

RENCANA STRATEGIS



KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH IV
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
TAHUN 2015 - 2019

KATA PENGANTAR

Dalam rangka meningkatkan pelaksanaan pemerintah yang lebih berdaya guna, berhasil guna, bersih dan bertanggung jawab dan untuk lebih memantapkan pelaksanaan akuntabilitas kinerja instansi pemerintah, berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP). Oleh karena itu, memasuki periode pembangunan jangka menengah 2015 – 2019, Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV juga berkewajiban untuk menyusun Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015- 2019.

Dokumen Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015- 2019 mengacu pada Renstra Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2015- 2019, yang nantinya diharapkan dapat dijadikan acuan bagi setiap bagian di lingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV dalam melaksanakan tupoksinya untuk mencapai tujuan organisasi, yaitu memberikan dukungan manajemen dan dukungan teknis lainnya Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan juga Sesuai dengan tugas dan fungsi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV dalam Peraturan Menteri Nomor 41 tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara, Kantor Otoritas Bandar Udara mempunyai tugas Kantor Otoritas Bandar Udara mempunyai tugas melaksanakan pengaturan, pengendalian

Dengan mengucapkan puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa, dokumen Rencana Strategis Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015 - 2019 telah dapat diselesaikan.

Saya ucapkan terima kasih kepada semua pihak atas kerja sama dan masukan atas penyelesaian Rencana Strategis Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015-2019.

Denpasar, 2015

**KEPALA KANTOR OTORITAS
BANDAR UDARA WILAYAH IV**



YUSEANDRI GONA
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19580288 198803 1 001

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	i
DAFTAR ISI	ii
DAFTAR TABEL.....	iii
DAFTAR GAMBAR.....	iv
BAB I PENDAHULUAN	
1.1 KONDISI UMUM	I-1
1.1.1 Capaian Indikator Kinerja Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2010-2014	I-5
1.1.2 Capaian Kinerja Fisik Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2010-2014	I-7
1.1.3 Realisasi Kinerja Keuangan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2010-201	I-10
1.2 POTENSI DAN PERMASALAHAN	I-12
1.2.1 Lingkungan Strategis	I-12
1.2.2 Potensi	I-15
1.2.3 Permasalahan	I-17
BAB II VISI, MISI, TUJUAN, DAN SASARAN KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH IV	
2.1 VISI DAN MISI KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH IV.....	II-1
2.2 SASARAN KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH IV.....	II-2
2.3 TUJUAN KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH IV	II-2
BAB III ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI, DAN KERANGKA KELEMBAGAAN KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH IV	III-1
3.1. ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH IV...	III-1
3.2 KERANGKA REGULASI.....	III-2
3.3 KERANGKA KELEMBAGAAN.....	III-3
BAB IV TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN	IV-1
4.1 TARGET KINERJA KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH IV TAHUN 2015-2019	IV-1
4.2 KERANGKA PENDANAAN.....	IV-8
BAB V PENUTUP	V-1
LAMPIRAN I Matriks Indikator Kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015-2019	
LAMPIRAN II Matriks Kerangka Pendanaan Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015-2019	
LAMPIRAN III Matriks Kebutuhan SDM Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015-2019	

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Capaian Indikator Kinerja Kegiatan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2010-2014.....	I - 6
Tabel 1.2	Komposisi Pegawai Negeri Sipil Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Berdasarkan Golongan Per Januari 2014.....	I - 8
Tabel 1.3	Komposisi Pegawai Negeri Sipil Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Berdasarkan Pendidikan Per Januari 2014	I - 9
Tabel 1.4	Alokasi dan Realisasi Anggaran Kegiatan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2010 – 2014	I - 11
Tabel 1.5	Capaian Pelaksanaan Kegiatan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2010-2014.....	I - 11
Tabel 1.6	Kegiatan Teknologi Informasi dan komunikasi di Lingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV.....	I - 17
Tabel 1.7	Kebutuhan Pegawai Setditjen Perhubungan Udara Berdasarkan Pendidikan Tahun 2015-2019.....	I - 18
Tabel 2.1	Sasaran Ditjen Perhubungan Udara dan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)	II - 2
Tabel 3.1	Arah Kebijakan dan Strategi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015-2019	III - 1
Tabel 4.1	Rumusan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV 2015-2019.....	IV - 2
Tabel 4.2	Kebutuhan Alokasi Pendanaan Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015-2019	IV - 9

Bab I

Pendahuluan

1.1 KONDISI UMUM

Transportasi udara sebagai salah satu sub sektor transportasi yang sangat penting untuk 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*). Hal tersebut sehingga penerbangan dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah. Kementerian Perhubungan sesuai dengan tugas dan fungsinya sebagai regulator di bidang transportasi melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Udara menugaskan untuk merumuskan serta melaksanakan kebijakan dan standarisasi teknis di bidang perhubungan udara, dan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sebagai regulator di bidang penerbangan berkomitmen menjalankan fungsinya secara konsisten sebagai regulator termasuk diantaranya fungsi pembinaan (pengaturan, pengendalian dan pengawasan).

Kantor Otoritas Bandar Udara yang merupakan Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang melaksanakan fungsi pengendalian dan pengawasan kegiatan penerbangan di bandar udara yang menjadi wilayah kerjanya dibentuk dalam upaya memberikan jaminan keselamatan penerbangan ditempuh melalui peningkatan pengawasan dan pembinaan keselamatan, keamanan dan pelayanan bagi setiap kegiatan dan operator jasa transportasi udara.

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2011 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Tugas pokok dari Kantor Otoritas Bandar Udara adalah melakukan fungsi pengendalian dan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan, keamanan, dan pelayanan penerbangan. Perlu ditegaskan bahwa kewenangan Kantor Otoritas Bandar Udara jangan diartikan hanya melakukan pengawasan pada kegiatan penyelenggaraan bandar udara tetapi perlu dipahami bahwa kewenangan Kantor Otoritas Bandar Udara berdasarkan definisi yang diberikan oleh Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yaitu meliputi keseluruhan kegiatan penerbangan.

Sebagai upaya penguatan Kantor Otoritas Bandar Udara dalam rangka mengoptimalkan fungsi pengendalian dan pengawasan di wilayah kerjanya melalui kerangka regulasi yaitu penerbitan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 22 Tahun 2015 tentang Peningkatan Fungsi Pengendalian dan Pengawasan Oleh Kantor Otoritas Bandar Udara dan ditindaklanjuti dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 59 Tahun 2015 tentang Kriteria, Tugas dan Wewenang Inspektur Penerbangan serta Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP. 459 Tahun 2015 mengenai Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 Tahun 2011 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara

Inspektur Penerbangan sebagai ujung tombak pelaksanaan fungsi pengendalian dan pengawasan oleh Kantor Otoritas Bandar Udara, berperan besar dalam menentukan tingkat keberhasilan pelaksanaan tugasnya. Oleh karena itu peningkatan kompetensi serta pemenuhan jumlah SDM Inspektur Penerbangan pada Kantor Otoritas Bandar Udara merupakan prioritas utama yang harus dilaksanakan oleh Kantor Pusat Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 saat ini telah ditetapkan dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KP 430 Tahun 2015 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019. Renstra Kementerian Perhubungan tersebut disusun berdasarkan arahan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2015-2019 dan merupakan kesinambungan dari Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2010-2014. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang merupakan bagian dari Kementerian Perhubungan secara paralel juga menyusun konsep Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2015-2019 yang telah ditetapkan dengan SKEP Dirjen Perhubungan Udara Nomor : KP 681 Tahun 2015 tentang Rencana Strategis Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2015-2019, diharapkan Renstra ini dapat menjadi referensi dalam penyusunan Renstra bagi unit eselon II di bawahnya termasuk Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015-2019.

Sesuai dengan Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP), pada Pasal 3 bahwa :

- (1) Penyelenggaraan SAKIP pada Kementerian Negara/Lembaga dilaksanakan oleh entitas Akuntabilitas Kinerja secara berjenjang dengan tingkatan sebagai berikut:
 - a. Entitas Akuntabilitas Kinerja Satuan Kerja;

- b. Entitas Akuntabilitas Kinerja Unit Organisasi; dan
- c. Entitas Akuntabilitas Kinerja Kementerian Negara/Lembaga.

(2) Kementerian Negara/Lembaga yang memiliki instansi vertikal di daerah menetapkan entitas selaku koordinator penyusunan Laporan Kinerja satuan kerja di wilayah yang bersangkutan.

Entitas Akuntabilitas Kinerja Satuan Kerja adalah unit instansi pemerintah pusat selaku kuasa pengguna anggaran yang melakukan kegiatan pencatatan, pengolahan, dan pelaporan data Kinerja.

Entitas Akuntabilitas Kinerja Unit Organisasi adalah unit instansi pemerintah pusat yang melakukan pencatatan, pengolahan, pengikhtisaran, dan pelaporan data kinerja tingkat eselon 1.

Entitas Akuntabilitas Kinerja Kementerian Negara/Lembaga adalah unit kerja kementerian negara/lembaga yang melakukan pencatatan, pengolahan, pengikhtisaran, dan pelaporan data Kinerja tingkat kementerian negara/lembaga.

Oleh karena itu, Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV selaku entitas akuntabilitas kinerja unit organisasi juga berkewajiban untuk menyusun Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV.

Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV 2015-2019 mengacu pada Renstra Ditjen Perhubungan Udara 2015-2019, yang menjadi acuan bagi setiap bagian di lingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV dalam melaksanakan tupoksinya untuk mencapai tujuan organisasi.

Renstra yang disusun, harus juga memperhatikan perkembangan lingkungan strategis, khususnya sistem tata pemerintahan yang baik (*Good Governance*) dan reformasi birokrasi, menuntut penyelenggaraan pemerintahan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, peranan sektor swasta serta adanya persaingan usaha, perlindungan konsumen, ketentuan internasional yang disesuaikan dengan kepentingan nasional, akuntabilitas penyelenggaraan negara, dan otonomi daerah.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara memuat berbagai perubahan mendasar dalam pendekatan penyusunan anggaran. Perubahan tersebut meliputi aspek-aspek penerapan pendekatan penganggaran dengan perspektif jangka menengah (*Medium Term Expenditure Framework/MTEF*), penerapan penganggaran secara terpadu (*unified budget*), dan penerapan penganggaran berdasarkan kinerja (*performance based budgeting*). Adanya perubahan tersebut diharapkan akan lebih menjamin peningkatan keterkaitan antara proses perencanaan dan penganggaran. Sebagai tindak lanjut dari UU Nomor 17 Tahun 2003, telah diterbitkan PP Nomor 20 Tahun 2004 tentang Rencana Kerja Pemerintah (RKP) dan PP Nomor 21 Tahun 2004 tentang Penyusunan Rencana Kerja dan Anggaran Kementerian/Lembaga (RKA-KL). Kedua Peraturan Pemerintah tersebut menyebutkan bahwa rencana kerja kementerian negara/lembaga periode 1 (satu) tahun yang dituangkan dalam RKA-KL merupakan penjabaran dari RKP dan Renstra-KL. Sehingga, peranan Renstra-KL menjadi sangat

penting sebagai pedoman dalam penyusunan dokumen Rencana Kerja Kementerian Negara/Lembaga (Renja–KL) dan (RKA–KL).

Maksud dan Tujuan

Maksud penyusunan Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV adalah untuk memberikan gambaran tentang visi, misi, tujuan, sasaran, strategi, kebijakan, dan program serta kegiatan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV selama kurun waktu 2015-2019.

Tujuan penyusunan Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV adalah untuk memberikan pedoman bagi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya khususnya dalam melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan penerbangan di bandar udara di lingkungan bandara wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV selama kurun waktu 2015-2019.

Landasan Hukum

Dokumen ini dilandasi berbagai peraturan perundangan yang berlaku, yaitu :

1. UU Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional,
2. UU Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005 – 2025,
3. PP Nomor 21 Tahun 2004 tentang Penyusunan Rencana Kerja dan Anggaran Kementerian Negara/ Lembaga,
4. PP Nomor 40 Tahun 2006 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Pembangunan Nasional,
5. Perpres Nomor 2 Tahun 2015 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015–2019
6. Perpres Nomor 9 Tahun 2005 tentang Kedudukan, Tugas, Fungsi, Kewenangan, Susunan Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Negara Republik Indonesia sebagaimana telah diubah dengan Perpres Nomor 94 Tahun 2006,
7. Perpres Nomor 10 Tahun 2005 tentang Unit Organisasi dan Tugas Eselon I Kementerian Republik Indonesia sebagaimana telah diubah dengan Perpres Nomor 17 Tahun 2007,
8. Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Bappenas Nomor 5 Tahun 2014 tentang Pedoman Penyusunan dan Penelaahan Rencana Strategis Kementerian / Lembaga (Renstra K/L) Tahun 2015 - 2019
9. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 49 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Departemen Perhubungan Tahun 2005 – 2025,
10. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 31 Tahun 2006 tentang Pedoman dan Proses Perencanaan di Lingkungan Departemen Perhubungan,
11. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 60 Tahun 2010 tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan;
12. Keputusan Menteri Perhubungan KP 430 Tahun 2015 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015 – 2019;
13. Keputusan Dirjen Perhubungan Udara Nomor : KP 681 Tahun 2015 tentang Rencana Strategis Ditjen Perhubungan Udara 2015-2019;

14. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2011 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara;
15. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP. 459 Tahun 2015 mengenai Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 Tahun 2011 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara;
16. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 22 Tahun 2015 Tentang Peningkatan Fungsi Pengendalian dan Pengawasan Oleh Kantor Otoritas Bandar Udara.

Ruang Lingkup

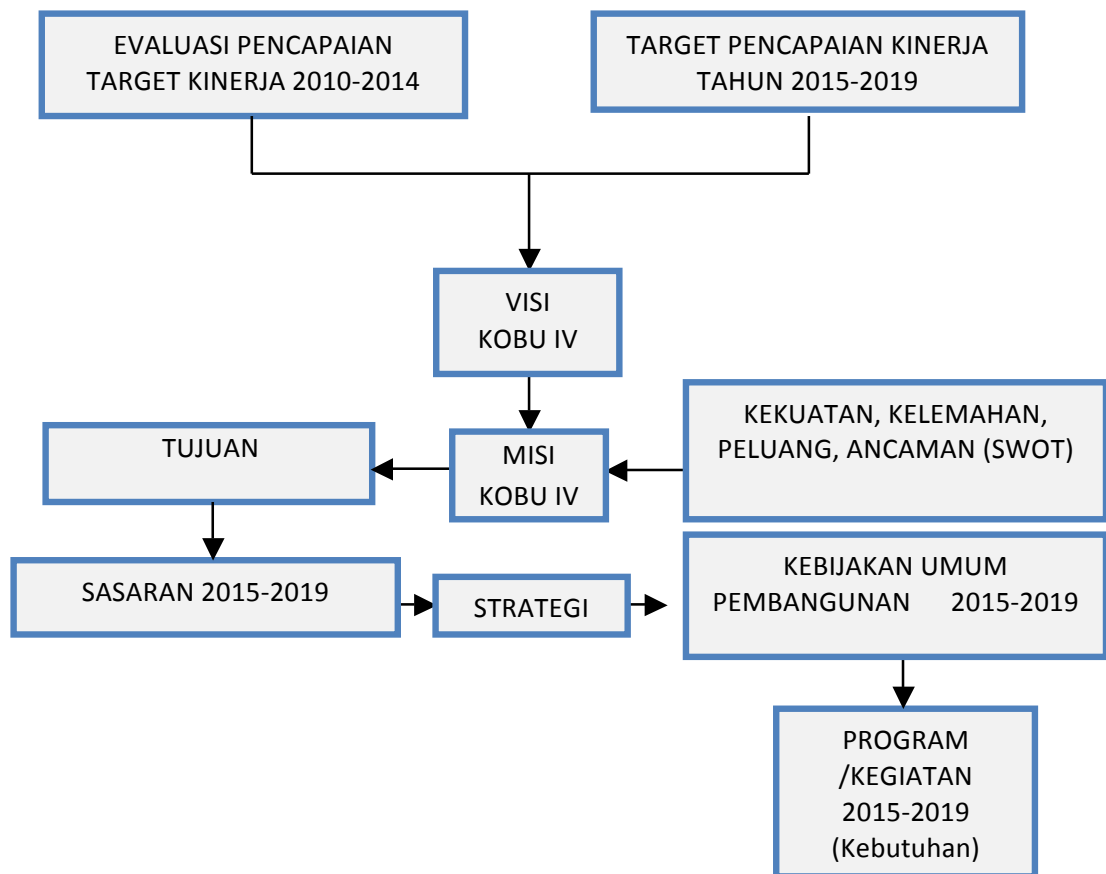
Ruang lingkup Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV meliputi hal-hal sebagai berikut :

