udara

Indikator Kinerja ini dihitung dengan mekanisme perhitungan dengan rumus 2 dimana semakin kecil nilai rasio akan memperlihatkan capaian kinerja yang semakin baik dan sebaliknya semakin besar rasio akan memperlihatkan capaian yang semakin buruk. Adapun rumus perhitungan sebagai berikut:

$$\frac{\text{Jumlah Pengaktifan Contingency Plan Kondisi Merah}}{\text{Jumlah Bandara Dengan Sistem Keamanan Tipe A – F}}$$

$$= \frac{0}{60}$$

$$= 0$$

$$\text{Capaian} = \frac{0,14 - (0 - 0,14)}{0,14} \times 100\% = 200\%$$



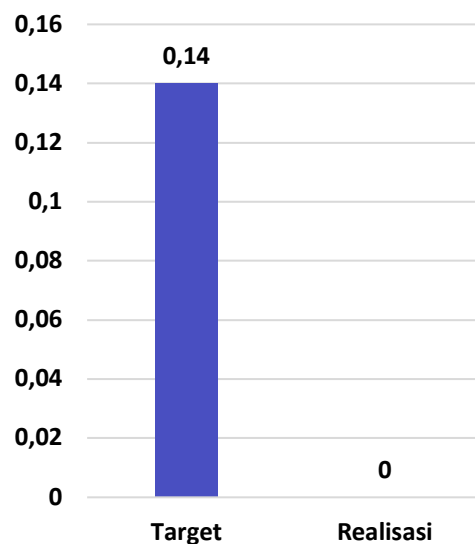
Jumlah Pengaktifan *Contingency Plan* darurat merah dihitung berdasarkan jumlah kejadian yang menyebabkan diaktifkannya mekanisme pengamanan darurat di lingkungan bandar udara oleh Kepala Bandar Udara sampai pada tingkat turunnya aparat TNI dan Kepolisian. Adapun jumlah bandar udara dengan Sistem Keamanan A - H didapat berdasarkan jumlah penumpang berangkat di bandar udara sebagai berikut sesuai PM 51 Tahun 2020 tentang Keamanan Penerbangan Nasional:

- a. Bandar Udara Sistem Keamanan A merupakan Bandar Udara yang ditetapkan sebagai Bandar Udara internasional dan memiliki jumlah penumpang berangkat internasional lebih dari 3.000.000 (tiga juta) orang/tahun;
- b. Bandar Udara Sistem Keamanan B merupakan Bandar Udara yang ditetapkan sebagai Bandar Udara internasional dan memiliki jumlah penumpang berangkat internasional lebih dari 10.000 (sepuluh ribu) orang/tahun dan paling banyak 3.000.000 (tiga juta) orang/tahun;
- c. Bandar Udara Sistem Keamanan C merupakan Bandar Udara yang ditetapkan sebagai Bandar Udara internasional dan memiliki jumlah penumpang berangkat internasional kurang dari 10.000 (sepuluh ribu) orang/tahun.
- d. Bandar Udara Sistem Keamanan D merupakan Bandar Udara yang ditetapkan sebagai Bandar Udara domestik dan memiliki jumlah penumpang berangkat domestik lebih dari 1.000.000 (satu juta) orang/tahun.
- e. Bandar Udara Sistem Keamanan E merupakan Bandar Udara yang ditetapkan sebagai Bandar Udara domestik dan memiliki jumlah penumpang berangkat domestik lebih dari 500.000 (lima ratus ribu) orang/tahun sampai dengan paling banyak 1.000.000 (satu juta) orang/tahun.
- f. Bandar Udara Sistem Keamanan F merupakan Bandar Udara yang ditetapkan sebagai Bandar Udara domestik dan memiliki jumlah penumpang berangkat domestik lebih dari 100.000 (seratus ribu) orang/tahun sampai dengan paling banyak 500.000 (lima ratus ribu) orang/tahun.



- g. Bandar Udara Sistem Keamanan G merupakan Bandar Udara yang ditetapkan sebagai Bandar Udara domestik dan memiliki jumlah penumpang berangkat domestik lebih dari 5.000 (lima ribu) orang/tahun sampai dengan paling banyak 100.000 (seratus ribu) orang/tahun.
- h. Bandar Udara Sistem Keamanan H merupakan Bandar Udara yang ditetapkan sebagai Bandar Udara domestik dan memiliki jumlah penumpang berangkat domestik paling banyak 5.000 (lima ribu) orang/tahun.

Adapun jumlah Bandar udara dengan Sistem Keamanan A - H di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara pada tahun 2022 terhitung sebanyak 60 bandar udara. Jumlah pada tahun 2022 ini tidak terdapat kejadian yang menyebabkan diaktifkannya darurat merah pada 0 (nol) Kejadian Bandar Udara sehingga didapatkan hasil rasio gangguan Keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara adalah sebesar 0,00 dari yang ditargetkan sebesar 0,14 atau setara dengan capaian kinerja sebesar 200%.



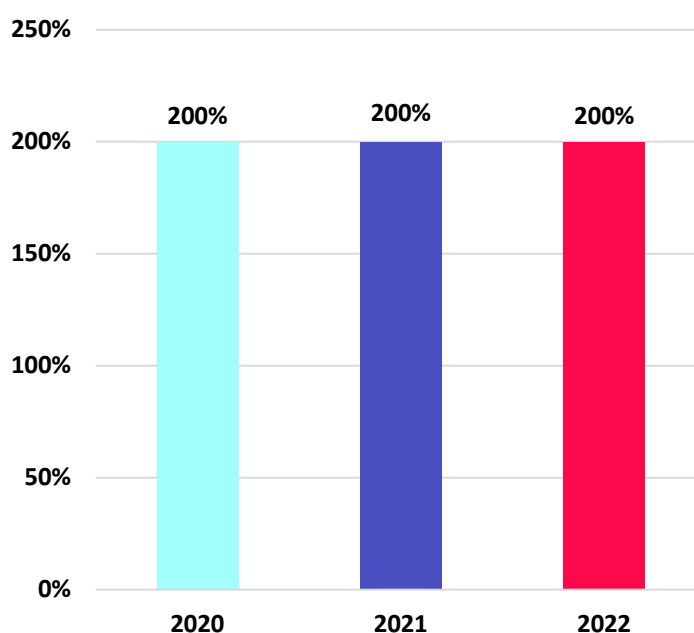
Grafik 3.7 Target dan Realisasi Rasio Gangguan Keamanan Pada Pelayanan Jasa Transportasi Udara

Nilai 0 (nol) kejadian ini merupakan pencapaian terbaik/tertinggi dari indikator Gangguan Keamanan pada Pelayanan Jasa Transportasi Udara dengan persentase capaian sebesar 200%. Dapat dikatakan bahwa Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sudah mampu memberikan



tindakan preventif terhadap munculnya gangguan keamanan di lingkungan bandar udara dengan hasil yang sangat baik.

Kejadian keamanan di lingkungan bandar udara selama ini relatif sangat kecil, namun tidak mengurangi kesiapan pengelola bandar udara dalam menghadapi kejadian serius khususnya gangguan keamanan di lingkungan bandar udara karena kegiatan-kegiatan dalam meningkatkan standar keamanan penerbangan seperti penyusunan Program Keamanan Penerbangan / *Airport Security Programme* (ASP), peningkatan kompetensi SDM serta kelengkapan sarana keamanan penerbangan.



Grafik 3.8 Persentase Capaian Rasio Gangguan Keamanan Pada Pelayanan Jasa Transportasi Udara Tahun 2020 - 2022

Berdasarkan grafik di atas dapat disimpulkan bahwa capaian kinerja gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara di tahun 2022 berhasil mengulangi keberhasilan pada tahun 2021 dan 2022 dengan capaian yang sama yakni sebesar 200%.

Langkah-langkah yang dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dalam rangka pencapaian target kinerja terhadap indikator di atas sebagai berikut:

- a. Kegiatan untuk meningkatkan Keamanan Penerbangan, yang mencakup Penyusunan Peraturan di bidang Keamanan Penerbangan dan Kerjasama di Bidang Keamanan Penerbangan dan Fasilitas (FAL);

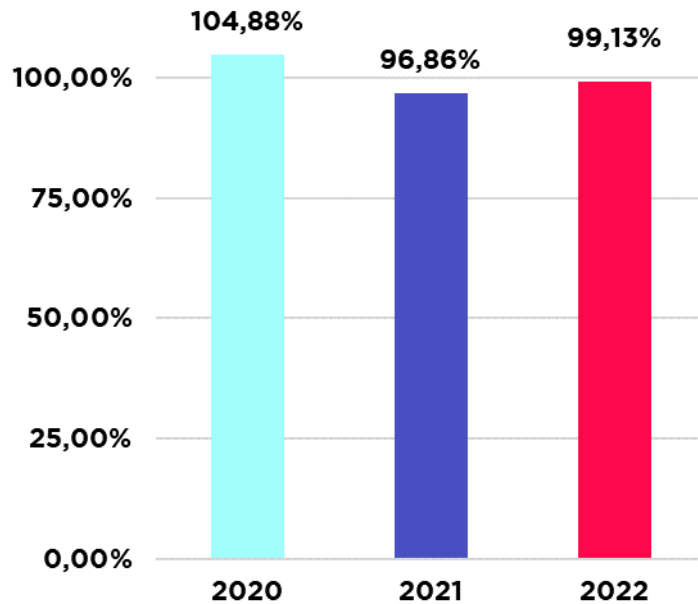
- b. Progress ICAO Universal Security Audit Program (USAP) Continuous Monitoring Approach (CMA);
- c. Perizinan di Bidang Keamanan Penerbangan, yang mencakup Pengesahan Program Keamanan Penerbangan, Training Procedure Manual (TPM) dan Lembaga Diklat Aviation Security, Ijin Pemeriksa Kargo dan Pos Sertifikasi Regulated Agent, penerbitan Lisensi Personel Pengamanan Penerbangan, dan Sertifikasi Fasilitas Keamanan Penerbangan;
- d. Pelaksanaan Audit Keamanan Penerbangan, dengan jumlah 60 audit yang mencakup 13 audit pada Bandara, 15 audit pada Lembaga Diklat, 3 audit pada LPPNPI, 20 audit pada Angkutan Udara, serta 9 audit pada Regulated Agent;
- e. Kegiatan Bimtek dan Supervisi Bidang Fasilitas dan Evaluasi di Bidang Fasilitas Keamanan Penerbangan dan Keamanan Siber.

Pengalokasian anggaran telah dimanfaatkan dalam melaksanakan kegiatan-kegiatan yang mendukung pencapaian target dan peningkatan rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara, diantaranya sebagai berikut:

- Kegiatan pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang keamanan penerbangan terkait dengan monitoring serta evaluasi fasilitas dan personil keamanan penerbangan yang ada di bandar udara;
- Kegiatan pemenuhan standar keamanan penerbangan pada seluruh bandar udara.

3. Sasaran “Meningkatnya Kinerja Pelayanan Sarana dan Prasarana Transportasi Udara”





Grafik 3.9 Rata-rata Capaian Sasaran III Tahun 2020-2022

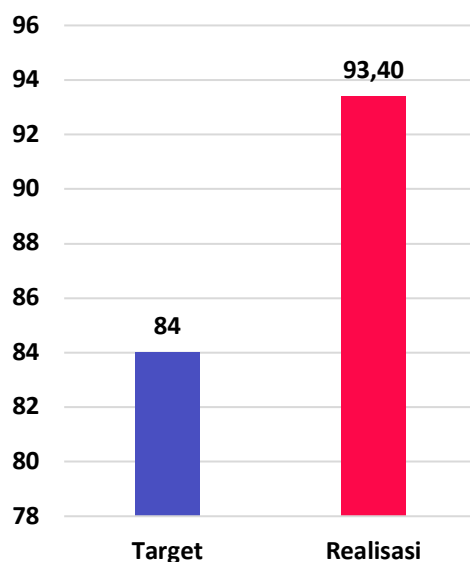
Capaian Sasaran “Meningkatnya Kinerja Pelayanan Sarana dan Prasarana Transportasi Udara” dalam kurun waktu 3 tahun (Periode Tahun 2020 sampai dengan Tahun 2022) mencapai rata-rata persentase keberhasilan sebesar **100,29%**. Hal ini mengindikasikan bahwa kinerja Pelayanan Sarana dan Prasarana Transportasi Udara sudah baik.