1. Jangkauan Waktu :
Kurun waktu Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV adalah Tahun 2015-2019.
2. Substansi :
Substansi Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV meliputi evaluasi pencapaian Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV 2010-2014, Organisasi, Visi dan Misi, Tujuan, Sasaran dan Strategi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV yang selanjutnya dijabarkan ke dalam arah kebijakan dan program secara rinci dan terukur sebagai penjabaran Tugas Pokok dan Fungsi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV.
3. Pembiayaan
Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV 2015-2019 ini merupakan acuan dalam penyusunan anggaran tahunan berbasis kinerja yang dimulai pada tahun 2014. Khusus untuk tahun 2015, program dan kegiatan masih mengikuti Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV 2010-2014. Untuk kegiatan tahun 2016 akan disesuaikan dengan Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015-2019. Pembiayaan kegiatan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV merupakan integrasi dari pembiayaan rutin dan pembangunan yang terdiri dari belanja pegawai, belanja barang, dan belanja modal. Belanja pegawai dan belanja barang dirinci menjadi belanja mengikat dan tidak mengikat, sedangkan belanja modal terdiri dari rupiah murni dan PNB

Kerangka Pikir

Proses penyusunan Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV 2015-2019 diawali dengan melakukan evaluasi terhadap capaian target Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV selama kurun waktu 2010-2014. Sejalan dengan itu, sesuai dengan pengaruh lingkungan strategis yang terkait, baik internal maupun eksternal serta baik langsung maupun tidak langsung terhadap tugas pokok dan fungsi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV. Pengaruh strategis internal akan diformulasikan dalam bentuk kekuatan dan kelemahan, sedangkan pengaruh strategis eksternal akan diformulasikan dalam bentuk peluang dan ancaman yang akan menggambarkan potensi dan permasalahan yang akan dihadapi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV lima tahun ke depan.

Dalam rangka memperjelas arah tugas pokok dan fungsi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV, akan dirumuskan Visi yang dijabarkan lanjut ke dalam Misi baik internal maupun eksternal Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV. Berdasarkan visi dan misi tersebut, selanjutnya diformulasikan tujuan, sasaran, strategi dan arah kebijakan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV. Bagan alur pikir penyusunan Renstra Setditjen Perhubungan Udara 2015-2019 disampaikan pada diagram 1-1 sebagai berikut :



Gambar 1-1
Alur Pikir Penyusunan Rencana Strategis Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015-2019

1.1.1 Capaian Target Kinerja Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2010-2014

Pengukuran kinerja digunakan sebagai dasar untuk menilai keberhasilan pelaksanaan program sesuai dengan tujuan dan sasaran strategis yang telah ditetapkan dalam rangka mewujudkan visi dan misi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV. Pengukuran kinerja dimaksud merupakan hasil dari suatu penilaian yang didasarkan pada Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV yang telah ditetapkan dan akan dicapai dalam periode Rencana Strategis (Renstra).

Berdasarkan hasil pengukuran kinerja yang telah dituangkan ke dalam dokumen LAKIP Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2010-2014, gambaran terhadap pencapaian kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV selama tahun 2010 s/d tahun 2014 dapat dilihat pada Tabel 1.1 berikut :

Tabel 1.1
Capaian Indikator Kinerja Kegiatan
Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2010-2014

NO	SASARAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	PENCAPAIAN TARGET				
					2010	2011	2012	2013	2014
1	Meningkatnya keselamatan, keamanan dan kualitas pelayanan transportasi udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV	1)	Rasio temuan per pesawat yang di rampcheck	Temuan per pesawat	0	1	0.09	0	0.37
		2)	Jumlah temuan indikasi kerusakan peralatan navigasi	Temuan	Tidak ada data	Tidak ada data	74	37	30
		3)	Jumlah temuan indikasi kerusakan landasan pacu (runway)	Temuan	0	2	6	0	0
		4)	Jumlah temuan indikasi obstacle	Temuan	0	34	56	42	41
		5)	Jumlah rekomendasi teknis terhadap Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP)	Rekomendasi	0	6	10	8	4
		6)	Jumlah temuan indikasi kerusakan peralatan Ground Support Equipment (GSE)	Temuan	Tidak ada data	Tidak ada data	61	40	105
		7)	Jumlah pelanggaran Flight Approval (FA) dan ijin rute	Temuan	0	5	0	2	5
2	Meningkatnya Keamanan jasa Transportasi Udara di bandar udara dalam wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara	8)	Rasio temuan pelanggaran orang dan kendaraan di Security Restricted Area (SRA) per kegiatan pengawasan	Temuan per kegiatan pengawasan	0	1	0.02	0.01	0.82
		9)	Jumlah temuan terhadap pelanggaran	Temuan	0	1	0.05	0.01	0

NO	SASARAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN		SATUAN	PENCAPAIAN TARGET				
					2010	2011	2012	2013	2014
	Wilayah IV		memenuh SOP terkait Keamanan Penerbangan						
		10)	Penerbitan/Revisi Dokumen SOP Keamanan dan PKP-PK	Dokumen	0	3	3	1	16
		11)	Jumlah temuan pelanggaran PAS Bandar Udara	Temuan	0	2	3	8	20
		12)	Jumlah pemenuhan terhadap SOP Fasilitas dan Pengoperasi Bandar Udara	Laporan	0	1	0.09	0.06	7
		13)	Jumlah peserta sosialisasi bidang keamanan dan keselamatan penerbangan	Orang	0	0	0.08	122	5120
3	Meningkatnya Pelayanan Transportasi Udara di bandar udara dalam wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV	14)	Prosentase pencapaian On Time Performance (OTP) di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV	%	0	0	65	65	55
		15)	Jumlah pelanggaran terhadap tarif batas atas	Temuan	0	1	0.06	0.23	3
4	Meningkatnya pemenuhan Standar Teknis Dan Standar Operasional sarana dan prasarana transportasi udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV	16)	Jumlah pengawasan terhadap pemenuhan Sertifikat Bandar Udara (SBU) sesuai kelas bandara	Bandara			20	20	26
5	Peningkatan Kualitas Sumber Daya Manuasia (SDM) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV	17)	Jumlah Inspektur Penerbangan	Orang		44	39	42	40
		18)	Jumlah sertifikat kompetensi yang dimiliki pegawai	Sertifikat		55	209	83	292
6	Meningkatnya optimalisasi pengelolaan Anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV	19)	Tingkat Penyerapan Anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV	%			85.17 %	91.44 %	81.69 %
		20)	Jumlah Penerimaan Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV	Rp.			2.819.540.000	3.724.100.000	4.000.010.000

NO	SASARAN	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SATUAN	PENCAPAIAN TARGET				
				2010	2011	2012	2013	2014
7	Meningkatnya Pengembangan Teknologi Transportasi udara yang efisien dan ramah lingkungan sebagai antisipasi terhadap perubahan iklim	21)	Jumlah bandara dalam wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV yang mengimplementasikan Eco Airport (AMDAL)			1	1	3
8	Menurunnya dampak Lingkungan bandar udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV	22)	Penanaman pohon di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV			70	2670	85
		23)	Pengukuran emisi gas buang CO ₂ di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV			1	0	

Sumber : LAKIP Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV 2012-2014

1.1.2 Capaian Kinerja Fisik Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2010-2014

A. Kelembagaan

Perubahan lingkungan strategis yang paling signifikan terhadap kelembagaan Ditjen Perhubungan Udara adalah akibat dari pelaksanaan audit kinerja yang dilakukan oleh ICAO serta larangan terbang maskapai penerbangan Indonesia ke Eropa oleh Uni Eropa. Hal ini Adanya perubahan bentuk organisasi dan tata kerja yaitu Kantor Administrator Bandara menjadi Kantor Otoritas Bandar Udara berdasarkan PM 41 Tahun 2011 hal ini ditindaklanjuti untuk pemisahan yang tegas antara fungsi regulator dan operator dengan terbentuknya Kantor Otoritas Bandara dan terlaksananya reformasi birokrasi serta pelimpahan beberapa kewenangan kepada pemerintah daerah.

Adanya program reformasi birokrasi oleh Kementerian Perhubungan yang diwujudkan dalam bentuk penyusunan analisis beban kerja, analisis jabatan, peta jabatan dan pemberian tunjangan kinerja bagi pegawai Kementerian Perhubungan.

Organisasi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV saat ini diatur dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2011 tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara. Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV terdiri dari 4 (empat) bagian yaitu Bagian Tata Usaha, Bidang Pelayanan dan Pengoperasian Bandar Udara, Bidang Keamanan, Angkutan Udara dan Kelaikudaraan, Kelompok Inspektur Penerbangan serta didukung dengan kelompok jabatan fungsional.

B. Sumber Daya Manusia

Dalam rangka menyelaraskan pembangunan transportasi udara dengan perkembangan yang terjadi sebagai konsekuensi perubahan lingkungan strategis, perencanaan pembangunan sub sektor transportasi udara senantiasa tetap berpegang kepada pendekatan kesisteman agar pembangunan perangkat keras (*hardware*) seiring sejalan dan terpadu dengan pembangunan perangkat lunak (*software*) serta pengembangan sumber daya manusia (*brainware*).

Salah satu faktor yang menentukan keberhasilan kinerja suatu organisasi adalah SDM yang memiliki komitmen, kompetensi serta karakter dalam pelaksanaan tugasnya. Keberhasilan pencapaian kinerja tidak hanya ditentukan oleh penguasaan pengetahuan dan keterampilan yang mendalam (*hardskill*), tetapi juga sangat dipengaruhi oleh sikap perilaku yang dimiliki oleh pegawai dalam menghadapi pekerjaan (*softskill*). Saat ini jumlah pegawai Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV sebanyak 87 orang dengan komposisi sebagai berikut :

Tabel 1.2
Komposisi Pegawai Negeri Sipil
Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Berdasarkan Golongan
Per Januari 2014

NO	UNIT KERJA	GOLONGAN II				GOLONGAN III				GOLONGAN IV					JML
		a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c	d	e	
1	KOBU IV	18	1	10	-	17	22	8	7	2	-	1	-	-	86
	JUMLAH	29				53				3					86

Sumber : Daftar Nominatif Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV, 2014

Tabel 1.3
Komposisi Pegawai Negeri Sipil
Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Berdasarkan Pendidikan
Per Januari 2014

NO	UNIT KERJA	PENDIDIKAN								JML
		SD	SLTP	SLTA	D.I	D.II	D.III	S.1/DIV	S.2	
1	KOBU IV			24	2	3	12	34	11	86
	JUMLAH									86

Sumber : Daftar Nominatif Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV, 2014

Tabel di atas menunjukkan bahwa dari sisi kuantitas sumber daya manusia (SDM) pada Setditjen Perhubungan Udara merupakan potensi yang besar bila dapat dioptimalkan dalam rangka melaksanakan pelayanan teknis dan administratif dilingkungan Ditjen Perhubungan Udara. Namun demikian, perlu disadari bahwa kualitas SDM yang ada, masih perlu ditingkatkan.

Adanya reformasi birokrasi bertujuan meningkatkan kinerja pegawai Ditjen Perhubungan Udara khususnya pada unit kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV. Dengan adanya uraian tugas dan tanggung jawab yang rinci dan jelas dari setiap pejabat sampai ke staf yang menggambarkan pekerjaan yang dilaksanakan, diharapkan setiap pegawai dapat mengetahui tugas dan kewajibannya secara jelas.

C. Sarana dan Prasarana

Dalam rangka mendukung kegiatan pelayanan administratif dan teknis terhadap unit-unit kerja di lingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV, dibutuhkan sarana dan prasarana perkantoran yang memadai. Pengadaan sarana dan prasarana perkantoran dilaksanakan setiap tahun karena hal ini merupakan bagian penting dalam mendukung kelancaran pelaksanaan tupoksi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV sehari-hari. Bagian Tata Usaha, Bidang Pelayanan dan Pengoperasian Bandar Udara, Bidang Keamanan, Angkutan Udara dan Kelaikudaraan menempati Gedung Bersama SBU PT. Angkasa Pura I Bali. Sedangkan Sarana yang telah diadakan oleh Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV adalah sebagai berikut :

SEKSI KEAMANAN PENERBANGAN DAN PELAYANAN DARURAT				
No	Nama Peralatan	Tahun	Instansi	Kondisi
1	Alat Uji Foam	2014	Otban IV	Baru
2	Simulated X-Ray	2013	Kantor Pusat	Baik
3	Training Kit Explosive Threat Essensial	2013	Kantor Pusat	Baik
4	Large CTP – Combine Test Piece	2013	Kantor Pusat	Baik
5	Liquid Explosive Training Kit	2012	Kantor Pusat	Rusak
6	Liquid Tester	2012	Kantor Pusat	Baik
7	Portable X-Ray	2012	Kantor Pusat	Rusak
8	CTP – Combine Test Piece	2012	Kantor Pusat	Baik
9	Xample Explosive	2011	Otban IV	Baik
10	Xample Gun and Bullets	2010	Otban IV	Baik
11	DG Article	2010	Otban IV	Baik
12	CTP - Combine Test Piece	2010	Otban IV	Baik

SEKSI ANGKUTAN UDARA DAN KELAİK UDARAAN				
No	Nama Peralatan	Tahun	Instansi	Kondisi
1	Peralatan Aircraft Investigation Tool Kit Set	2014	Otban IV	Baru
2	Aplikasi Pengawasan Slot Time / Angkutan Udara	2014	Otban IV	Baru
3	Peralatan Multimedia Penunjang Inspektur	2014	Otban IV	Baru
4	Aplikasi Pengawasan Teknologi Informasi Komunikasi / Pesawat Udara	2013	Otban IV	Baik

SEKSI PENGOPERASIAN BANDAR UDARA				
No	Nama Peralatan	Tahun	Instansi	Kondisi
1	GPS Geodesi	2014	Otban IV	Baru
2	Alat Survey KKOP (Total Station)	2012	Otban IV	Baik
3	Peta Digital NTB dan NTT	2012	Otban IV	Baik
4	Alat Survey KKOP (Distometer, Clinometer, Altimeter Setting)	2011	Otban IV	Baik

SEKSI FASILITAS DAN PELAYANAN BANDAR UDARA				
No	Nama Peralatan	Tahun	Instansi	Kondisi
1	Peralatan Communication System Analyzer	2014	Otban IV	Baru
2	GSE Tahap III (Water Flow Meter, Break Tester (Heavy Vechile), Pin Gauge Tester, Air Flow Meter, Exhaust Smoke Analyzer)	2014	Otban IV	Baru
3	Database Monitoring II	2014	Otban IV	Baru
4	Radar Tools	2013	Otban IV	Baik

No	Nama Peralatan	Tahun	Instansi	Kondisi
5	GSE Tahap II (Load Bank Tester, Phase Sequence Tester, Digital Multi Tester, Digital Pressure Temperature, Digital Caliper Gauge, Distance Measuring Laser, Stop Watch, Gun Speed, Portable Genset)	2013	Otban IV	Baik
7	Test Instrumen (Signal Generator Base Unit, ILSA/OR Analyzer, Portable Receiver and Direction Finder)	2013	Otban IV	Baik
9	Database Monitoring I	2013	Otban IV	Baik
10	Alat Performance Check (Recording System, Receiver Air Ground Rack Mount (include Antena)	2013	Otban IV	Baik
11	UPS 6 KVA	2013	Otban IV	Baik
12	Peralatan Monitoring FIDS	2013	Otban IV	Baik
13	Peralatan Slope Indicator dan Binocular	2012	Otban IV	Baik
14	Peralatan Test Instrumen Elektronika/Navigasi (Oscilloscope)	2012	Otban IV	Baik
15	Pengadaan Tools (Electronic & Computer Toolkits, Integrate Thermometer, AC/DC Clampmeter)	2011	Otban IV	Baik
16	Alat Performance Check (Scopemeter, Frekuensi meter, Thermometer Infrared)	2011	Otban IV	Baik