Pencapaian sasaran “Meningkatnya Kinerja Pelayanan Sarana dan Prasarana Transportasi Udara” didukung oleh:

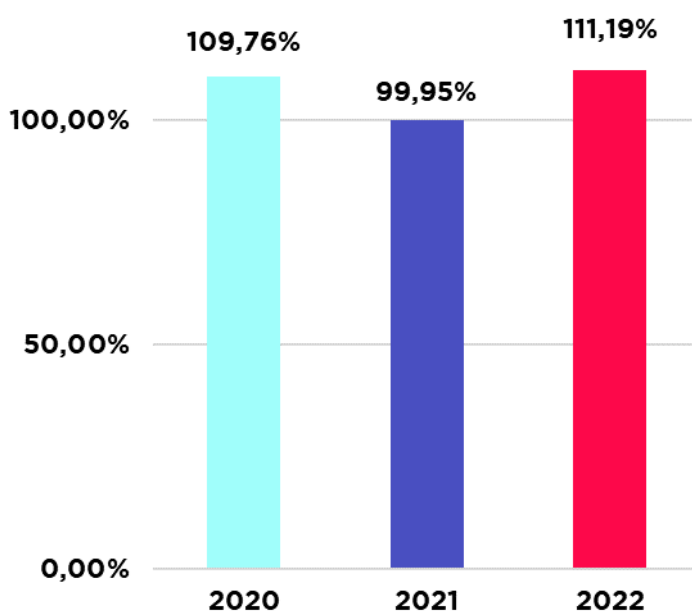
1. Program Infrastruktur Konektivitas melalui kegiatan Pelayanan Transportasi Udara dan Penunjang Teknis Transportasi Udara berupa pemenuhan standar pelayanan minimal di bandar udara.
2. Program Dukungan Manajemen melalui Kegiatan Pengelolaan Kemitraan dan Kerjasama Transportasi Udara

Berikut adalah penjelasan rinci terkait realisasi dan capaian kinerja pada 2 (dua) indikator pendukung sasaran:

- A. Indikator “Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Transportasi Udara”



Grafik 3.10 Target dan Realisasi Indikator Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Transportasi Udara Tahun 2022



Grafik 3.11 Capaian rata - rata Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Transportasi Udara tahun 2020 - 2022

Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Transportasi Udara digunakan untuk mengukur kinerja pelayanan di bandar udara dalam penyelenggaraan transportasi udara guna mengetahui tingkat kepuasan masyarakat terhadap pelayanan jasa yang diberikan. Indeks Kepuasan Pengguna Jasa Layanan Transportasi Udara diperoleh dari Survei Kepuasan Masyarakat sesuai dengan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur



Negara dan Reformasi Birokrasi No. 14 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Survei Kepuasan Masyarakat yang dilakukan secara berkala minimal 1 (satu) kali dalam satu tahun.

Kementerian Perhubungan dalam hal ini Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan (PPTB) telah melakukan inovasi dalam hal pemanfaatan teknologi yang berkaitan dengan pelaksanaan survei kepuasan masyarakat secara digital. Selama periode bulan Januari sampai Desember tahun 2022 telah dilakukan survei secara berkala dengan menggunakan aplikasi Survey Kepuasan Masyarakat (SKM) pada 154 Unit Penyelenggara Bandar Udara dan 3 Balai di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara dengan hasil sebesar **93,40**. Berdasarkan hasil IKM pada aplikasi SKM diperoleh nilai capaian kinerja dengan rumusan sebagai berikut :

$$\begin{aligned} \text{Capaian} &= (\text{Realisasi} / \text{Target}) \times 100\% = \frac{93,40}{84} \times 100\% \\ &= 111,19\% \end{aligned}$$

Berdasarkan hasil capaian diatas sebesar 111,19 % diindikasikan bahwa kepuasan masyarakat terhadap kegiatan pelayanan transportasi udara sudah baik.

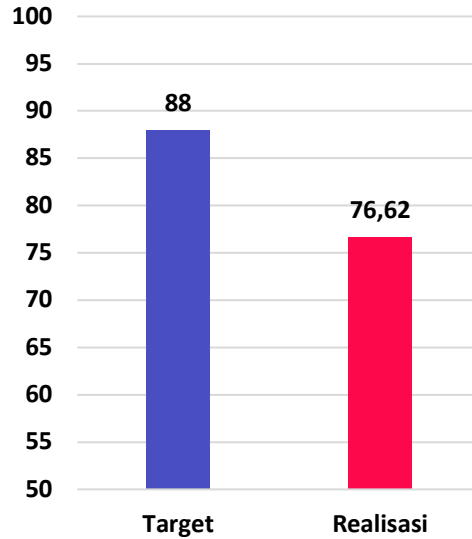
Hal-hal yang dilakukan untuk mempertahankan tingkat kepuasan pengguna jasa layanan transportasi udara adalah sebagai berikut:

- Meningkatkan nilai *On Time Performance* (OTP) penerbangan;
- Melakukan evaluasi pelayanan secara berkala pada jasa layanan transportasi udara;
- Meningkatkan kenyamanan penumpang melalui peningkatan sarana/ prasarana di lingkungan transportasi udara;
- Kegiatan sarana untuk kritik/saran dari pengguna jasa layanan transportasi udara.

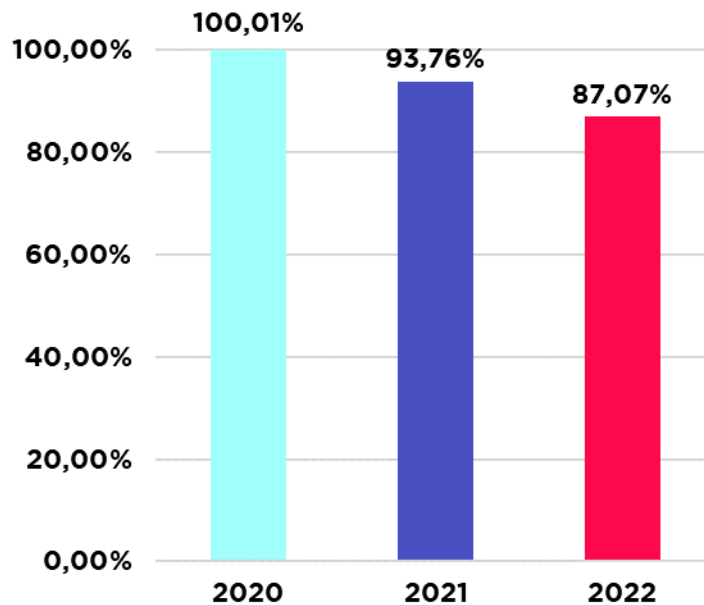
B. Persentase Capaian *On Time Performance* (OTP) sektor transportasi udara

Ketepatan waktu penerbangan (*On Time performance/OTP*) adalah kesesuaian waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan.





Grafik 3.12 Target dan Realisasi Persentase Capaian *On Time Performance* (OTP) sektor Transportasi Udara



Grafik 3.13 Capaian rata - rata Persentase Capaian *On Time Performance* (OTP) sektor Transportasi Udara tahun 2020 - 2022

Indikator kinerja *On Time Performance* dihitung dalam satuan persentase (%), dengan menggunakan formula sebagai berikut :

$$\text{On Time Performance (OTP) Transportasi Udara} = \frac{\text{Jumlah Penerbangan Tepat Waktu}}{\text{Jumlah Total Penerbangan}} \times 100 \%$$

$$\text{On Time Performance (OTP) Transportasi Udara} = \frac{254.079}{331.629} \times 100 \% = 76,62\%$$



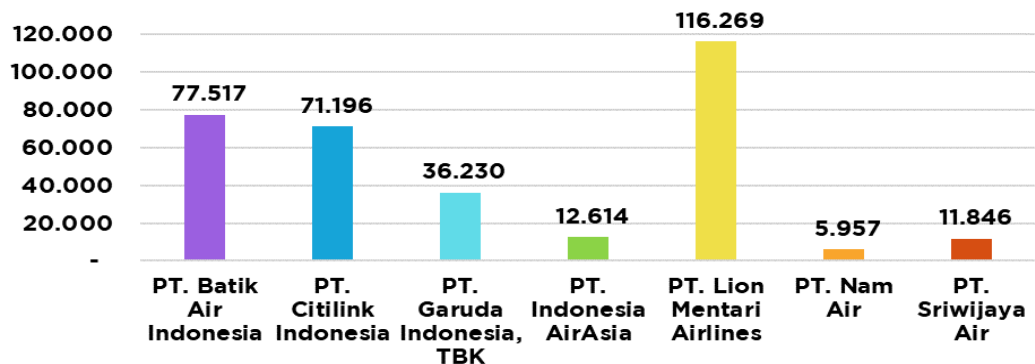
$$\text{Persentase Capaian} = \frac{76,62}{88} \times 100\% = 87,07\%$$

Keterangan:

- Jumlah penerbangan tepat waktu dihitung berdasarkan jumlah penerbangan tepat waktu yang terlaksana pada tahun berjalan (Tahun 2022) sebesar 254.079 penerbangan
- Jumlah total penerbangan adalah jumlah total penerbangan dalam tahun berjalan (Tahun 2022) sebesar 331.629 penerbangan

Berdasarkan 7 (tujuh) badan usaha angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri (PT. Batik Air, PT. Citilink, PT. Garuda Indonesia, PT. Indonesia Air Asia, PT. Lion Mentari Airlines, PT. Nam Air, PT. Sriwijaya Air) yang menjadi tolok ukur capaian On Time Performance pada Tahun 2022 periode 01 Januari s/d 31 Desember Tahun 2022, tingkat ketepatan waktu penerbangan (*On Time Performance/OTP*) sebesar 76,62%.

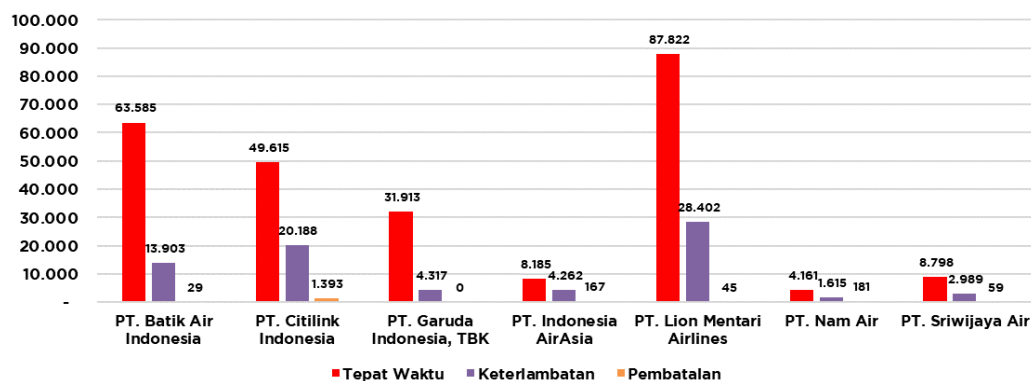
Jumlah total penerbangan selama Tahun 2022 periode 01 Januari s/d 31 Desember Tahun 2022 sebanyak 254.079 penerbangan dengan rincian sebagaimana ditunjukkan pada grafik berikut ini:



Grafik 3.14 Total Jumlah Penerbangan 7 (tujuh) Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri

Secara lengkap dapat dijelaskan terkait OTP, Delay dan Cancel periode 01 Januari s/d 31 Desember Tahun 2022 di Grafik sebagai berikut:





Grafik 3.15 OTP pada 7 (Tujuh) Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri Tahun 2022

No	Airlines	Total Penerbangan	Tepat Waktu		Keterlambatan		Pembatalan	
			Jumlah	%	Jumlah	%	Jumlah	%
1	PT. Batik Air Indonesia	77.517	63.585	82,027%	13.903	17,935%	29	0,037%
2	PT. Citilink Indonesia	71.196	49.615	69,688%	20.188	28,356%	1.393	1,957%
3	PT. Garuda Indonesia, TBK	36.230	31.913	88,084%	4.317	11,916%	-	0,000%
4	PT. Indonesia Air Asia	12.614	8.185	64,888%	4.262	33,788%	167	1,324%
5	PT. Lion Mentari Airlines	116.269	87.822	75,533%	28.402	24,428%	45	0,039%
6	PT. Nam Air	5.957	4.161	69,851%	1.615	27,111%	181	3,038%
7	PT. Sriwijaya Air	11.846	8.798	74,270%	2.989	25,232%	59	0,498%
TOTAL		331.629	254.079	76,615%	75.676	22,819%	1.874	0,565%

Pada tahun 2022 target On Time Performance tidak tercapai dan terjadi penurunan capaian dibandingkan Tahun 2021 yang disebabkan beberapa faktor sebagai berikut:

- Rotasi pesawat (aircraft rotation) sebagai dampak dari berkurangnya jumlah armada yang dimiliki Badan Usaha Angkutan Udara Niaga;
- Kondisi di bandara keberangkatan yang menyebabkan keterlambatan penerbangan (VVIP, VIP, trafic, kondisi cuaca di bandara keberangkatan);
- Banyaknya event-event strategis dan internasional yang menyebabkan keterlambatan (World Super Bike, MotoGP Mandalika dan G20).

Dalam rangka pencapaian target On Time Performance (OTP) sektor transportasi udara dilakukan beberapa hal sebagai berikut:

1. Regulator (Ditjen Perhubungan Udara)

Meningkatkan pengawasan dan pengendalian kepada Badan Usaha Angkutan Udara, Penyelenggara bandar udara, dan penyelenggara navigasi penerbangan terkait penyelenggaraan operasional angkutan udara

2. Operator Angkutan Udara (Badan Usaha Angkutan Udara)

- Secara konsisten melaksanakan operasional penerbangannya sesuai dengan penetapan pelaksanaan rute penerbangan yang sudah diberikan;
- Wajib melakukan penyesuaian penetapan pelaksanaan rute penerbangan apabila slotnya dihapus, berupa perubahan persetujuan rute penerbangan (pengurangan frekuensi) atau pencabutan persetujuan rute penerbangan;
- Dapat mengajukan kembali permohonan penambahan kapasitas berupa penambahan frekuensi penerbangan atau permohonan rute baru apabila terdapat peningkatan *demand*;
- Melakukan pengecekan dan memastikan kesiapan (kelaikudaraan) armada yang dioperasikan;
- Meningkatkan koordinasi dengan pihak bandara dan pihak penyelenggara navigasi penerbangan jika terjadi perubahan operasional penerbangan;
- Melakukan perencanaan dan pelaksanaan rute penerbangan agar efektif dan efisien dalam operasional penerbangan.