1.1.3 Realisasi Kinerja Keuangan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2010-2014

Selama Tahun Anggaran 2010 – 2014, terjadi perubahan jenis program kegiatan untuk Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Pada tahun 2011, terdapat 4 (empat) program yaitu :

1. Program Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara
2. Program Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Keamanan Penerbangan
3. Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perhubungan udara

Pada tahun 2012 dan tahun 2013, terdapat 2 (dua) program yaitu :

1. Program Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara
2. Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perhubungan udara

Pada tahun 2014 terdapat 4 (empat) program jenis kegiatan yaitu :

1. Program Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara
2. Program Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Keamanan Penerbangan
3. Program Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Navigasi Penerbangan
4. Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perhubungan udara

Tabel 1.4
Alokasi dan Realisasi Anggaran
Kegiatan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV
Tahun 2010 – 2014

Program Kegiatan/ Tahun	Pagu	Realisasi	%
Tahun 2010 :	8.463.518.000	6.594.791.353	78,29
Tahun 2011 :	10.941.992.000	10.186.856.098	93,10
Tahun 2012 :	17.004.930.000	14.478.469.977	85,17
Tahun 2013 :	25.166.540.000	23.006.025.156	91,44
Tahun 2014 :	29.789.870.000	24.334.783,143	81,69

Sumber : LAKIP Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV 2011-2014

Dari tabel 1-4 diatas menunjukkan kegiatan yang dilaksanakan pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV dalam kurun waktu 2010-2014. Ada beberapa kegiatan yang mengalami peningkatan dan penurunan dari segi jumlah kegiatan pengawasan dan pengendalian (PP, KM, Skep Dirjen), pendidikan dan pelatihan. Hal ini disebabkan peningkatan aktifitas di bidang penerbangan yang membutuhkan regulasi, pemenuhan kebutuhan SDM sesuai standar secara bertahap di seluruh UPT bandar udara dan peningkatan kompetensi pegawai melalui diklat struktural, teknis dan fungsional. Kegiatan penyusunan studi, pengumpulan

/pengolahan/analisis data dan statistik, penyusunan program dan rencana kerja, penyelenggaraan rapat koordinasi, penataan kelembagaan dan pengembangan sistem informasi cenderung fluktuatif.

1.2 POTENSI DAN PERMASALAHAN

1.2.1 Lingkungan Strategis

A. Pelaksanaan Reformasi Birokrasi Instansi Pemerintah

Reformasi Birokrasi merupakan perubahan besar dalam paradigma dan tata kelola Pemerintahan Indonesia. Perubahan tersebut meliputi perubahan dalam aspek-aspek :

1. Penataan *overlapping* fungsi-fungsi pemerintahan;
2. Pelibatan seluruh pegawai;
3. Penganggaran;
4. Penataan ulang birokrasi pada setiap level;
5. Terobosan inovasi;
6. Langkah bertahap, konkret, realistis, sungguh-sungguh;
7. Berfikir ke luar dari kebiasaan;
8. Cara berfikir baru;
9. Proses bisnis yang di luar kebiasaan (SOP).

Dasar hukum pelaksanaan reformasi birokrasi adalah Peraturan Presiden No. 81 Tahun 2010 tentang Grand Design Reformasi Birokrasi 2010 – 2025 dan Permenpan-Rb No. 20 Tahun 2010 tentang *Road Map* Reformasi Birokrasi 2010 – 2014. Tujuan pelaksanaan reformasi birokrasi meliputi : a) pemerintahan yang bersih, bebas KKN; b) peningkatan kualitas pelayanan publik; c) meningkatnya kapasitas dan akuntabilitas kinerja birokrasi (*good governance*); dan d) *remunerasi* (tunjangan kinerja). Dalam implementasi program reformasi birokrasi di lingkungan instansi pemerintah maka ditetapkan 9 program dan 27 kegiatan yaitu mencakup program-program sebagai berikut :

1. Manajemen perubahan;
2. Penataan peraturan perundang-undangan;
3. Penataan dan penguatan organisasi;
4. Penataan tatalaksana;
5. Penataan sistem manajemen SDM Aparatur;
6. Penguatan pengawasan;
7. Penguatan akuntabilitas kinerja;
8. Peningkatan kualitas pelayanan publik;
9. monitoring, evaluasi, dan pelaporan.

Dalam rangka pelaksanaan reformasi birokrasi/perubahan paradigma di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, sesuai dengan UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, telah diamanatkan dalam pasal 219 dan pasal 239 agar keselamatan, keamanan dan pelayanan peningkatan kualitas pelayanan publik dan

perubahan paradigma untuk meningkatkan pelayanan. Hal ini sejalan dengan Instruksi Dirjen Perhubungan Udara Nomor 1 Tahun 2013 tentang Peningkatan Sumber Daya Manusia Dalam Rangka Mensinergikan Fungsi Regulator Dan Operator Dalam Mewujudkan Keselamatan, Keamanan Dan Pelayanan Penerbangan, yang mengamanatkan terobosan inovasi dalam pelayanan publik terutama di lingkungan internal unit kerja pelaksana operasional pelayanan di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, setiap UPT bandar udara dan balai di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Adapun terobosan inovasi dalam pelayanan publik di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang dilakukan antara lain : memasang alur pelayanan (SOP), memasang identitas bagi setiap petugas pelayanan, memasang slogan motivasi bagi pegawai untuk meningkatkan kinerja pegawai dan budaya kerja, menyediakan sarana pengaduan dan saran pengguna layanan, sarana pemberian informasi bagi penumpang pesawat udara, informasi tentang kewajiban dan hak penumpang dan pengangkut angkutan udara, standar kinerja operasional bandar udara, pelayanan publik pada Kantor Pusat Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, dan pelayanan publik (pelayanan satu atap).

B. Perkembangan Teknologi Informasi

Pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi telah mulai dikembangkan dalam proses pemerintahan (*e-government*). Berbagai infrastruktur dasar berupa jaringan komputer dan pembangunan aplikasi untuk menunjang kegiatan telah dikembangkan. Selama ini pengembangan teknologi informasi dan komunikasi di lingkungan Kementerian Perhubungan dilaksanakan oleh masing-masing unit kerja sesuai dengan kebutuhannya masing-masing (*partial*), tanpa memperhatikan kebutuhan integrasi sistem dengan unit kerja yang lain. Sehingga untuk menjamin terciptanya sistem informasi perhubungan yang terintegrasi, efektif dan efisien dalam pengembangannya maka telah ditetapkan Rencana Induk Pemanfaatan Teknologi Informasi dan Komunikasi di lingkungan Kementerian Perhubungan sebagai acuan/pedoman dalam pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi.

Pada bidang teknologi informasi dan komunikasi (TIK), kepemimpinan yang berbasis teknologi informasi atau *IT Leadership* juga sangat diperlukan, khususnya untuk memastikan keselarasan tata kelola, arsitektur dan seluruh inisiatif teknologi informasi dengan kebutuhan pengembangan transportasi udara. Dalam mewujudkan hal tersebut dibutuhkan strategi penerapan teknologi informasi terkait dengan pengembangan, instalasi dan akreditasi software aplikasi, infrastruktur teknologi dan pengembangan sumberdaya manusia serta tata kelola teknologi informasi yang tepat.

C. Perencanaan Penganggaran Keuangan Negara Yang Akuntabel, Transparan Dan Berbasis Kinerja

Reformasi perencanaan dan penganggaran diawali dengan diterbitkannya peraturan perundang-undangan seperti Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara dan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional. Peraturan perundangundangan tersebut telah dilengkapi dengan PP Nomor 20/2004 tentang Rencana Kerja Pemerintah (RKP), PP Nomor 21/2004

Jo PP Nomor 90/2010 tentang Rencana Kerja dan Anggaran Kementerian/Lembaga (RKA-K/L), PP Nomor 39/2006 tentang Tata Cara Pengendalian dan Evaluasi Pelaksanaan

Rencana Pembangunan dan PP Nomor 40/2006 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Pembangunan Nasional yang menekankan pada perencanaan dan penganggaran yang berbasis kinerja (*Performance Based Budgeting*), berjangka menengah (*Medium Term Expenditure Framework*) dan sistem penganggaran terpadu (*Unified Budgeting*).

Perencanaan dan penganggaran yang berbasis kinerja, berjangka menengah serta penganggaran terpadu merupakan perwujudan dari pelaksanaan 3 (tiga) prinsip pengelolaan keuangan publik (*Public*) yaitu :

1. Mekanisme dalam meningkatkan manfaat sumber daya yang dianggarkan ke sector publik terhadap pencapaian hasil (*outcome*) dan keluaran (*output*) melalui *key performance indicators* (KPI) yang terkait dengan 3 (tiga) hal yaitu (i) Pengukuran kinerja, (ii) Pengukuran biaya untuk menghasilkan penggunaan informasi kinerja *outcome* dan *output*, serta (iii) Penilaian keefektifan dan efisiensi belanja dengan berbagai alat analisis;
2. Pendekatan penganggaran berdasarkan kebijakan, pengambilan keputusan terhadap kebijakan tersebut dilakukan dalam perspektif lebih dari satu tahun anggaran, dengan mempertimbangkan implikasi biaya keputusan yang bersangkutan pada tahun berikutnya yang dituangkan dalam prakiraan maju;
3. Penyusunan rencana keuangan tahunan yang dilakukan secara terintegrasi untuk seluruh jenis belanja guna melaksanakan kegiatan pemerintahan yang didasarkan pada prinsip pencapaian efisiensi alokasi dana.

D. Peran Pemerintah Daerah Dalam Transportasi Udara

Sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah, sebagian kewenangan Pemerintah Pusat diserahkan kepada Pemerintah Daerah termasuk sub sektor transportasi udara. Meski demikian, Pemerintah Pusat bertanggung jawab terhadap perencanaan makro strategis transportasi udara. Hal ini dimaksudkan untuk meningkatkan pemberdayaan potensi daerah dalam membuka peluang peningkatan kualitas pelayanan transportasi udara di daerah, dengan tidak mengorbankan kepentingan nasional. Sehingga perlu dipastikan sejauhmana kemampuan daerah menerima pelimpahan kewenangan-kewenangan tersebut baik yang bersifat teknis, biaya, sarana dan prasarana maupun sumberdaya manusia untuk memastikan agar fungsi keamanan dan keselamatan penerbangan tetap dikedepankan.

Adanya perubahan sistem dari sentralisasi menjadi desentralisasi di mana sebagian kewenangan Pemerintah Pusat diserahkan kepada Pemerintah Daerah diharapkan mampu menciptakan sinergi antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah dalam memecahkan berbagai permasalahan di daerah, yang memerlukan suatu kebijakan, program dan kegiatan yang konsisten, terpadu dan bersifat lintas sektor, dengan mempertimbangkan kesesuaian tata ruang wilayah, sistem hukum dan kelembagaan yang andal serta koordinasi dan kerja sama yang solid antara Pemerintah Pusat dan Daerah.

1.2.1 Potensi

A. Kelembagaan

Potensi yang ada pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV sangat besar dan strategis. Dari sisi kelembagaan, Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV diatur dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara. Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV terdiri dari 3 (tiga) bagian yaitu **Bidang Tata Usaha** (Bagian Tata Usaha terbagi menjadi Sub Bagian Perencanaan dan Keuangan, serta Sub Bagian Umum dan Kepegawaian), **Bidang Pelayanan dan Pengoperasian Bandar Udara** (Bidang Pelayanan dan Pengoperasian Bandar Udara terbagi menjadi Seksi Fasilitas dan Pelayanan Bandar Udara, dan Seksi Pengoperasian Bandar Udara), **Bidang Keamanan, Angkutan Udara dan Kelaikudaraan** (Bidang Keamanan, Angkutan Udara dan Kelaikudaraan terbagi menjadi Seksi Keamanan Penerbangan dan Pelayanan Darurat, dan Seksi Angkutan Udara, Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara).

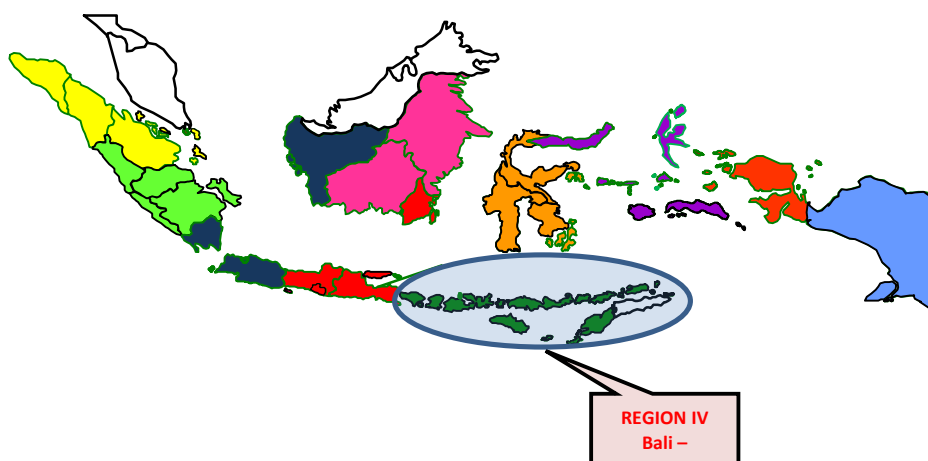
Kantor Otoritas memiliki kewenangan untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan, dan pelayanan penerbangan, dalam menjalankan kewenangan tersebut, Kantor Otoritas Bandar Udara mempunyai tugas melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan penerbangan di bandar udara (pasal 2 PM 41 tahun 2011), dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2, Kantor Otoritas Bandar Udara menyelenggarakan fungsi :

- a. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan terhadap keselamatan, kelancaran, serta kenyamanan penerbangan di bandar udara;
- b. Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di bandar udara;
- c. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan di bidang fasilitas, pelayanan dan pengoperasian bandar udara;
- d. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan/atau perairan bandar udara sesuai rencana induk bandar udara;
- e. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan penggunaan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) dan Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) serta Daerah Lingkungan Kepentingan Bandar Udara (DLKP);
- f. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan pelaksanaan standar kinerja operasional pelayanan bandar udara, angkutan udara, keamanan penerbangan, pesawat udara dan navigasi penerbangan;
- g. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan pelaksanaan pelestarian lingkungan bandar udara;
- h. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan di bidang angkutan udara, kelaikan udara dan pengoperasian pesawat udara di bandar udara, pelaksanaan ketentuan mengenai organisasi perawatan pesawat udara, serta sertifikat kompetensi dan lisensi personel pengoperasian pesawat udara;
- i. Pemberian sertifikat kelaikudaraan standar lanjutan (continuous airworthiness certificate) untuk pesawat udara bukan kategori transport (non transport category) atau bukan niaga (non commercial);

- j. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan di bidang keamanan penerbangan dan pelayanan darurat di bandar udara; dan
- k. Pelaksanaan urusan administrasi dan kerumahtanggaan Kantor Otoritas Bandar Udara.

Wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV

Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII dalam melaksanakan tugas dan fungsinya meliputi wilayah kerja yang terdiri dari 3 (tiga) propinsi yaitu Propinsi Bali, Propinsi Nusa Tenggara Timur (NTT) dan Propinsi Nusa Tenggara Barat (NTB) yang terdiri dari 18 bandar udara yang telah beroperasi. Adapun Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) /Badan Usaha Bandar Udara (BUBU) yang saat ini telah beroperasi di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII adalah sebagai berikut :



BADAN USAHA BANDAR UDARA

1. Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai (DPS)
2. Bandara Internasional Lombok (LOP)
3. Bandara Internasional El Tari (KOE)

UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA

1. AA Bere Tallo Atambua (ABU)
2. David Constantia Saudale (RTI)
3. Frans Sales Lega (RTG)
4. Fransiskus Xaverius Seda (MOF)
5. Gewayantana Larantuka (LKA)
6. Haji Hasan Aroebesman (ENE)
7. Komodo Labuan Bajo (LBJ)
8. Mali (ARD)
9. Soa Bajawa (BJW)
10. Sultan Muhammad Kaharuddin (SWQ)
11. Sultan Muhammad Salahuddin (BMU)
12. Tambolaka (TMC)
13. Tardamu (SAU)
14. Uumbu Meheng Kunda Waingapu (WGP)
15. Wunopito Lewoleba (LWE)

Sehubungan dengan tugas dan fungsi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV dalam pelaksanaan pengendalian dan pengawasan serta untuk menjamin keselamatan, keamanan dan pelayanan penerbangan di bandara pada wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV maka wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV dipimpin oleh seorang Koordinator (Korwilker) yang ditetapkan oleh Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara (sesuai dengan pasal 42 ayat 3 PM.41 tahun 2011) , Adapun wilayah kerja yang mempunyai Koorwilker adalah sebagai berikut :

- 1) Korwilker Bali;
- 2) Korwilker Kupang dan Sabu;
- 3) Korwilker Lombok, Bima dan Sumbawa Besar;
- 4) Korwilker Waingapu dan Tambolaka;
- 5) Korwilker Labuan Bajo dan Ruteng;
- 6) Korwilker Maumere, Lewoleba dan Larantuka;
- 7) Korwilker Ende dan Bajawa;
- 8) Korwilker Alor dan Atambua.

Dalam upaya untuk meningkatkan kinerja organisasi, Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV sebagai unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan melalui Direktur Jenderal Perhubungan Udara, akan melakukan berbagai langkah-langkah untuk mendukung program reformasi birokrasi yang sudah dijalankan oleh Kementerian Perhubungan. Reformasi birokrasi ini dilaksanakan dalam rangka mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*).

Prasarana Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV

Gedung Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Saat ini menempati gedung kantor terpadu milik PT. Persero Angkasa Pura I seluas 2.020.62 m² dikarenakan Gedung Kantor Otoritas Bandar Udara yang lama terkena rencana pengembangan Bandara I Gusti Ngurah Rai. Gedung kantor terpadu ini dibangun oleh PT. Persero Angkasa Pura I (persero) Bandara I Gusti Ngurah Rai terdiri dari 3 (tiga) lantai bangunan yang terdiri Lantai 1 : untuk Pelayanan Umum Pas Bandara dan Ruang Rapat, Lantai 2 : untuk Sub Bagian Tata Usaha, Seksi Keamanan, Angkutan udara dan Kelaikudaraan dan Ruang Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara dengan peralatan kantor yang lengkap dan cukup representative serta nyaman sangat mendukung kegiatan pegawai dalam pelaksanaan tugas dan fungsi yang lebih optimal, efektif dan efisien. Sedangkan Lantai 3 digunakan oleh Strategic Bussiness Unit (SBU) PT. Persero Angkasa Pura I (persero) Bandara I Gusti Ngurah Rai.

B. Sumber Daya Manusia

Komposisi pegawai berdasarkan pangkat/golongan ruang dan pendidikan menunjukkan banyak SDM di lingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV yang dapat ditingkatkan pola kariernya untuk menduduki jabatan di unit kerja yang di lingkungan Direktorat jenderal Perhubungan Udara.

Jumlah pegawai Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV saat ini sebanyak 87 orang. Anggaran yang dikelola Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV cenderung meningkat setiap tahunnya. Pada Tahun 2013, total pagu anggaran sebesar Rp. 25.166.540.000,-.

Selain itu, Ditjen Perhubungan Udara mengelola aset sebesar Rp.31.522.667.721,-, dan penerimaan PNB, dimana realisasi Tahun 2013 sebesar Rp. 3.724.100.000,-.

Kuantitas dan kualitas sumber daya manusia dan prasarana perkantoran terus ditingkatkan setiap tahunnya. Dan juga telah dikembangkan beberapa jabatan fungsional seperti Fungsional Perencana, Fungsional Hukum dan Hubungan Masyarakat, Fungsional Arsiparis, Fungsional Kepegawaian.

C. Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV

Salah satu kunci keberhasilan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV dalam berbagai usaha untuk mencapai visi dan misinya terletak pada kemampuan organisasi dalam mengelola (manajemen) arus informasi yang esensial secara efektif dan efisien. Sedangkan pengelolaan informasi memerlukan suatu sistem informasi dan teknologi sebagai tulang punggung (*backbone*) yang berkinerja tinggi. Sistem informasi dengan kinerja tinggi tersebut secara mutlak harus dimiliki oleh Ditjen Perhubungan Udara mengingat bahwa penguasaan terhadap informasi merupakan kunci keberhasilan proses koordinasi.

Untuk membangun sebuah sistem informasi yang holistik dan terintegrasi secara baik, maka dibutuhkan prasarana pengolahan data yang terintegrasi, mudah ditangani dan memiliki kualifikasi penampung koleksi data yang lengkap. Selanjutnya koleksi data tersebut dapat ditampilkan secara informatif kepada publik sebagai pemenuhan kepada tuntutan keterbukaan informasi.

Pembangunan dan Pengembangan bidang Teknologi Informasi dan Komunikasi di lingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV erat kaitannya untuk dapat mewujudkan pelaksanaan dan peningkatan kinerja organisasi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV secara optimal serta mendukung dan merealisasikan pencapaian program *e-government* yang berdasarkan kepada peraturan pemerintah melalui Instruksi Presiden No. 3 tahun 2003 tentang Kebijakan dan Strategi Nasional Pengembangan *Electronic Government*, sudah dilakukan dengan baik melalui prakarsa dari Bagian Perencanaan sebagai koordinator pengelola Data dan Informasi di Lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (sesuai ketetapan KM 60 tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan RI). Sebagai tindak lanjut langkah evaluasi pelaksanaan dan pencapaian, serta kesinambungan langkah perencanaan pemanfaatan Teknologi Informasi di lingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV dalam mencapai tujuan, maka Bagian Perencanaan melakukan serangkaian inisiatif kegiatan untuk mengevaluasi, dan mengkaji tentang rencana induk pemanfaatan Teknologi Informasi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV dengan memperhatikan ketajaman dan ketepatan bentuk strategi perencanaan berdasarkan hasil evaluasi monitoring pemanfaatan Teknologi Informasi dan Komunikasi.

Tabel 1.6
Kegiatan Teknologi Informasi dan komunikasi di Lingkungan
Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV

Tahap I Data Transaction	Tahap II Data Integration	Tahap III Data Analytics
Penataan Teknologi Informasi di Bagian Tata Usaha 1. SIM Kepegawaian (2014/2015) 2. SIM Surat (2014/2015)	KOBU WIL IV 1. Single Sign On Login PUSAT 1. Data Services 2. Data Ware House	KOBU WIL IV & PUSAT 1. Decision Support System 2. Business Intelegant
Penataan Teknologi Informasi di Bidang Keamanan, Angkutan Udara dan Kelaikudaraan 1. SIM PAS Bandar Udara (2014/2015) 2. SIM DAU (Angud & Pesud) (2013/2014) 3. SIM SLOT (2014/2015)		
Penataan Teknologi Informasi di Bidang P2BU 1. SIM PBU (2014/2015)		

1.2.3 Permasalahan

A. Aspek Regulasi

Beberapa peraturan hukum perundang-undangan yang perlu ditindaklanjuti penyelesaiannya adalah :

Amanat UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

- 9 Peraturan Pemerintah (antara lain mengatur tentang pelanggaran wilayah kedaulatan, penetapan kawasan udara terlarang, kawasan udara terbatas, pelaksanaan tindakan terhadap pesawat udara dan personel pesawat udara serta tata cara dan prosedur pelaksanaan tindakan pemaksaan oleh pesawat udara negara)

- 47 Peraturan Menteri (antara lain mengatur tentang pendelegasian kewenangan pembinaan kepada unit di bawah Menteri, mengatur tentang lembaga penyelenggaraan pelayanan umum, serta proses dan biaya sertifikasi)

Amanat PP No. 40 Tahun 2012 tentang Pembangunan dan Pelestarian Lingkungan Hidup Bandar Udara

- 8 Peraturan Menteri (antara lain mengatur tentang standar rancang bangun dan/atau rekayasa fasilitas bandar udara, serta standar kelaikan fasilitas, mengatur tentang rancangan teknik terinci fasilitas pokok bandar udara dan pengesahan)

Amanat PP No. 77 Tahun 2012 tentang Perum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia (IPPNPI) yang mengamatkan dibentuknya Peraturan Menteri

- 2 Peraturan Menteri (antara lain mengatur tentang penambahan penyertaan modal negara yang berasal dari kapitalisasi cadangan dan sumber lainnya)

B. Aspek Keselamatan dan Keamanan Penerbangan

B.1 Masih rendahnya kesadaran operator untuk menindaklanjuti hasil temuan pengawasan dan pengendalian yang dilakukan oleh Kantor Otoritas Bandar Udara;

Dalam setiap pelaksanaan fungsi pengawasan dan pengendalian pada operator dibidang bandar udara, navigasi, keamanan, angkutan udara dan kelaikan pesawat udara, Inspektur Penerbangan pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV sering mendapatkan temuan terkait pemenuhan SOP, peralatan dan personil. Hasil temuan tersebut telah disampaikan kepada para operator, namun demikian masih ada operator yang lalai/kurang peduli untuk menindaklanjuti temuan dimaksud. Rendahnya kepedulian untuk menindaklanjuti hasil temuan merupakan potensi besar yang dapat mengancam keselamatan dan keamanan penerbangan.

Secara umum beberapa hasil temuan pengawasan dan pengendalian yang perlu mendapat perhatian :

- a) Sebagian besar penyelenggara bandar udara belum memiliki dokumen penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan seperti dokumen AEP, ASP dan ASC;
- b) Masih banyak bandar udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV yang belum memiliki Sertifikat Bandar Udara dan Register Bandar Udara.
- c) Sebagian besar bandar udara belum memiliki SOP fasilitas teknik bandar udara.
- d) Terdapat beberapa titik pagar perimeter yang terbuka dan memungkinkan orang atau hewan dapat masuk ke sisi udara;
- e) Terdapat bagasi tercatat yang telah dilakukan pemeriksaan dan tidak dipasang label security check.
- f) Tidak terdapat ruang pemeriksaan khusus pada SCP 2.
- g) Tidak terdapat tanda *sign board* (peringatan) pada daerah keamanan terbatas bandar udara.

- h) Terdapat kendaraan yang beroperasi di sisi udara tidak memiliki ijin masuk berupa stiker yang ditempatkan pada bagian depan kendaraan yang mudah terlihat.
- i) Masih ada airline yang melakukan penyimpangan dalam komponen tariff terkait luran Wajib Asuransi dan penerapan surcharge;
- j) Airline dalam melaksanakan operasi penerbangan tidak sesuai dengan Ijin Rute yang diberikan.
- k) Airline belum menyerahkan salinan FA kepada penyelenggara bandara

B.2 Pemenuhan terhadap kualitas dan kuantitas Inspektur Penerbangan dan pegawai administratif Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV;

Sumber Daya Manusia Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Bali baik dari jumlah dan kualitas masih kurang memadai dalam menjalankan tugas dan fungsi administratif dan pengawasan keselamatan penerbangan di bandara. Dalam kondisi demikian menjadi hambatan bagi unit kerja dalam memenuhi target kinerja yang ditetapkan, bahkan cenderung menjadi permasalahan di masa mendatang. Saat ini Inspektur Penerbangan pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV saat ini berjumlah 15 Inspektur, dengan rincian dapat dilihat pada tabel 3. Adanya keterbatasan jumlah Inspektur Penerbangan dibandingkan dengan wilayah kerja yang luas mengakibatkan fungsi pengawasan dan pengendalian tidak dapat berjalan optimal dalam upaya pemenuhan standar keselamatan dan keamanan penerbangan

B.3 Pemenuhan terhadap kualitas dan kuantitas SDM operator di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah

Kualitas dan kuantitas personil penerbangan dapat ditunjukkan dengan masih adanya personil operasi penerbangan dan keamanan penerbangan yang belum memiliki lisensi atau lisensi sudah habis masa berlakunya serta personil keamanan penerbangan yang tidak sesuai jumlahnya yang dipersyaratkan dalam melaksanakan tugas dikarenakan kurangnya personil keamanan yang dimiliki penyelenggara bandar udara.

Kurang maksimalnya kualitas dan kuantitas personil penerbangan yang bekerja di industri penerbangan berpengaruh langsung dalam pelaksanaan tugasnya dimana personil bekerja dibawah standar keselamatan yang dipersyaratkan dapat mengancam keselamatan dan keamanan penerbangan

B.4 Belum optimalnya pemenuhan standar fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV

Sampai saat ini, beberapa operator bandar udara dan penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan belum memenuhi kecukupan dan kehandalan fasilitas sesuai standar yang dipersyaratkan. Pemenuhan kebutuhan fasilitas sisi udara harus memenuhi persyaratan keselamatan bandara termasuk pemenuhan kebutuhan peralatan PKP-PK dan fasilitas keamanan di bandara. Hal ini menjadi permasalahan yang harus segera ditangani untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan dalam penyelenggaraan pelayanan

penerbangan yang ditujukan dalam rangka meningkatkan rasa aman dan kenyamanan pengguna transportasi udara

B.5 Penegakan hukum dalam pemenuhan standar keselamatan dan keamanan penerbangan

Saat ini telah ditetapkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : PM 30 Tahun 2015 tentang Pengenaan Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-Undangan Di Bidang Penerbangan, namun masih ada hambatan dalam implementasi peraturan tersebut berhubung belum ada penetapan *Standar Operation Procedures (SOP)* pelaksananya. Dengan adanya aturan ini diharapkan seluruh operator dapat lebih taat dan patuh terhadap peraturan keamanan dan keselamatan penerbangan serta mampu memberikan efek jera bagi operator yang melakukan pelanggaran

B.6 Kesadaran dan kepedulian masyarakat tentang keselamatan dan keamanan penerbangan

Dalam rangka pemenuhan aspek keselamatan dan keamanan penerbangan membutuhkan partisipasi seluruh pemangku kepentingan, regulator, operator, maupun masyarakat. Oleh sebab itu kepedulian, kesadaran dan pemahaman masyarakat tentang keselamatan dan keamanan penerbangan perlu ditingkatkan. Sebagai indikasi masih rendahnya kesadaran dan kepedulian masyarakat tentang keselamatan dan keamanan penerbangan di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV adalah :

- a) Pembangunan gedung atau antena BTS dengan melampaui batas ketinggian yang dipersyaratkan di daerah Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP).
- b) Masih ditemukan penumpang dan pengirim barang yang membawa barang-barang berbahaya yang dilarang diangkut pesawat udara;
- c) Penggunaan laser pointer yang diarahkan ke kokpit pesawat yang mengganggu penglihatan pilot dapat mengakibatkan kecelakaan pesawat.
- d) Penggunaan Drone di area Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) ataupun kegiatannya yang bisa mengganggu aktivitas penerbangan;
- e) Asap dari pembakaran lahan hutan dan perkebunan oleh masyarakat disekitar bandar udara yang mengganggu jarak pandang pilot yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan;
- f) Hewan ternak milik masyarakat disekitar bandar udara dibiarkan masuk ke sisi udara bandara;
- g) Masyarakat disekitar bandar udara yang melintas di landas pacu untuk melakukan aktivitas.