3. Penyelenggara Bandar Udara

- Menyediakan dan memastikan fasilitas sisi darat dan sisi udara berfungsi dengan baik;
- Menyediakan dan memastikan terpenuhinya fasilitas pre flight dan post flight sesuai jumlah penerbangan.

4. Penyelenggara Navigasi Penerbangan

Mengoptimalkan *Airport Collaborative Decision Making*, yakni kolaborasi antara operator bandara, penyedia jasa navigasi penerbangan, maskapai, penyedia jasa *ground handling* dan stakeholder lainnya guna meningkatkan efisiensi dan efektifitas dalam operasional penerbangan.



Pengalokasian anggaran telah dimanfaatkan dalam melaksanakan kegiatan-kegiatan yang mendukung pencapaian target dan peningkatan rasio persentase capaian OTP sektor transportasi udara, diantaranya sebagai berikut:

- Kegiatan pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang angkutan udara meliputi monitoring serta evaluasi operasional angkutan udara;
- Kegiatan pengawasan, pengendalian dan pembinaan bidang kelaikudaraan meliputi monitoring serta evaluasi armada angkutan udara;
- Pemenuhan standar pelayanan minimal dalam penyelenggaraan bandar udara;
- Kegiatan pengawasan dan pengendalian terhadap *implementasi air traffic flow management* dan *Airport Collaborative Decision Making*.

B. Analisis Efisiensi Sumber Daya

Pada Tahun 2022, Ditjen Perhubungan Udara mendapatkan alokasi anggaran (pagu anggaran) sebesar Rp7.518.605.525.000 dengan rincian seperti yang disajikan pada tabel berikut:

Tabel 2.6 Rincian Pagu Anggaran Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2022 Berdasarkan Sumber Dana

Sumber Dana	Pagu Awal (Rp)	Pagu Akhir (Rp)
RM	3.902.194.475.000	4.261.544.406.126
PHLN	142.000.000.000	242.000.000.000
PNBP	680.054.912.000	680.054.912.000
BLU	305.088.965.000	315.973.153.000
SBSN	2.006.446.896.000	2.019.033.054.000
Total	7.035.785.248.000	7.518.605.525.000

Pagu tersebut dipergunakan untuk melaksanakan kegiatan-kegiatan yang ada dalam DIPA Tahun Anggaran 2022 dengan rincian sebagai berikut:

1. Pelayanan Transportasi Udara sebesar Rp563.724.685.000;
2. Infrastruktur Konektivitas Transportasi Udara sebesar Rp3.603.995.984.000;
3. Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara sebesar Rp691.209.312.000;
4. Penunjang Teknis Transportasi Udara sebesar Rp778.008.347.000;

5. Pengelolaan Perencanaan Keuangan BMN Dan Umum Transportasi Udara sebesar Rp1.868.038.577.000;
6. Legislasi dan Litigasi Transportasi Udara sebesar Rp2.794.805.000;
7. Pengelolaan Organisasi dan SDM Transportasi Udara sebesar Rp9.106.662.000;
8. Pengelolaan Kemitraan dan Kerjasama Transportasi Udara sebesar Rp1.727.153.000

Berdasarkan penyerapan anggaran Tahun 2022 dapat ditentukan tingkat penyerapan dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$\text{Tingkat Penyerapan} = \frac{\sum_{j=1}^J RA \text{ bulan ke } - j}{\sum_{j=1}^J RPD \text{ bulan ke } - j} \times 100\%$$

Keterangan :

RA = Realisasi Anggaran

RPD = Rencana Penarikan Dana

J = Bulan berjalan

Dari rumus tersebut diatas dapat diperoleh hasil penghitungan seperti yang ditampilkan pada tabel berikut ini:

Tabel 3.7 Tingkat Penyerapan Anggaran Tahun 2022 Per Bulan

No	Bulan	RPD (Rp)	RPD Kumulatif (Rp)	Realisasi Anggaran (Rp)	Tingkat Penyerapan (%)
1	JANUARI	183.059.981.276	183.059.981.276	169.289.384.815	92,48%
2	FEBRUARI	304.880.892.926	487.940.874.202	310.798.439.369	101,94%
3	MARET	569.564.926.306	1.057.505.800.508	444.141.949.407	77,98%
4	APRIL	630.338.671.001	1.687.844.471.509	748.625.782.180	118,77%
5	MEI	321.220.481.885	2.009.064.953.394	353.464.845.629	110,04%
6	JUNI	707.409.642.649	2.716.474.596.043	715.798.278.948	101,19%
7	JULI	619.251.012.138	3.335.725.608.181	634.659.044.173	102,49%
8	AGUSTUS	656.024.884.213	3.991.750.492.394	642.500.942.150	97,94%
9	SEPTEMBER	784.119.711.628	4.775.870.204.022	706.458.108.160	90,10%
10	OKTOBER	683.909.908.795	5.459.780.112.817	595.190.881.852	87,03%
11	NOVEMBER	768.116.833.538	6.227.896.946.355	634.602.884.607	82,62%
12	DESEMBER	1.290.762.579.645	7.518.659.526.000	1.359.254.895.475	105,31%
	Total	7.518.659.526.000	7.518.659.526.000	7.314.785.436.765	1.167,86%

Dari pengalokasian anggaran dan penyerapan tersebut dapat diukur konsistensi antara perencanaan dan implementasi dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$K = \frac{\sum_{i=1}^n \left(\frac{\sum_{j=1}^i RA_{bulankej}}{\sum_{j=1}^i RPD_{bulankej}} \times 100\% \right)}{n}$$

Keterangan :

RA = Realisasi Anggaran

RPD = Rencana Penarikan Dana

J = Bulan berjalan

n = Jumlah Bulan Penghitungan

Dari tabel dan rumus diatas penghitungan pengukuran konsistensi sebagai berikut:

$$K = \frac{92,48+101,94+77,98+118,77+110,04+101,19+102,49+97,94+90,10+87,03+82,62+105,31}{12} \times 100\%$$

97,32 %

Jadi, nilai pengukuran konsistensi antara perencanaan dan implementasi selama tahun 2022 sebesar 97,32%.