B.7 Gunung berapi yang masih aktif di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV

Di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV terdapat gunung berapi yang masih aktif yaitu Gunung Rinjani di Lombok, Gunung Raung di Banyuwangi. Pada tahun

2015 Gunung Rinjani di Lombok, Gunung Raung di Banyuwangi erupsi dengan mengeluarkan partikel debu dan awan panas yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan di wilayah rute penerbangan dari dan menuju Bali sehingga mengakibatkan terganggunya pelayanan jasa transportasi udara di Bandar Udara Juanda dan Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai Bali Karena Operasional Bandara Udara ditutup, selain itu erupsi gunung berapi dapat menimbulkan kerusakan pada mesin pesawat karena partikel partikel halus kemungkinan bisa terhisap oleh mesin pesawat, hal ini menuntut kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV untuk meningkatkan kegiatan Contingency atau kegiatan darurat penanganan permasalahan erupsi gunung berapi harus selalu konsisten;

C. Aspek Pelayanan Penerbangan

Saat ini kondisi sarana dan prasarana transportasi udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV secara umum sudah diusahakan untuk memenuhi standar pelayanan, terutama bandar udara Unit Pelaksana Bandar Udara yang dikelola oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Tingkat layanan yang belum optimal tercermin dari kondisi kualitas dan kuantitas sarana dan prasarana transportasi udara yang ada.

Kualitas pelayanan angkutan udara yang paling sering terjadi adalah kejadian keterlambatan/*delay* yang merugikan pengguna jasa angkutan udara. Untuk bandar udara dapat terlihat dari kapasitas terminal bandar udara yang terbatas dan kurang bersih, kondisi toilet di terminal yang kurang bersih dan tidak terawat, praktek calo tiket yang masih ada serta penataan parkir kendaraan di area bandar udara yang tidak teratur yang mengganggu kenyamanan pengguna jasa bandar udara

D. Aspek Sumber Daya Manusia

Good Governance dan Reformasi Birokrasi menuntut pelayanan yang transparan, terukur dan dapat dipertanggungjawabkan secara akuntabel. Hal ini tentunya menuntut sumber daya manusia yang profesional. Untuk itulah, diperlukan penyusunan standar kompetensi; serta peningkatan kompetensi dan profesionalisme SDM melalui diklat dalam negeri dan luar negeri. Dan untuk meningkatkan kinerja, perlu disusun peta jabatan dan pola karir SDM sebagai sarana untuk promosi dan renumerasi.

Penambahan pegawai sesuai kebutuhan yang dilakukan setiap tahunnya tentunya memerlukan penambahan sarana dan prasarana kantor. Keterbatasan ruang kantor, fasilitas sarana prasarana pendukung termasuk tempat penyimpanan arsip dapat menghambat kinerja pegawai, sehingga diperlukan optimalisasi penataan dan penggunaan ruang kantor.

1. Belum tersusunnya standar kompetensi jabatan bagi pemangku jabatan fungsional umum sehingga menyulitkan dalam penyusunan Training Need Analysis bagi pemangku jabatan fungsional umum.
2. Terbatasnya Jabatan Fungsional Tertentu (JFT) dilingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV, khususnya belum ada jabatan Fungsional tertentu (JFT) dibidang pengelola keuangan sehingga belum meratanya pola karier SDM dibidang Jabatan Fungsional Tertentu dilingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV.

Tabel berikut menunjukkan kebutuhan pegawai Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV untuk 5 (lima) tahun ke depan :

Tabel 1.7
Kebutuhan Pegawai Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV

NO	UNIT KERJA	KEBUTUHAN				
		2015	2016	2017	2018	2019
1	BAGIAN KEPEGAWAIAN DAN UMUM	-	-	-	-	-
2	BAGIAN PERENCANAAN KEUANGAN	-	3	3	3	1
3	SEKSI FASILITAS DAN PELAYANAN BANDAR UDARA					
4	SEKSI PENGOPERASIAN BANDAR UDARA					
5	SEKSI KEAMANAN PENERBANGAN DAN PELAYANAN DARURAT	-	3	3	1	-
6	SEKSI ANGKUTAN UDARA, KELAIKUDARAAN DAN PENGOPERASIAN PESAWAT UDARA	-	1	-	3	-
	JUMLAH	0	7	6	7	1

Kebutuhan pegawai Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV sampai dengan 2019 adalah sebanyak 21 Orang.

E. Data dan Informasi Transportasi Udara

Mengingat lingkup transportasi udara yang sangat luas dan menjangkau hampir seluruh wilayah Bali, NTT dan NTB memunculkan permasalahan antara lain dalam hal pemutakhiran data dan informasi sarana dan prasarana transportasi udara. Data dan informasi dalam lingkup Direktorat Jenderal Perhubungan udara antara lain meliputi data dan informasi Unit Penyelenggara Bandar Udara. Sesuai dengan PM 83 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas PM 40 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor UPBU Ditjen Perhubungan Udara bahwa terdapat 150 kantor UPBU kelas I, Kelas II, dan Kelas III, serta 16 satuan pelayanan (Satpel). Selain itu masih terdapat beberapa bandar udara khusus dan Bandar udara yang dikelola oleh Pemerintah Daerah. Seluruh data dan informasi dari stakeholder transportasi udara sangat diperlukan sebagai dasar suatu perencanaan sehingga perlu penataan dan kepedulian yang tinggi serta kerjasamanya untuk mewujudkan data dan informasi yang akurat dan terkini. Namun saat ini, masih ditemukan kendala dalam hal pemutakhiran data dan informasi dimana penggunaan

teknologi informasi (internet) untuk mengakses data maupun pemutakhiran data di beberapa wilayah di Indonesia masih tergolong sulit mengingat kondisi geografis wilayah tersebut. Sehingga updating data dan informasi bandar udara yang dapat dilakukan melalui jaringan internet belum bisa dilakukan.

Data dan informasi transportasi udara yang akurat dan terkini yang bersumber dari seluruh stakeholder transportasi udara sangat dibutuhkan dalam proses pengambilan keputusan atau kebijakan yang akan berdampak luas terhadap pengguna transportasi udara.

Bab II

VISI, MISI, Tujuan dan Sasaran Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015-2019

2.1 VISI DAN MISI PEMBANGUNAN NASIONAL TAHUN 2015-2019

Pemerintahan Negara Republik Indonesia untuk periode 2014-2019 dengan visi dan misi yang secara politik menjadi bagian dari tujuan tercapainya masyarakat Indonesia yang Adil dan Makmur. Visi pembangunan nasional lima tahun ke depan tahun 2015-2019 adalah :

“Terwujudnya Indonesia Yang Berdaulat, Mandiri, dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong Royong”

Sedangkan untuk mewujudkan Visi tersebut, Misi pembangunan nasional tahun 2015-2019 adalah :

1. Mewujudkan keamanan nasional yang mampu menjaga kedaulatan wilayah, menopang kemandirian ekonomi dengan mengamankan sumberdaya maritim, dan mencerminkan kepribadian Indonesia sebagai negara kepulauan;
2. Mewujudkan masyarakat maju, berkesimbangan dan demokratis berlandaskan Negara hukum;
3. Mewujudkan politik luar negeri bebas-aktif dan memperkuat jati diri sebagai negara maritim;
4. Mewujudkan kualitas hidup manusia Indonesia yang tinggi, maju, dan sejahtera;
5. Mewujudkan bangsa yang berdaya-saing;
6. Mewujudkan Indonesia menjadi negara maritim yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional;
7. Mewujudkan masyarakat yang berkepribadian dalam kebudayaan.

2.1.1 AGENDA PRIORITAS PEMBANGUNAN NASIONAL (NAWA CITA)

Program ini digagas untuk menunjukkan prioritas jalan perubahan menuju Indonesia yang berdaulat secara politik, serta mandiri dalam bidang ekonomi dan berkepribadian dalam kebudayaan, dirumuskan sembilan agenda prioritas. Kesembilan agenda prioritas itu disebut NAWA CITA, yaitu :

1. Menghadirkan kembali negara untuk melindungi segenap bangsa dan memberikan rasa aman pada seluruh warga Negara;
2. Membuat Pemerintah selalu hadir dengan membangun tata kelola pemerintahan yang bersih, efektif, demokratis, dan terpercaya;
3. Membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan;

4. Memperkuat kehadiran negara dalam melakukan reformasi sistem dan penegakan hukum yang bebas korupsi, bermartabat, dan terpercaya;
5. Meningkatkan kualitas hidup manusia dan masyarakat Indonesia;
6. Meningkatkan produktivitas rakyat dan daya saing di pasar Internasional sehingga bangsa Indonesia bisa maju dan bangkit bersama bangsa-bangsa Asia lainnya;
7. Mewujudkan kemandirian ekonomi dengan menggerakkan sektor-sektor strategis ekonomi domestik;
8. Melakukan revolusi karakter bangsa;
9. Memperteguh kebhinekaan dan memperkuat restorasi sosial Indonesia.

2.1.2 SASARAN PEMBANGUNAN NASIONAL TAHUN 2015-2019

Beberapa sasaran yang ingin dicapai pada sub agenda prioritas “Membangun Konektivitas Nasional untuk Mencapai Keseimbangan Pembangunan” adalah sebagai berikut :

1. Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi dan keterpaduan sistem transportasi multimoda dan antarmoda, melalui:
 - a. Meningkatnya jumlah penumpang yang diangkut maskapai penerbangan nasional menjadi 162 juta penumpang/ tahun dengan membangun 15 bandara baru dan pengembangan dan rehabilitasi yang lama tersebar di Pulau Sumatera, Jawa, Bali, Kalimantan, Sulawesi, Nusa Tenggara, Maluku dan Papua;
 - b. Pengembangan 9 bandara untuk pelayanan kargo udara, serta pemutakhiran sistem pelayanan navigasi penerbangan;
2. Meningkatnya kinerja pelayanan dan industri transportasi nasional untuk mendukung konektivitas nasional, Sistem Logistik Nasional (Sislognas) dan konektivitas global melalui:
 - a. Meningkatnya peran serta sektor swasta dalam pembangunan dan penyediaan transportasi melalui Kerjasama Pemerintah dan Swasta (KPS) atau investasi langsung sektor swasta;
 - b. Terpisahkannya fungsi operator dan regulator serta pemberdayaan dan peningkatan daya saing BUMN transportasi untuk memperbesar pasar dan industri transportasi nasional;
 - c. Meningkatnya SDM Transportasi yang bersertifikat menjadi 2 (dua) kali lipat dibandingkan kondisi baseline dengan meningkatkan penyelenggaraan pendidikan paling tidak untuk lulusan pendidikan perhubungan udara sebanyak 30 ribu orang;
 - d. Terhubungkannya konektivitas nasional dengan konektivitas global melalui penyelenggaraan pelayanan transportasi lintas batas negara dalam kerangka kerja sama sub-regional maupun regional;
 - e. Termanfaatkannya hasil industri transportasi nasional dalam rangka pemberdayaan hasil industri transportasi dalam negeri yang meliputi pengembangan pesawat udara (N-219), armada serta galangan kapal nasional, bus, fasilitas dan sarana perkeretaapian nasional, serta industri aspal buton dan meningkatnya kapasitas jasa konstruksi nasional.

3. Meningkatnya tingkat keselamatan dan keamanan penyelenggaraan pelayanan transportasi serta pertolongan dan penyelamatan korban kecelakaan transportasi melalui menurunnya rasio kecelakaan transportasi udara pada *Air Operator Certificate* (AOC) 121 dan AOC 135 menjadi kurang dari 3 kejadian/1 juta *flight cycle*;
4. Menurunnya emisi gas rumah kaca (RAN-GRK) sebesar 2,982 juta ton CO₂e untuk subsektor transportasi darat, 15,945 juta ton CO₂e untuk subsektor transportasi udara, dan 1,127 juta ton CO₂e untuk subsektor transportasi perkeretaapian hingga tahun 2020 melalui penyediaan sarana dan prasarana transportasi yang ramah lingkungan dan responsif terhadap perubahan iklim/cuaca ekstrem.
5. Tersedianya layanan transportasi serta komunikasi dan informatika di perdesaan, perbatasan negara, pulau terluar, dan wilayah non komersial lainnya melalui terselenggaranya pelayanan transportasi perintis secara terpadu meliputi bus, penyeberangan, sungai dan danau, laut, dan udara di wilayah perdalam, perbatasan, dan pulau terluar;

2.2 SASARAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2015-2019

Dalam masa pemerintahan Presiden Jokowi dengan Kabinet Kerja, ditetapkan kebijakan kepada seluruh Kementerian dan lembaga serta Pemerintah Daerah untuk tidak membuat/memiliki visi dan misi sendiri. Dalam hal ini, setiap Kementerian dan lembaga serta Pemerintah Daerah harus menjabarkan perencanaan strategisnya langsung ke dalam tujuan, sasaran, dan program serta kegiatannya sesuai dengan visi dan misi RPJMN. Ketentuan ini juga diberlakukan kepada Kementerian Perhubungan, sehingga dalam Rencana Strategis Kementerian Perhubungan tidak merumuskan visi dan misi Tahun 2015-2019.

Sesuai rumusan sasaran nasional pembangunan sektor transportasi dalam RPJMN Tahun 2015-2019 dan memperhatikan permasalahan dan capaian pembangunan tahun 2010-2014, maka sasaran pembangunan transportasi dalam Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 dijabarkan dalam 3 aspek yaitu (i) keselamatan dan keamanan, (ii) pelayanan transportasi, dan (iii) kapasitas transportasi sesuai tugas dan fungsi Kementerian Perhubungan untuk mewujudkan transportasi yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah.

- **Handal** diindikasikan oleh tersedianya layanan transportasi yang aman, selamat, nyaman, tepat waktu, terpelihara, mencukupi kebutuhan, dan secara terpadu mampu mengkoneksikan seluruh pelosok tanah air;
- **Berdaya Saing** diindikasikan oleh tersedianya layanan transportasi yang efisien, terjangkau, dan kompetitif, yang dilayani oleh penyedia jasa dan SDM yang berdaya saing internasional, profesional, mandiri, dan produktif;
- **Nilai tambah** diindikasikan oleh penyelenggaraan perhubungan yang mampu mendorong perwujudan kedaulatan, keamanan dan ketahanan nasional (*national security dan sovereignty*) di segala bidang (ideologi, politik, ekonomi, lingkungan, sosial,

budaya, pertahanan dan keamanan) secara berkesinambungan dan berkelanjutan (*sustainable development*).

Untuk mendukung pencapaian Visi dan Misi Pembangunan Nasional Tahun 2015-2019 dan Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJMN) Tahun 2015-2019 khususnya untuk sektor transportasi, serta memperhatikan Sasaran Pembangunan Nasional Tahun 2015-2019, Kementerian Perhubungan telah menetapkan sasaran Kementerian Perhubungan yang dimuat dalam Rencana Strategis Kementerian Perhubungan tahun 2015-2019 sebagai berikut :

A. Keselamatan dan Keamanan Transportasi

Aspek keselamatan dan keamanan transportasi, meliputi :

1. Menurunnya angka kecelakaan transportasi;
2. Menurunnya jumlah gangguan keamanan dalam penyelenggaraan transportasi;

B. Pelayanan Transportasi

Aspek pelayanan transportasi, meliputi :

1. Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi;
2. Terpenuhinya SDM transportasi dalam jumlah & kompetensi sesuai dengan kebutuhan;
3. Meningkatnya kualitas penelitian sesuai dengan kebutuhan;
4. Meningkatnya kinerja capaian Kementerian Perhubungan dalam mewujudkan *good governance*;
5. Meningkatnya penetapan regulasi dalam implementasi kebijakan bidang perhubungan;
6. Menurunnya emisi gas rumah kaca (GRK) dan meningkatnya penerapan teknologi ramah lingkungan pada sektor transportasi;
7. Meningkatnya kualitas kinerja pengawasan dalam mewujudkan *clean governance*;

C. Kapasitas Transportasi

Aspek kapasitas transportasi, meliputi :

1. Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi dan keterpaduan sistem transportasi antarmoda dan multimoda;
2. Meningkatnya produksi angkutan penumpang dan barang;
3. Meningkatkan layanan transportasi di daerah rawan bencana, perbatasan, terluar dan khususnya wilayah timur Indonesia;
4. Meningkatnya pelayanan angkutan umum massal perkotaan;
5. Meningkatnya aplikasi teknologi informasi dan skema sistem manajemen transportasi perkotaan.

Sumber : Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 430 tahun 2015 tentang *Rencana Strategis Kemenhub Tahun 2015- 2019*

2.3 SASARAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2015-2019

Dengan memperhatikan Sasaran Pembangunan Nasional Tahun 2015-2019 dan sasaran Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara telah menetapkan sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang dimuat dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara tahun 2015-2019, sebagai berikut :

A. Aspek Keselamatan dan Keamanan

1. Menurunnya angka kecelakaan transportasi udara;
2. Menurunnya jumlah gangguan keamanan dalam penyelenggaraan transportasi udara;

B. Aspek Pelayanan

1. Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara;
2. Terpenuhinya SDM transportasi dalam jumlah dan kompetensi sesuai dengan kebutuhan;
3. Meningkatnya kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dalam mewujudkan *good governance*;
4. Meningkatnya penetapan dan kualitas regulasi dalam implementasi kebijakan bidang perhubungan udara;
5. Menurunnya emisi gas rumah kaca (RAN-GRK) dan meningkatnya penerapan teknologi ramah lingkungan pada sektor transportasi udara;

C. Aspek Kapasitas Transportasi

1. Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi udara dan keterpaduan sistem transportasi antarmoda dan multimoda ;
2. Meningkatnya layanan transportasi udara di perbatasan negara, pulau terluar, dan wilayah non komersial lainnya.

Tabel 2.1
Tujuan dan Sasaran Ditjen Perhubungan Udara dalam
Renstra Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2015-2019

No	Tujuan		Sasaran
1.	Mewujudkan keselamatan dan keamanan penyelenggaraan pelayanan transportasi udara;	1.	Menurunnya angka kecelakaan transportasi udara;
		2.	Menurunnya jumlah gangguan keamanan dalam penyelenggaraan transportasi udara;
2.	Mewujudkan aksesibilitas dalam mendukung konektivitas dan daya saing logistik nasional	3.	Meningkatnya layanan transportasi udara di perbatasan negara, pulau terluar, dan wilayah non komersial lainnya
3.	Mewujudkan peningkatan kapasitas pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara;	4.	Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi udara dan keterpaduan sistem transportasi antarmoda dan multimoda
		5.	Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara;
4.	Meningkatkan profesionalisme SDM transportasi udara dan pemanfaatan ilmu pengetahuan dan teknologi;	6.	Meningkatnya kompetensi SDM transportasi udara;
5.	Memperluas peran sektor transportasi udara terhadap pembangunan nasional yang berkelanjutan;	7.	Menurunnya emisi gas rumah kaca (RAN-GRK) dan meningkatnya penerapan teknologi ramah lingkungan pada sektor transportasi udara;
6.	Mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik.	8.	Meningkatnya kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dalam mewujudkan good governance;
		9.	Meningkatnya penetapan dan kualitas regulasi dalam implementasi kebijakan bidang Perhubungan Udara

Tabel 2.2
Sasaran Ditjen Perhubungan Udara dan Indikator Kinerja Utama (IKU)

NO	SASARAN		INDIKATOR KINERJA UTAMA
A. Aspek Keselamatan dan Keamanan			
1.	Menurunnya angka kecelakaan transportasi udara;	1)	Jumlah pedoman standar keselamatan transportasi udara
		2)	Jumlah tingkat kecukupan sarana dan prasarana transportasi udara (fasilitas keamanan dan PKP-PK)
		3)	Rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan korban jiwa dan pesawat rusak berat (< 3 kejadian /1 juta flight cycle)
		4)	Jumlah pesawat udara yang memiliki sertifikat kelaikudaraan
		5)	Rasio Air Traffic Incident (< 4 kejadian dari 100.000 pergerakan).
		6)	Jumlah pemenuhan sertifikasi di Bidang Pelayanan Navigasi Penerbangan
		7)	Jumlah bandar udara yang memiliki sertifikat.
2.	Menurunnya jumlah gangguan keamanan dalam penyelenggaraan transportasi udara;	8)	Rasio terjadinya tindakan melawan hukum yang mengaktifkan program penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan (contingency plan) pada kondisi darurat (merah) pada bandar udara dengan jumlah penumpang di atas 500.000 penumpang per tahun
B. Aspek Pelayanan			
3.	Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara;	9)	Jumlah pedoman standar pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara
		10)	Coverage area pelayanan transportasi udara nasional
		11)	Jumlah kota / daerah yang terhubung
4.	Meningkatnya kompetensi SDM transportasi udara	12)	Jumlah personil penerbangan yang memiliki lisensi
		13)	Jumlah inspektur penerbangan.
5.	Meningkatnya kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dalam mewujudkan good governance;	14)	Jumlah penyerderhanaan perizinan di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
		15)	Nilai AKIP Direktorat Jenderal Perhubungan Udara
		16)	Tingkat penyerapan anggaran Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

		17)	Nilai aset Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang berhasil diinvestarisasi
6.	Meningkatnya penetapan dan kualitas regulasi dalam bidang perhubungan udara	18)	Jumlah peraturan yang diterbitkan di bidang transportasi udara
7.	Menurunnya emisi gas rumah kaca (RAN-GRK) dan meningkatnya penerapan teknologi ramah lingkungan pada sektor transportasi udara;	19)	Penurunan emisi gas buang CO2 sub sektor transport udara
		20)	Jumlah prasarana yang telah menerapkan konsep ramah lingkungan
c.	Aspek Kapasitas Transportasi		
8.	Meningkatnya kapasitas dan prasarana transportasi dan keterpaduan sistem transportasi antarmoda dan multimoda	21)	Pengembangan Bandar Udara
		22)	Pembangunan Bandar udara Baru
		23)	Jumlah bandara dengan kapasitas sesuai kebutuhan jaringan dan kategori yang ditetapkan TKN
		24)	Terselenggaranya proses kerjasama pemerintah swasta dalam penyediaan infrastruktur transportasi udara
		25)	Jumlah lokasi pengembangan fasilitas antar moda transportasi penumpang dan barang di bandara
		26)	Jumlah penumpang perintis yang diangkut
9.	Meningkatnya layanan transportasi udara di perbatasan negara, pulau terluar, dan wilayah non komersial lainnya	27)	Jumlah rute pelayanan perintis dan subsidi untuk angkutan udara
		28)	Jumlah rute angkutan udara perintis menjadi komersial

2.4 SASARAN KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH VIII TAHUN 2015-2019

Sasaran pembangunan transportasi Kementerian Perhubungan pada prinsipnya sejalan dengan sasaran pembangunan nasional yang tertuang di dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2015-2019. Oleh karena itu, sasaran pada Kementerian Perhubungan terkait aspek keselamatan dan keamanan transportasi serta pelayanan transportasi perlu dijabarkan dalam konteks pelaksanaan tugas dan fungsi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV, yang secara khusus difokuskan pada fungsi pengendalian dan pengawasan dalam rangka menjamin keamanan, keselamatan dan pelayanan mencakup 3 S + 1 C (*Safety, Security, Services* dan *Compliance*) penerbangan di bandar udara untuk mendukung pelayanan teknis dan administratif secara efektif dan efisien.

Untuk mendukung pencapaian Sasaran Pembangunan Nasional Tahun 2015-2019, Sasaran Kementerian Perhubungan dan sasaran Direktorat Jenderal Perhubungan Udara tahun

2015-2019, maka Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV telah merumuskan sasaran sebagai berikut :

Tabel 2.3
SASARAN DAN INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)
KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH IV

NO	SASARAN STRATEGIS	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	
1	2	3	
1.	Menurunnya angka kecelakaan transportasi udara di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV	1.1	Jumlah laporan pengawasan terhadap keamanan penerbangan
		1.2	Prosentase laporan pengawasan terhadap kemandirian penerbangan yang ditindaklanjuti
		1.3	Jumlah laporan pengawasan terhadap pesawat udara
		1.4	Prosentase laporan pengawasan terhadap pesawat udara yang ditindaklanjuti
		1.5	Jumlah laporan pemantauan kejadian (RTB/RTA/Diversion)
		1.6	Jumlah laporan pengawasan terhadap kegiatan pelayanan navigasi penerbangan
		1.7	Prosentase laporan pengawasan terhadap kegiatan pelayanan navigasi penerbangan yang ditindaklanjuti
		1.8	Jumlah laporan pengawasan terhadap obstacle
		1.9	Prosentase laporan pengawasan terhadap obstacle yang ditindaklanjuti
		1.10	Jumlah laporan pengawasan terhadap pemenuhan standar sertifikasi bidang navigasi penerbangan
		1.11	Prosentase laporan pengawasan terhadap pemenuhan standar bidang navigasi penerbangan yang ditindaklanjuti
		1.12	Jumlah laporan pengawasan terhadap

			bandar udara yang bersertifikat / register
		1.13	Prosentase laporan pengawasan terhadap bandar udara yang bersertifikat / register yang ditindaklanjuti
2.	Menurunnya tingkat gangguan keamanan transportasi udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV	2.1	Jumlah pengawasan terhadap dokumen penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan (<i>Contingency Plan</i>)
3.	Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV	3.1	Jumlah laporan monitoring implementasi persetujuan ijin rute penerbangan ke dan dari bandar udara
		3.2	Jumlah laporan pengawasan terhadap terpenuhinya standar kegiatan jasa terkait bandar udara
		3.3	Prosentase laporan pengawasan terhadap terpenuhinya standar kegiatan jasa terkait bandar udara yang ditindaklanjuti
		3.4	Jumlah laporan monitoring pelayanan kegiatan angkutan udara
		3.5	Prosentase laporan monitoring pelayanan kegiatan angkutan udara yang ditindaklanjuti
		3.6	Jumlah laporan pengawasan terhadap pelaksanaan <i>Flight Approval (FA)</i>
		3.7	Jumlah laporan pengawasan terhadap pelaksanaan ijin rute
		3.8	Jumlah laporan pengawasan terhadap implementasi tarif angkutan udara
4.	Meningkatnya kompetensi SDM transportasi udara di Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV	4.1	Jumlah personil berlisensi / sertifikat kompetensi yang dimiliki oleh pegawai Kantor Otoritas Bandar Udara
		4.2	Jumlah pegawai yang menjadi inspektur penerbangan
5.	Meningkatnya kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah VIII dalam mewujudkan good governance	5.1	Tingkat penyerapan anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara
		5.2	Nilai aset Kantor Otoritas Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi
6.	Menurunnya emisi gas buang moda transportasi udara	6.1	Jumlah pengukuran emisi gas buang CO ₂ pada kendaraan operasional sisi udara

		6.2	Jumlah laporan pengawasan pengelolaan lingkungan hidup Bandar Udara
7.	Meningkatnya layanan transportasi udara di perbatasan negara, pulau terluar dan wilayah non komersial lainnya	7.1	Jumlah laporan pengawasan implementasi pelayanan perintis dan subsidi angkutan udara
		7.2	Prosentase temuan hasil pengawasan pelayanan perintis dan subsidi angkutan udara

Penetapan target tahunan dari indikator kinerja kegiatan (IKK) sub sektor transportasi udara tahun 2015-2019 dapat dilihat pada lampiran dokumen Rencana Strategis (Renstra) ini

Bab III

Arah Kebijakan, Strategi, Kerangka Regulasi dan Kerangka Kelembagaan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV

3.1 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH IV PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2015-2019

Arah kebijakan dan strategi Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 dalam pembangunan sektor transportasi merujuk pada arah kebijakan pembangunan transportasi nasional yang tertuang didalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2015-2019. Kebijakan dan strategi tersebut juga disinergikan dengan arah kebijakan pembangunan berdasarkan Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP) Kementerian Perhubungan 2005-2025 yang menjadi salah satu alur logis perencanaan pembangunan sektor transportasi berkelanjutan.

Dalam menjabarkan sasaran nasional, Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 menerjemahkan beberapa sasaran menjadi beberapa bagian yang saling berkorelasi, dimana interkoneksi tersebut juga akan sejalan dengan sasaran pembangunan pada Unit Kerja Eselon I.

Pemikiran di atas sebagai dasar pertimbangan perumusan arah kebijakan dan strategi pembangunan di Kementerian Perhubungan yang berkorelasi pada sasaran Kementerian Perhubungan yang telah disusun sebelumnya. Arah kebijakan dan strategi Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 dikelompokkan menjadi 3 aspek, meliputi keselamatan dan keamanan, pelayanan, serta kapasitas transportasi.

3.1.1 Keselamatan dan Keamanan Transportasi

Keselamatan dan keamanan dalam penyelenggaraan pelayanan transportasi ditujukan untuk meningkatkan rasa aman dan nyaman pengguna transportasi serta menurunkan jumlah dan tingkat kecelakaan transportasi yang meliputi transportasi jalan, kereta api, pelayaran, dan penerbangan.

Tingkat keselamatan dan keamanan transportasi diwujudkan melalui dua sasaran yaitu :

1. Menurunnya angka kecelakaan transportasi,
2. Menurunnya jumlah gangguan keamanan dalam penyelenggaraan transportasi.

3.1.2 Pelayanan Transportasi

Dalam rangka meningkatkan pelayanan transportasi ditetapkan 7 sasaran, yaitu :

1. Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi;
2. Terpenuhinya SDM transportasi dalam jumlah & kompetensi sesuai dengan kebutuhan;
3. Meningkatnya kualitas penelitian sesuai dengan kebutuhan;
4. Meningkatnya kinerja Kementerian Perhubungan dalam mewujudkan *good governance*;
5. Meningkatnya penetapan dan kualitas regulasi dalam implementasi kebijakan bidang perhubungan;
6. Menurunnya emisi gas rumah kaca (RAN-GRK) dan meningkatnya penerapan teknologi ramah lingkungan pada sektor transportasi;
7. Meningkatnya kualitas kinerja pengawasan dalam rangka mewujudkan *clean governance*.

3.1.3 Kapasitas Transportasi

Dalam rangka meningkatkan kapasitas transportasi, Kementerian Perhubungan menetapkan 5 (lima) sasaran, yaitu :

1. Meningkatnya kapasitas sarana sarana dan prasarana transportasi dan keterpaduan sistem transportasi antarmoda dan multimoda;
2. Meningkatnya produksi angkutan penumpang dan barang;
3. Meningkatnya layanan transportasi di daerah rawan bencana, perbatasan, terluar, terpencil dan khususnya di wilayah timur Indonesia;
4. Meningkatnya pelayanan angkutan umum massal perkotaan;
5. Meningkatnya aplikasi teknologi informasi dan skema sistem manajemen transportasi perkotaan.

Tabel 3.1

Arah Kebijakan dan Strategi Kementerian Perhubungan tahun 2015-2019
Sub Sektor Transportasi Udara

NO	SASARAN	ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
A.	Aspek Keselamatan dan Keamanan	
1	Menurunnya Angka Kecelakaan Transportasi	<p>Meningkatkan keselamatan dalam penyelenggaraan transportasi, melalui strategi:</p> <ol style="list-style-type: none"> Penguatan kelembagaan dalam peningkatan keselamatan transportasi; Peningkatan peran serta masyarakat dan badan usaha di bidang keselamatan transportasi; Pendidikan dan peningkatan kesadaran penyelenggaraan transportasi yang berkeselamatan sejak usia dini; Peningkatan/ pembaharuan regulasi terkini sesuai dengan standar keselamatan; Peningkatan kualitas dan kuantitas sarana dan prasarana keselamatan transportasi sesuai dengan perkembangan teknologi; Pemenuhan standar keselamatan transportasi berupa perlengkapan keselamatan transportasi jalan dan perkeretaapian maupun perlengkapan navigasi pelayaran dan penerbangan; Peningkatan efektivitas pengendalian, pengaturan dan pengawasan terhadap pemenuhan standar keselamatan transportasi; Peningkatan keandalan/kelaikan sarana dan prasarana transportasi melalui program pengujian dan sertifikasi sarana, prasarana termasuk fasilitas pendukung lainnya.
2	Menurunnya Jumlah Gangguan Keamanan dalam Penyelenggaraan Transportasi	<p>Meningkatkan keamanan dalam penyelenggaraan pelayanan transportasi, melalui strategi:</p> <ol style="list-style-type: none"> Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan standar keamanan transportasi; Pemenuhan standar keamanan transportasi berupa perlengkapan keamanan transportasi; Pencegahan terhadap penyusupan barang-barang yang mengancam keamanan penumpang; Peningkatan koordinasi dalam rangka mencegah terjadinya tindakan melawan hukum di sektor transportasi (pencurian, vandalisme, perompakan, pembajakan, teroris, dll).