Tabel 3.8 Matriks Penghitungan Perhitungan Capaian Akuntabilitas Pada Setiap Sasaran

No.	Sasaran Program/Kegiatan	Indikator Kinerja	Satuan	Target	Realisasi	Capaian (%)	Pagu Anggaran (Rp)	Realisasi Anggaran (Rp)	Capaian Keu (%)	RAK/RVK	PAK/TVK	A/B	(1-A/B) x 100%	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
1	Terwujudnya konektivitas transportasi udara	1.1	Rasio konektivitas transportasi udara	Rasio	0,78	0,78	100,00%	3.603.995.984.000	3.482.102.067.649	96,62%	4.464.233.420.062,82	4.620.507.671.794,87	0,9661781	3,38%
Rata - rata Capaian Sasaran				100,00%						96,62%				
2	Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara	2.1	Rasio kejadian kecelakaan transportasi udara	Rasio	2,15	0	200,00%	691.209.312.000	678.128.320.671	98,11%	0,00	321.492.703.255,81	0,00	100,00%
		2.2	Rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara	Rasio	0,14	0	200,00%							
Rata - rata Capaian Sasaran				200,00%						49,05%				
3	Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi udara	3.1	Indeks kepuasan pengguna jasa layanan transportasi udara	NILAI	84	93,4	111,19%	778.008.347.000	756.840.485.122	97,28%	8.103.217.185,46	9.262.004.130,95	0,8748881	12,51%
		3.2	Persentase capaian On Time Performance (OTP) sektor transportasi udara	%	88	76,62	87,07%	563.724.685.000	558.481.360.961	99,07%	7.288.976.258,95	6.405.962.329,55	1,1378425	-13,78%
Rata - rata Capaian Sasaran				99,13%						97,28%				



Selain nilai pengukuran konsistensi, perlu diketahui efisiensi dan nilai efisiensi terhadap pemanfaatan sumber daya dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$E = \frac{\sum_{i=1}^n \left(1 - \frac{RAK_{kei} / RVK_{kei}}{PAK_{kei} / TVK_{kei}} \right) \times 100\%}{n}$$

$$NE = 50\% + \left(\frac{E}{20} \times 50 \right)$$

Keterangan :

- E : Efisiensi
- RAK_{kei} : Realisasi Anggaran yang mendukung Indikator Kinerja
- RVK_{kei} : Realisasi Indikator Kinerja
- PAK_{kei} : Pagu Anggaran yang mendukung Indikator Kinerja
- TVK_{kei} : Target Indikator Kinerja
- n : Jumlah Indikator Kinerja
- NE : Nilai Efisiensi

Berdasarkan tabel dan rumus diatas dapat diperoleh hasil sebagai berikut :

$$E = \frac{\sum_{i=1}^n \left(1 - \frac{RAK_{kei} / RVK_{kei}}{PAK_{kei} / TVK_{kei}} \right) \times 100\%}{n} = 0,02$$

$$NE = 50\% + \left(\frac{E}{20} \times 50 \right) = 50\% + 0,05\% = 50,05\%$$

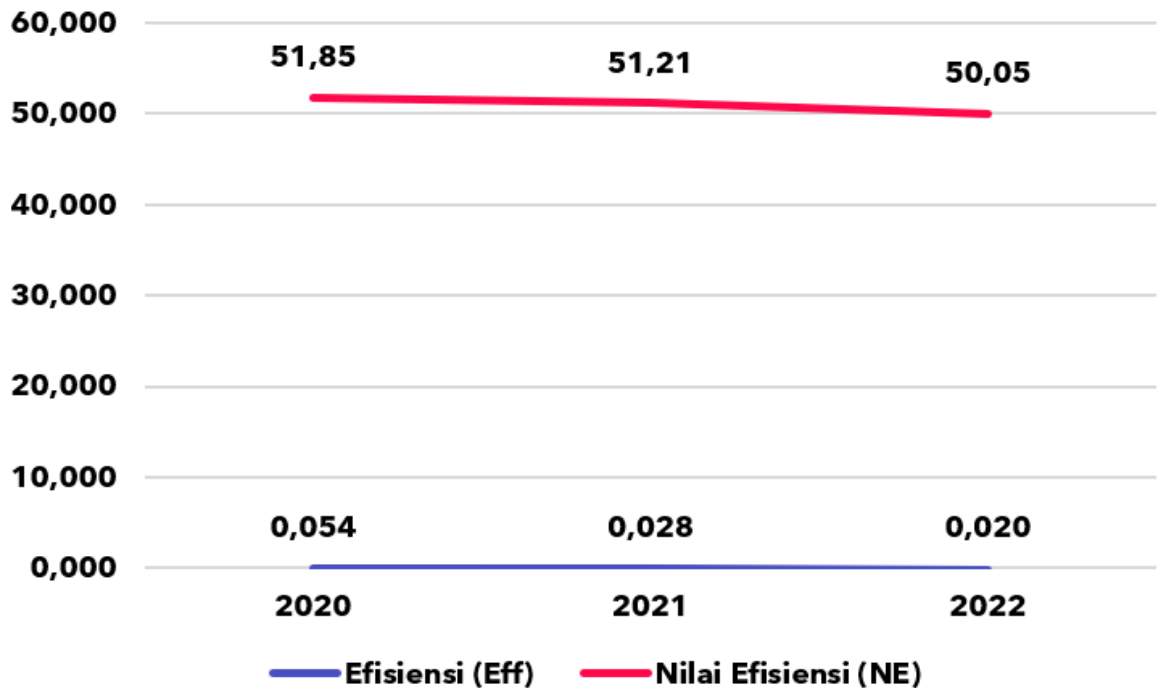
Berdasarkan hasil perhitungan diatas diperoleh Efisiensi (E) dalam pelaksanaan kegiatan yang didukung oleh alokasi anggaran berdasarkan perencanaan pada Tahun 2022 sebesar 0,02 % dan Nilai Efisiensi (NE) sebesar 50,05%.

Jika nilai efisiensi tersebut dibandingkan dengan tahun 2020-2022 seperti yang ditampilkan pada tabel berikut:

Tabel 3.9 Efisiensi dan Nilai Efisien Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2020-2022

Tahun	Efisiensi (Eff)	Nilai Efisiensi (NE)
2020	0,054	51,85

2021	0,028	51,21
2022	0,020	50,05
Rata-rata	0,034	51,04



Grafik 3.18 Trend Nilai Efisiensi di Lingkungan Ditjen Perhubungan Udara Periode Tahun 2020-2022

C. Realisasi Daya Serap

Perkembangan pagu anggaran di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara pada periode Tahun 2020 - 2022 dalam rangka pelaksanaan program pengelolaan dan penyelenggaraan transportasi udara disajikan pada tabel berikut ini:

Tabel 2.7 Perkembangan Pagu Anggaran Ditjen Perhubungan Udara dari Tahun 2020 - 2022

Tahun	Pagu Awal (Rp)	Pagu Akhir (Rp)
2020	8.472.209.765.000	5.806.575.875.000
2021	10.558.628.167.000	7.020.984.082.000
2022	7.035.785.248.000	7.518.605.525.000

1. Penyerapan Anggaran Tahun 2022

Realisasi penyerapan anggaran Tahun 2022 dengan pagu total Rp7.518.605.525.000 yang tersebar di 173 UPT/Satker Ditjen Perhubungan Udara, berdasarkan aplikasi OM SPAN per 31 Desember 2022 sebesar Rp7.314.785.436.765 atau 97,29%. Realisasi anggaran per jenis belanja Tahun Anggaran 2022 adalah sebagai berikut:

Tabel 2.8 Rincian Pagu dan Realisasi Anggaran Tahun 2022 per Jenis Belanja

Jenis Belanja	Anggaran (Rp)	Realisasi (Rp)	%
Belanja Pegawai	878.927.791.000	854.956.241.278	97,27%
Belanja Barang	2.486.063.738.000	2.436.684.496.561	98,01%
Belanja Modal	4.153.613.996.000	4.023.144.698.926	96,86%
Total	7.518.605.525.000	7.314.785.436.765	97,29%

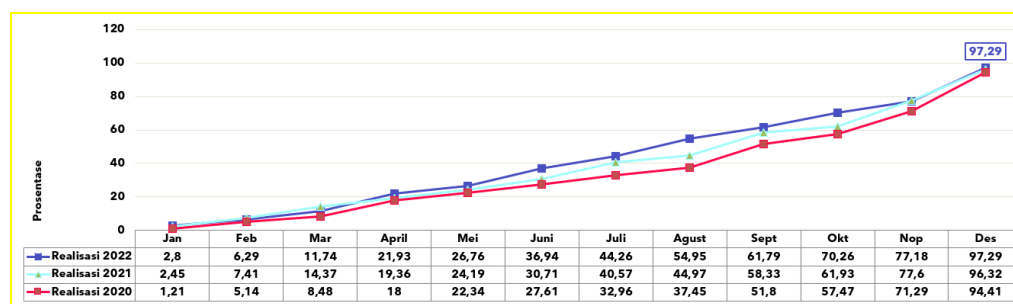
Tabel 2.9 Realisasi Anggaran per Sumber Dana TA 2022

(Kode) Sumber Dana	Anggaran (Rp)	Realisasi (Rp)	%
(A) RM	4.261.544.406.126	4.200.330.431.900	98,56%
(B) PLN	242.000.000.000	240.043.326.906	99,19%
(D) PNB	680.054.912.000	658.130.792.645	96,78%
(F) BLU	315.973.153.000	309.520.910.116	97,96%
(T) SBSN	2.019.033.054.000	1.906.759.975.198	94,44%
Total	7.518.605.525.000	7.314.785.436.765	97,29%

Tabel 2.10 Realisasi Anggaran per Program TA 2022

Program	Anggaran (Rp)	Realisasi (Rp)	%
Program Dukungan Manajemen	1.881.667.197.000,00	1.839.233.202.362,00	97,75%
Program Infrastruktur Konektivitas	5.636.938.328.000,00	5.475.552.234.403,00	97,14%
Total	7.518.605.525.000	7.314.785.436.765	97,29%

Realisasi anggaran dapat ditampilkan dengan membandingkan realisasi daya serap pada tahun 2020 sampai dengan 2022 seperti pada grafik berikut ini:



Grafik 2.18 Perbandingan Realisasi Anggaran Tahun 2022 Terhadap Realisasi Anggaran Tahun 2021 dan Realisasi Anggaran Tahun 2020

Dari grafik di atas dapat dijelaskan bahwa nilai target dan realisasi keuangan Ditjen Perhubungan Udara sampai dengan Tahun 2022 telah mencapai target yang ditetapkan di Tahun 2022, serta terus mengalami peningkatan dari tahun 2020 dan 2021.

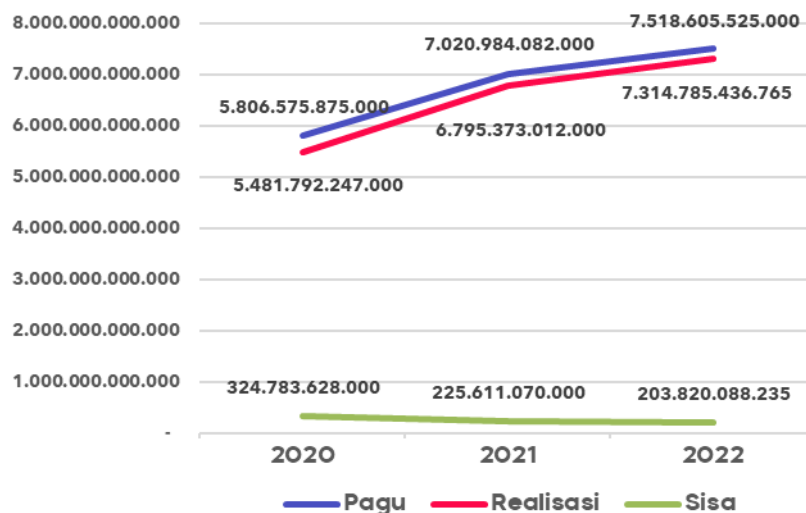
Anggaran yang tidak terserap Tahun 2022 sebagian besar merupakan anggaran bersumber dana SBSN dan RM akibat adanya kebijakan dari Kementerian Keuangan untuk melakukan pemblokiran anggaran pada seluruh satuan kerja Ditjen Perhubungan Udara (Automatic Adjustment) yang menyebabkan realisasi dari satuan kerja terhambat.

Adapun langkah-langkah strategis yang dilakukan Ditjen Perhubungan Udara untuk meningkatkan pencapaian target penyerapan pada tahun anggaran selanjutnya adalah sebagai berikut:

- a. Monitoring dan evaluasi secara maksimal terhadap kegiatan-kegiatan yang berpotensi mengalami hambatan sehingga berpotensi mengalami keterlambatan maupun tidak selesai sampai dengan periode akhir tahun anggaran.
- b. Meningkatkan Realisasi Anggaran khususnya Belanja Modal pada Satker-Satker yang memiliki anggaran bersumber dana SBSN yang besar;
- c. Menginstruksikan kepada para Kuasa Pengguna Anggaran untuk meningkatkan koordinasi dengan pihak-pihak yang terkait dalam rangka pelaksanaan dan percepatan kegiatan;
- d. Berkoordinasi di tingkat Kementerian terhadap hal hal yang berpotensi menghambat pelaksanaan di lapangan khususnya hambatan yang terkait pihak ketiga seperti masalah tanah maupun perizinan;
- e. Realokasi anggaran terhadap pekerjaan-pekerjaan yang belum dilelangkan dan dimungkinkan terlambat pada periode triwulan II untuk kegiatan yang lebih membutuhkan dan dimungkinkan percepatan dalam pelaksanaannya;

- f. Pemotongan kegiatan belanja Barang khususnya terkait kegiatan perjalanan dinas yang dimungkinkan tidak dilaksanakan akibat Kegiatan pandemi Covid-19.