NO	SASARAN	ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
B.	Aspek Pelayanan	
3	Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi	<p>Meningkatkan kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi nasional melalui strategi:</p> <ol style="list-style-type: none"> Peningkatan kehandalan sarana dan prasarana transportasi serta penataan jaringan / rute; Penyusunan pedoman standar pelayanan sarana dan prasarana transportasi; Implementasi standar pelayanan publik pada sarana dan prasarana transportasi, termasuk penyediaan fasilitas bagi pengguna jasa berkebutuhan khusus dan fasilitas yang responsif gender; Konsistensi penerapan <i>reward dan punishment</i> terhadap ketepatan pelayanan.
4	Terpenuhinya SDM transportasi dalam jumlah dan kompetensi sesuai dengan kebutuhan	<p>Memenuhi SDM transportasi dalam jumlah & kompetensi sesuai dengan kebutuhan, ditempuh melalui strategi antara lain:</p> <ol style="list-style-type: none"> Menyusun <i>Man Power Planning</i> SDM transportasi; Menyusun <i>Training Needs Analysis (TNA)</i> SDM transportasi;
5	Meningkatnya kinerja capaian dalam mewujudkan <i>good governance</i>	<p>Mewujudkan transparansi dan akuntabilitas kinerja, melalui strategi antara lain:</p> <ol style="list-style-type: none"> Penuntasan agenda reformasi birokrasi melalui penataan kelembagaan (organisasi, ketatalaksanaan dan sumber daya manusia); Penyempurnaan sistem manajemen dan pelaporan kinerja dan keuangan Kementerian Perhubungan secara terintegrasi, terpercaya dan dapat diakses publik; Peningkatan pembinaan fungsi keuangan dan pengelolaan Barang Milik Negara Penyediaan layanan informasi transportasi yang dapat diakses publik secara mudah; Penyederhanaan perijinan sektor transportasi; Penerapan <i>e-government</i> di lingkungan Kementerian Perhubungan; Penyediaan ruang partisipasi publik dalam menyusun dan mengawasi penerapan kebijakan.

NO	SASARAN	ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
6	Meningkatnya penetapan regulasi dalam implementasi kebijakan bidang perhubungan	<p>Meningkatkan jumlah dan kualitas penetapan dan implementasi regulasi sektor transportasi melalui strategi;</p> <ol style="list-style-type: none"> Pemetaan arah/kebutuhan kerangka regulasi untuk mempercepat pelaksanaan prioritas pembangunan transportasi; Peningkatan koordinasi dengan instansi lainnya terkait penyelesaian peraturan perundang-undangan; Percepatan penyusunan peraturan perundang-undangan sesuai amanah undang-undang bidang transportasi; Percepatan pelaksanaan penyederhanaan dan harmonisasi regulasi di bidang transportasi; Evaluasi peraturan perundang-undangan yang tumpang tindih dan yang menghambat percepatan pembangunan transportasi;
7	Menurunnya emisi gas rumah kaca (GRK) dan meningkatnya penerapan teknologi ramah lingkungan pada sektor transportasi	<p>Menerapkan pembangunan sarana dan prasarana transportasi yang berkelanjutan dan berwawasan lingkungan melalui strategi:</p> <ol style="list-style-type: none"> Pembangunan sarana dan prasarana transportasi yang ramah lingkungan dan tahan terhadap dampak perubahan iklim/cuaca ekstrem; Pemanfaatan bahan bakar yang berbasis energi baru terbarukan; Penerapan sistem manajemen transportasi yang efektif dan efisien; Mendorong pengguna kendaraan pribadi berpindah ke transportasi umum/massal.
8	Meningkatnya kualitas kinerja pengawasan dalam rangka mewujudkan clean governance	<p>Pelaksanaan Pengawasan Intern yang Berintegritas, Professional dan Amanah, melalui Strategi :</p> <ol style="list-style-type: none"> Mengoptimalkan peran Inspektorat Jenderal sebagai <i>Consultant</i> dan <i>Quality Assurance</i>; Peningkatan kualitas hasil pengawasan; Peningkatan kualitas dan kompetensi SDM Pengawasan.

NO	SASARAN	ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
C.	Aspek Kapasitas Transportasi	
9	Meningkatnya kapasitas sarana sarana dan prasarana transportasi dan keterpaduan sistem transportasi antarmoda dan multimoda	Meningkatkan kapasitas, konektivitas/aksesibilitas antar wilayah dan keterpaduan antarmoda/multimoda melalui strategi: <ol style="list-style-type: none"> Peningkatan kualitas perencanaan pembangunan sarana dan prasarana transportasi; Pembangunan sarana dan prasarana transportasi yang berdasarkan outcomes; Mendorong pembangunan infrastruktur transportasi melalui kerjasama Pemerintah dan badan usaha serta melalui pembiayaan swasta; Pembangunan jaringan pelayanan yang terintegrasi antarmoda; Penyiapan konsep dan implementasi angkutan laut dari barat ke timur Indonesia.
10	Meningkatnya layanan transportasi di daerah rawan bencana, batasan,terluar, terpencil dan khususnya di wilayah timur Indonesia	meningkatkan pengembangan sarana dan prasarana di daerah rawan bencana,perbatasan, terluar, terpencil dan khususnya di wilayah timur Indonesia, melalui strategi : <ol style="list-style-type: none"> Mempercepat pembangunan infrastruktur transportasi di wilayah-wilayah perbatasan dan wilayah-wilayah terluar; Meningkatkan kapasitas sarana dan prasarana transportasi di wilayah terpencil, pedalaman, perbatasan dan rawan bencana; Penyediaan sarana angkutan keberintisan.
11	Meningkatnya pelayanan angkutan umum massal perkotaan	Mengembangkan sistem angkutan umum massal dengan orientasi kepada angkutan bus maupun rel dengan fasilitas alih moda terpadu, melalui strategi : <ol style="list-style-type: none"> Penyiapan konsep angkutan umum massal perkotaan yang lebih matang dan komprehensif; Pengembangan BRT; Pembangunan dan pengembangan angkutan massal perkotaan berbasis rel; Penyediaan dana subsidi/ PSO yang terarah untuk penyelenggaraan angkutan umum massal perkotaan.
12	Sasaran meningkatnya aplikasi teknologi informasi dan skema sistem manajemen transportasi perkotaan	Meningkatkan aplikasi teknologi informasi dalam sistem manajemen perkotaan, melalui strategi : <ol style="list-style-type: none"> Penerapan sistem informasi lalu lintas secara real time, penerapan ATCS dan Virtual Mobility; Penerapan sistem tiket elektronik yang terintegrasi.

Sumber : Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP. 430 Tahun 2015 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019

Tabel 3.2

Arah Kebijakan dan Strategi Ditjen Perhubungan Udara tahun 2015-2019

NO	SASARAN	ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI DITJEN PERHUBUNGAN UDARA
	Aspek Keselamatan	
1	Menurunnya Angka Kecelakaan Transportasi Udara	<p>Meningkatkan keselamatan dalam penyelenggaraan transportasi udara, melalui strategi:</p> <ol style="list-style-type: none"> Penguatan kelembagaan dalam peningkatan keselamatan transportasi udara; Peningkatan peran serta masyarakat dan badan usaha di bidang keselamatan transportasi udara; Peningkatan/ pembaharuan regulasi terkini sesuai dengan standar keselamatan penerbangan; Peningkatan kualitas dan kuantitas sarana dan prasarana keselamatan transportasi udara sesuai dengan perkembangan teknologi; Pemenuhan standar keselamatan transportasi berupa perlengkapan keselamatan navigasi penerbangan; Peningkatan efektivitas pengendalian, pengaturan dan pengawasan terhadap pemenuhan standar keselamatan transportasi udara; Peningkatan keandalan/kelaikan sarana dan prasarana transportasi melalui program pengujian dan sertifikasi sarana, prasarana termasuk fasilitas pendukung lainnya;
2	Menurunnya Jumlah Gangguan Keamanan dalam Penyelenggaraan Transportasi Udara	<p>Meningkatkan keamanan dalam penyelenggaraan pelayanan transportasi udara, melalui strategi:</p> <ol style="list-style-type: none"> Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan standar keamanan transportasi udara; Pemenuhan standar keamanan transportasi berupa perlengkapan keamanan transportasi udara; Pencegahan terhadap penyusupan barang-barang yang mengancam keamanan penumpang; Peningkatan koordinasi dalam rangka mencegah terjadinya tindakan melawan hukum di sektor transportasi (pencurian, vandalisme, perompakan pembajakan, teroris, dll).

NO	SASARAN	ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI DITJEN PERHUBUNGAN UDARA
B.	Aspek Pelayanan	
3	Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara	Meningkatkan kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara melalui strategi: <ol style="list-style-type: none"> a. Peningkatan kehandalan sarana dan prasarana transportasi serta penataan jaringan / rute; b. Penyusunan pedoman standar pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara; c. Implementasi standar pelayanan publik pada sarana dan prasarana transportasi udara, termasuk penyediaan fasilitas bagi pengguna jasa berkebutuhan khusus dan fasilitas yang responsif gender; d. Konsistensi penerapan <i>reward dan punishment</i> terhadap ketepatan pelayanan.
4.	Terpenuhinya SDM transportasi dalam jumlah dan kompetensi sesuai dengan kebutuhan	Memenuhi SDM transportasi udara dalam jumlah & kompetensi sesuai dengan kebutuhan, ditempuh melalui strategi antara lain: <ol style="list-style-type: none"> a. Menyusun <i>Man Power Planning</i> SDM transportasi; b. Menyusun <i>Training Needs Analysis (TNA)</i> SDM transportasi;
5.	Meningkatnya kinerja Direktorat Perhubungan Udara dalam mewujudkan <i>good governance</i>	Mewujudkan transparansi dan akuntabilitas kinerja, melalui strategi antara lain: <ol style="list-style-type: none"> a. Penuntasan agenda reformasi birokrasi melalui penataan kelembagaan (organisasi ketatalaksanaan dan sumber daya manusia); b. Penyempurnaan sistem manajemen dan pelaporan kinerja dan keuangan Ditjen Perhubungan Udara secara terintegrasi, terpercaya dan dapat diakses publik; c. Peningkatan pembinaan fungsi keuangan dan pengelolaan Barang Milik Negara; d. Penyediaan layanan informasi transportasi yang dapat diakses publik secara mudah; e. Penyederhanaan perijinan sektor transportasi udara; f. Penerapan e-government di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara; g. Penyediaan ruang partisipasi publik dalam menyusun dan mengawasi penerapan kebijakan transportasi udara
6	Meningkatnya penetapan regulasi dalam implementasi kebijakan bidang perhubungan udara	Meningkatkan jumlah dan kualitas penetapan dan implementasi regulasi sektor transportasi melalui strategi; <ol style="list-style-type: none"> a. Pemetaan arah/kebutuhan kerangka regulasi untuk mempercepat pelaksanaan prioritas pembangunan transportasi; b. Peningkatan koordinasi dengan instansi lainnya terkait penyelesaian peraturan perundang-undangan;

NO	SASARAN	ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI DITJEN PERHUBUNGAN UDARA
		<ul style="list-style-type: none"> c. Percepatan penyusunan peraturan perundang-undangan sesuai amanah undang-undang bidang transportasi udara; d. Percepatan pelaksanaan penyederhanaan dan harmonisasi regulasi di bidang transportasi udara; e. Evaluasi peraturan perundang-undangan yang tumpang tindih dan yang menghambat percepatan pembangunan transportasi udara.
7	Menurunnya emisi gas rumah kaca (GRK) dan meningkatnya penerapan teknologi ramah lingkungan pada sektor transportasi udara	<p>Menerapkan pembangunan sarana dan prasarana transportasi udara yang berkelanjutan dan berwawasan lingkungan melalui strategi:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Pembangunan sarana dan prasarana transportasi udara yang ramah lingkungan dan tahan terhadap dampak perubahan iklim/cuaca ekstrim; b. Pemanfaatan bahan bakar yang berbasis energi baru terbarukan; c. Penerapan sistem manajemen transportasi udara yang efektif dan efisien.
C.	Aspek Kapasitas Transportasi Udara	
8	Meningkatnya kapasitas sarana sarana dan prasarana transportasi dan keterpaduan sistem transportasi antarmoda dan multimoda	<p>Meningkatkan kapasitas, konektivitas/aksesibilitas antar wilayah dan keterpaduan antarmoda/multimoda melalui strategi:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Peningkatan kualitas perencanaan pembangunan sarana dan prasarana transportasi udara; b. Pembangunan sarana dan prasarana transportasi udara yang berdasarkan outcomes; c. Mendorong pembangunan infrastruktur transportasi udara melalui kerjasama Pemerintah dan badan usaha serta melalui pembiayaan swasta; d. Pembangunan jaringan pelayanan yang terintegrasi antarmoda;
9	Meningkatnya layanan transportasi udara di daerah rawan bencana, batasan,terluar, terpencil dan khususnya di wilayah timur Indonesia	<p>meningkatkan pengembangan sarana dan prasarana di daerah rawan bencana,perbatasan, terluar, terpencil dan khususnya di wilayah timur Indonesia, melalui strategi :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Mempercepat pembangunan infrastruktur transportasi udara di wilayah-wilayah perbatasan dan wilayah-wilayah terluar; b. Meningkatkan kapasitas sarana dan prasarana transportasi udara di wilayah terpencil, pedalaman, perbatasan dan rawan bencana; c. Penyediaan sarana angkutan keberintisan.

3.2 KERANGKA REGULASI

Kerangka regulasi terkait dengan tugas pokok dan fungsi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV adalah PM 41 Tahun 2011 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara dan KP.459 Tahun 2015 tentang Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2011 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara ;

3.3 KERANGKA KELEMBAGAAN

Kerangka kelembagaan organisasi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV sesuai dengan amanah saat ini diatur dalam PM 41 Tahun 2011 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara dimana Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV terdiri dari 4 (empat) bagian yaitu Bagian Tata Usaha, Bidang Pelayanan dan Pengoperasian Bandar Udara, Bidang Keamanan, Angkutan Udara dan Kelaikudaraan, Kelompok Inspektur Penerbangan serta didukung dengan kelompok jabatan fungsional.

Dalam rangka penataan organisasi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sesuai dengan amanah PM 41 Tahun 2011 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara, saat ini, telah diterbitkan KP.459 Tahun 2015 tentang Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2011 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara. Berdasarkan pasal 1 KP.459 Tahun 2015 bahwa Kantor Otoritas Bandar Udara merupakan unsur pelaksana sebagian fungsi pengendalian dan pengawasan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sesuai dengan wilayah kerjanya dimana wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV meliputi 3 (tiga) propinsi yaitu Propinsi Bali, Propinsi Nusa Tenggara Timur (NTT) dan Propinsi Nusa Tenggara Barat (NTB) yang terdiri dari 18 bandar udara yang telah beroperasi.. Disamping itu, dalam pelaksanaan pengendalian dan pengawasan serta untuk menjamin keselamatan, keamanan dan pelayanan penerbangan di bandara pada wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV maka wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV dipimpin oleh seorang Koordinator (Korwilker) yang ditetapkan oleh Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara (sesuai dengan pasal 42 ayat 3 PM.41 tahun 2011)

3.3.1. Bagian Tata Usaha

Bagian Tata Usaha mempunyai tugas melaksanakan urusan administrasi dan kerumahtanggaan Kantor Otoritas Bandar Udara.

3.3.2. Bidang Pelayanan dan Pengoperasian Pesawat Udara

Bidang Pelayanan dan Pengoperasian Bandar Udara mempunyai tugas 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 pengoperasian bandar udara serta sertifikat kompetensi dan lisensi personel bandar udara dan navigasi penerbangan.

3.3.3. Bidang Keamanan, Angkutan Udara dan Kelaikudaraan

Bidang Keamanan, Angkutan Udara dan Kelaikudaraan mempunyai tugas 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 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/F AL).

Kebijakan Umum Bidang Keamanan, Angkutan Udara dan Kelaikudaraan terdiri atas :

a. Seksi Keamanan Penerbangan dan Pelayanan Darurat;

Keamanan Penerbangan adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan, pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur. Dalam rangka pemenuhan keamanan penerbangan perlu dibentuk suatu organisasi yang guna mengikuti kebijakan dan dinamika global industri angkutan udara dan demikian juga dalam rangka persiapan serta implementasi menuju pasar tunggal dan *Open Sky Policy*. Pengembangan sistim Keamanan Penerbangan Nasional 2015-2019 melalui Program Keamanan Penerbangan Nasional (*Master Plan* Sistem Keamanan Penerbangan Nasional) adalah sebagai berikut:

1. Program Keamanan Nasional (National Avsec Programme);
2. National Avsec Contingency Plan;
3. National Avsec Training Programme;
4. National Avsec Quality Control Programme;

Keempat program tersebut dilakukan melalui:

1. Pengembangan dan Penerapan TIK;
2. Integrasi Sistim Keamanan Penerbangan Nasional;
3. Revitalisasi Sarana dan Prasarana;
4. Promosi, Publikasi, Sosialisasi dan Harmonisasi;
5. Pengawasan (Audit, Inspeksi, Survey dan Test);
6. Penegakan Hukum (sanksi administrasi dan pidana)

Kebijakan Umum Keamanan Penerbangan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV:

1. Pengawasan Pengujian kinerja fasilitas keamanan penerbangan (PKP-PK dan *Salvage, Aviation Security*, serta penanganan pengangkutan barang berbahaya dan kargo) melalui pemeliharaan, rehabilitasi, penggantian, dan peningkatan kemampuan (*up grading*) fasilitas keamanan penerbangan;
 2. Pengawasan dan Pengujian Lisensi Personel Pertolongan Kecelakaan Penerbangan-Pemadam Kebakaran (PKP-PK), Personel Pengamanan Penerbangan Sipil (AVSEC), Personel Fasilitas Keamanan Penerbangan, Personel Salvage dan Personel Penanganan Pengangkutan Barang dan/ atau Bahan Berbahaya dengan Pesawat Udara;
 3. Pelaksanaan Seminar dan Workshop dibidang Keamanan Penerbangan;
 4. Pengawasan dan Perpanjangan Ijin Pengangkutan *Dangerous Goods*;
 5. Penerbitan, Perpanjangan dan Pencabutan Pas Orang dan Kendaraan pada Daerah Keamanan Terbatas; dan Tanda Ijin Mengemudi (TIM);
 6. Pengawasan dan Pengujian Program Keamanan Bandar Udara (Airport Security Programme (ASP) dan Airport Contingency Plan; Program Keamanan Airlines/Pengoperasian Pesawat Udara (Aircraft Operation Security Programme (AOSP) dan Dangerous Goods Handling Manual (DG Manual);
 7. Pengawasan terhadap Sertifikat Lembaga Pendidikan dan Pelatihan Personel Penerbangan di bidang Keamanan Penerbangan, Bidang Dangerous Goods, dan Bidang PKP-PK dan Salvage, Sertifikat Organisasi Pemeriksaan Kargo dan Pos yang diangkut dengan Pesawat Udara,
- b. Seksi Angkutan Udara, Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara
Pengendalian dan pengawasan kegiatan Angkutan Udara dilaksanakan pada wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV, meliputi :
- 1) Pengendalian dan Pengawasan Ijin Rute Penerbangan untuk kegiatan angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri dan luar negeri;

Rute Penerbangan Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai (DPS)

No	Rute	Jenis	Kapasitas	Frek /	Kap /	Kap /	Masa Berlaku	Dom/Int
	Penerbangan	Pesawat	Pesawat	Minggu	Minggu	Tahun		
1	BDO-DPS / DPS-BDO	738	162	42X	16.338	849.576	29 OKT 2016	Domestik
2	DPS-BMU / BMU-DPS	ATR	72	14X	2.016	104.832	29 OKT 2016	Domestik
3	BPN-DPS / DPS-BPN	320	180	3X	1.08	56.16	28 OKT 2016	Domestik
4	BTH-DPS / DPS-BTH	739	215	7X	3.01	156.52	29 OKT 2016	Domestik
5	CGK-DPS / DPS-CGK	320	180	275X	126.96	6.601.920	29 OKT 2016	Domestik
6	DPS-ENE / ENE-DPS	EMJ	118	4X	944	49.088	28 OKT 2016	Domestik
7	HLP-DPS / DPS-HLP	320	180	14X	5.04	262.08	29 OKT 2016	Domestik
8	DPS-JOG / JOG-DPS	738	162	56X	19.936	1.036.672	29 OKT 2016	Domestik
9	DPS-KOE / KOE-DPS	CRK	96	14X	3.612	187.824	29 OKT 2016	Domestik
10	DPS-LBJ / LBJ-DPS	ATR	72	49X	8.316	432.432	29 OKT 2016	Domestik
11	DPS-LOP / LOP-DPS	738	162	56X	12.558	653.016	29 OKT 2016	Domestik
12	DPS-MDC / MDC-DPS	738	162	7X	2.268	117.936	29 OKT 2016	Domestik
13	DPS-MLG / MLG-DPS	ATR	72	7X	1.008	52.416	29 OKT 2016	Domestik
14	DPS-MOF / MOF-DPS	733	148	14X	2.9	150.8	29 OKT 2016	Domestik
15	PLM-DPS / DPS-PLM	CRK	96	7X	1.344	69.888	29 OKT 2016	Domestik
16	DPS-RTG / RTG-DPS	F50	52	4X	208	10.816	28 OKT 2016	Domestik
17	DPS-SOC / SOC-DPS	320	180	3X	1.08	56.16	28 OKT 2016	Domestik
18	DPS-SRG / SRG-DPS	ATR	72	14X	3.276	170.352	29 OKT 2016	Domestik
19	DPS-SUB / SUB-DPS	738	162	108X	39.874	2.073.448	29 OKT 2016	Domestik
20	DPS-SWQ / SWQ-DPS	F50	52	3X	312	16.224	29 OKT 2016	Domestik
21	DPS-TIM / TIM-DPS	738	162	7X	2.268	117.936	29 OKT 2016	Domestik
22	DPS-TMC / TMC-DPS	ATR	72	14X	2.352	122.304	29 OKT 2016	Domestik
23	DPS-UPG / UPG-DPS	738	162	42X	16.646	865.592	29 OKT 2016	Domestik
24	DPS-WGP / WGP-DPS	ATR	72	10X	1.896	98.592	29 OKT 2016	Domestik
25	ADL-DPS / DPS-ADL	320	180	8X	2.7	140.4	28 OKT 2016	Internasional
26	DPS-AKL / AKL-DPS	76W	234	4X	1.638	85.176	15 OKT 2016	Internasional
27	DPS-BKI / BKI-DPS	320	180	3X	1.08	56.16	29 OKT 2016	Internasional
28	BKK-DPS / DPS-BKK	788	309	7X	4.326	224.952	29 OKT 2016	Internasional
29	BNE-DPS / DPS-BNE	73H	176	26X	6.552	340.704	29 OKT 2016	Internasional
30	BWN-DPS / DPS-BWN	320	144	5X	1.44	74.88	29 OKT 2016	Internasional
31	CAN-DPS / DPS-CAN	738	168	10X	3.324	172.848	29 OKT 2016	Internasional
32	CNS-DPS / DPS-CNS	320	180	3X	1.08	56.16	28 OKT 2016	Internasional
33	DPS-DIL / DIL-DPS	733	148	21X	7.238	376.376	29 OKT 2016	Internasional
34	DMK-DPS / DPS-DMK	320	180	11X	3.96	205.92	29 OKT 2016	Internasional
35	DOH-DPS / DPS-DOH	77W	380	14X	11.088	576.576	29 OKT 2016	Internasional
36	DPS-DRW / DRW-DPS	320	180	8X	2.88	149.76	28 OKT 2016	Internasional
37	DXB-DPS / DPS-DXB	77W	428	7X	5.992	311.584	29 OKT 2016	Internasional
38	DPS-HGH / HGH-DPS	738	189	3X	1.134	58.968	28 OKT 2016	Internasional
39	HKG-DPS / DPS-HKG	332	264	30X	19.498	1.013.896	29 OKT 2016	Internasional
40	DPS-ICN / ICN-DPS	333	276	15X	9.304	483.808	29 OKT 2016	Internasional
41	DPS-KIX / KIX-DPS	330	360	7X	5.04	262.08	29 OKT 2016	Internasional
42	KUL-DPS / DPS-KUL	320	180	80X	27.96	1.453.920	29 OKT 2016	Internasional
43	MEL-DPS / DPS-MEL	788	335	25X	17.198	894.296	29 OKT 2016	Internasional
44	DPS-MNL / MNL-DPS	320	156	5X	1.656	86.112	29 OKT 2016	Internasional
45	DPS-NKG / NKG-DPS	320	180	0X	0	0	29 OKT 2016	Internasional
46	DPS-NRT / NRT-DPS	777	314	7X	4.396	228.592	29 OKT 2016	Internasional
47	DPS-PEK / PEK-DPS	330	360	11X	6.548	340.496	29 OKT 2016	Internasional
48	DPS-PER / PER-DPS	333	257	53X	20.158	1.048.216	29 OKT 2016	Internasional
49	PHE-DPS / DPS-PHE	73H	176	1X	352	18.304	29 OKT 2016	Internasional
50	DPS-POM / POM-DPS	73W	116	1X	232	12.064	24 OKT 2016	Internasional
51	PVG-DPS / DPS-PVG	332	262	10X	5.828	303.056	29 OKT 2016	Internasional
52	SIN-DPS / DPS-SIN	333	285	112X	48.706	2.532.712	29 OKT 2016	Internasional
53	SYD-DPS / DPS-SYD	788	335	39X	16.734	870.168	29 OKT 2016	Internasional
54	SZX-DPS / DPS-SZX	320	151	3X	906	47.112	28 OKT 2016	Internasional
55	DPS-TPE / TPE-DPS	332	252	14X	7.91	411.32	29 OKT 2016	Internasional
56	TSV-DPS / DPS-TSV	320	180	3X	1.08	56.16	29 OKT 2016	Internasional
57	XMN-DPS / DPS-XMN	738	169	3X	1.014	52.728	28 OKT 2016	Internasional

Rute Penerbangan Bandara Internasional Lombok (LOP)

No	Rute	Jenis	Kapasitas	Frek /	Kap /	Kap /	Masa Berlaku	Dom/Int
	Penerbangan	Pesawat	Pesawat	Minggu	Minggu	Tahun		
1	BMU-LOP / LOP-BMU	ATR72	72	28X	3.976	206.752	29 OKT 2016	Domestik
2	LOP-CGK / CGK-LOP	739	180	77X	28.182	1.465.464	29 OKT 2016	Domestik
3	DPS-LOP / LOP-DPS	738	162	56X	12.558	653.016	29 OKT 2016	Domestik
4	HLP-LOP / LOP-HLP	A320	180	14X	5.04	262.08	29 OKT 2016	Domestik
5	JOG-LOP / LOP-JOG	B737	215	7X	3.01	156.52	29 OKT 2016	Domestik
6	SUB-LOP / LOP-SUB	CRK	96	77X	25.949	1.349.348	29 OKT 2016	Domestik
7	SWQ-LOP / LOP-SWQ	ATR72	72	21X	2.996	155.792	29 OKT 2016	Domestik
8	LOP-UPG / UPG-LOP	739	215	14X	4.354	226.408	29 OKT 2016	Domestik
1	KUL-LOP / LOP-KUL	A320	180	14X	5.04	262.08	29 OKT 2016	Internasional
2	SIN-LOP / LOP-SIN	A320C	150	4X	1.2	62.4	28 OKT 2016	Internasional

Rute Penerbangan Bandara Internasional El Tari (KOE)

No	Rute	Jenis	Kapasitas	Frek /	Kap /	Kap /	Masa Berlaku	Dom/Int
	Penerbangan	Pesawat	Pesawat	Minggu	Minggu	Tahun		
1	KOE-ABU / ABU-KOE	C208	12	2X	48	2.496	28 OKT 2016	Domestik
2	ARD-KOE / KOE-ARD	ATR72	72	28X	3.584	186.368	29 OKT 2016	Domestik
3	BJW-KOE / KOE-BJW	ATR72	72	18X	1.792	93.184	29 OKT 2016	Domestik
4	CGK-KOE / KOE-CGK	739	215	14X	5.53	287.56	30 OKT 2016	Domestik
5	DPS-KOE / KOE-DPS	CRK	96	14X	3.612	187.824	29 OKT 2016	Domestik
6	ENE-KOE / KOE-ENE	ATR72	72	32X	3.636	189.072	29 OKT 2016	Domestik
7	HLP-KOE / KOE-HLP	739	180	7X	2.52	131.04	29 OKT 2016	Domestik
8	KOE-LKA / LKA-KOE	ATR72	72	14X	1.792	93.184	29 OKT 2016	Domestik
9	KOE-LWE / LWE-KOE	C208	12	13X	872	45.344	29 OKT 2016	Domestik
10	MOF-KOE / KOE-MOF	733/5	148	14X	2.9	150.8	29 OKT 2016	Domestik
11	KOE-RTG / RTG-KOE	F50	56	14X	784	40.768	29 OKT 2016	Domestik
12	KOE-RTI / RTI-KOE	ATR72	72	7X	1.008	52.416	29 OKT 2016	Domestik
13	KOE-SAU / SAU-KOE	C208	12	7X	168	8.736	28 OKT 2016	Domestik
14	SUB-KOE / KOE-SUB	739	215	42X	16.898	878.696	29 OKT 2016	Domestik
15	KOE-TMC / TMC-KOE	CRK	96	7X	1.344	69.888	29 OKT 2016	Domestik
16	KOE-UPG / UPG-KOE	EMJ	118	7X	1.652	85.904	29 OKT 2016	Domestik
17	KOE-WGP / WGP-KOE	733/5	148	10X	1.896	98.592	29 OKT 2016	Domestik

- 2) Pengendalian dan Pengawasan Persetujuan Terbang (*Flight Approval*) untuk kegiatan angkutan udara niaga tidak berjadwal dalam negeri dan luar negeri dan kegiatan Angkutan Udara Bukan Niaga;
- 3) Pengendalian dan Pengawasan penetapan Tarif Batas Atas Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Dalam Negeri;
- 4) Pengendalian dan Pengawasan Kegiatan Angkutan Udara Haji;
- 5) Pengendalian dan Pengawasan Pelaksanaan Slot Time diantaranya terkait On Time Performance dan Slot Performance pada Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing;

6) Pengendalian dan Pengawasan Data Statistik Lalu Lintas Angkutan Udara (LLAU);

7) Monitoring data Notice of Airport Capacity (NAC) Runway, APRON dan Terminal selaku Unit Pelaksana Koordinasi Slot (UPKS);

Day Hour UTC		Day Hour LT		RUNWAY							TERMINAL INT							TERMINAL DOM							APRON									
		1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7					
00:00 - 00:59	08:00 - 08:59	X	X	C	C	C	C	C								C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
01:00 - 01:59	09:00 - 09:59	C	C	C	C	C	X	X																										
02:00 - 02:59	10:00 - 10:59	X	X	X	X	X	X	X																										
03:00 - 03