2. Dana Yang Tidak Dapat Terealisasi / Terserap



Grafik 3.21 Pagu, Realisasi dan Sisa Anggaran Ditjen Perhubungan Udara dari Tahun 2020-2022

Berdasarkan grafik di atas, diketahui bahwa selisih antara pagu akhir dengan realisasi anggaran dari tahun 2020 hingga 2022, menunjukkan tren penurunan yang berarti realisasi anggaran hampir terserap penuh dengan selisih yang makin kecil tiap tahunnya.

Berdasarkan jenis belanja, anggaran yang tidak terserap tahun 2022 berdasarkan aplikasi OM SPAN per 31 Desember 2022 adalah sebagai berikut:

a. Belanja Pegawai

Belanja pegawai pada tahun 2022 tidak terserap sebesar Rp23.971.549.722 atau sebesar 2,73% dari pagu tahun 2022. Jumlah ini lebih tinggi dari tahun sebelumnya yaitu 2,23% pada pagu tahun 2021 dan dari pagu tahun 2020 yaitu 1,24%.

b. Belanja Modal

Pada tahun anggaran 2022, belanja modal yang tidak terserap sebesar Rp130.469.297.074 atau sebesar 3,14%. Jumlah ini lebih tinggi dari

tahun sebelumnya yaitu 2,07% pada pagu tahun 2021, namun lebih rendah dari pagu tahun 2020 yaitu 5,83%.

c. Belanja Barang

Belanja barang tahun 2022 yang tidak terealisasi/terserap ialah sebesar 1,99% atau sebesar Rp49.379.241.439. Jumlah ini lebih rendah dari tahun sebelumnya yaitu 5,37% dari pagu tahun 2021 serta 6,67% dari pagu tahun 2020.

Berdasarkan sumber pendanaan, belanja tahun 2022 yang tidak terserap terdiri dari seperti yang ditampilkan pada tabel berikut ini:

No.	Sumber Pendanaan	Sisa (Rp)	Keterangan
1.	RM	61.213.974.100	Sisa belanja pegawai, sisa kegiatan belanja perjalanan dinas, biaya rapat, langganan daya, gaji pegawai honorer dan ATK pada 173 satker di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara.
2.	PLN	1.956.673.094	
3.	BLU	6.452.242.884	Nilai pagu yang tidak dapat direalisasikan karena turunnya sector usaha penerbangan akibat pandemic covid 19.
4.	PNBP	21.924.119.355	Pagu belanja yang tidak teralokasikan maksimum pencairan (MP) karena tidak tercapainya pendapatan Penerimaan Negara Bukan Pajak.
5.	SBSN	112.273.078.802	1. Sisa kontrak dan anggaran yang sudah berkontrak pada Bandar Udara Mentawai Baru 2. Kontrak yang tidak terserap dan akan diluncurkan kembali pada tahun 2023 pada Bandar Udara Siboru.
Total		203.820.088.235	

BAB IV

Penutup

A. Kesimpulan

Capaian kinerja rata-rata Ditjen Perhubungan Udara pada tahun 2022 sebesar **133,04%**, yang masing-masing diperoleh dari rasio konektivitas antar wilayah sebesar 100,00%, rasio kejadian kecelakaan transportasi udara sebesar 200%, rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara sebesar 200%, indeks kepuasan pengguna jasa layanan transportasi udara sebesar 111,19%, dan persentase capaian *on time performance* (OTP) sektor transportasi udara sebesar 87,07%. Dari 5 (lima) indikator kinerja yang ditargetkan dalam Laporan Kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2022, terdapat 1 (satu) indikator kinerja yang belum memenuhi target yakni On Time Performance. Hal tersebut menunjukkan bahwa kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara pada tahun 2022 sudah cukup baik. Kedepannya sasaran dan kinerja pembangunan di bidang transportasi udara akan diarahkan sesuai dalam target pembangunan yang tercantum dalam Rencana Strategis tahun 2020-2024.

Permasalahan secara umum dalam pencapaian target dan kinerja tahun 2022 diantaranya sebagai berikut:

1. Kurangnya sumber daya manusia di daerah terkait ketersediaan personil Pengadaan barang dan Jasa Pemerintah sehingga proses pelelangan mengalami keterlambatan.
2. Masalah pembebasan lahan oleh Pemda dalam rangka pembangunan infrastruktur transportasi udara mengalami hambatan sehingga berpengaruh terhadap pelaksanaan kegiatan khususnya kegiatan yang berada di wilayah timur Indonesia.
3. Alokasi anggaran masih berdasarkan pada aspek pemerataan pendistribusian walaupun sudah mulai berdasarkan perencanaan (belum optimum) sehingga masih ditemukan adanya alokasi anggaran yang tidak terlaksana akibat



ketidaksiapan bandar udara dalam memenuhi aspek teknis maupun administrasi.

B. Saran dan Tindak Lanjut

Beberapa hal yang disarankan dalam perbaikan guna peningkatan kinerja tahun 2022 sebagai berikut:

1. Peningkatan koordinasi antara Satuan Kerja di lokasi dengan instansi lain (Pemda setempat) dalam memperoleh izin agar tidak menghambat pelaksanaan pekerjaan.
2. Mengoptimalkan proses lelang tidak mengikat untuk pekerjaan pekerjaan fisik yang membutuhkan waktu pelaksanaan panjang sehingga penyelesaian pekerjaan tidak melewati tahun anggaran berjalan.
3. Diupayakan dalam penyusunan anggaran Ditjen Perhubungan Udara dapat mempertimbangkan sistem distribusi anggaran berbasis kinerja dan perencanaan.
4. Target indikator kinerja hendaknya mempertimbangkan terhadap capaian kinerja tahun lalu sebagai acuan dan hendaknya dalam menetapkan nilai target kinerja dapat mengakomodir terhadap perhitungan sumber daya yang dimiliki (SDM, Biaya dan Infrastruktur/Sarana dan Prasarana).



LAMPIRAN

DOKUMENTASI KEGIATAN

PELAKSANAAN KEGIATAN RAMP CHECK



JEMBATAN UDARA DI PAPUA



KEGIATAN RAKOR PERINTIS



PERESMIAN BANDARA TRUNOJOYO



PERESMIAN BANDARA KOMODO



VERIFIKASI PEKERJAAN OLEH INSPEKTUR DBU



Kegiatan Regional Cooperation Meeting CAAT dan DGCA



Penyusunan Dokumen SAKIP di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara

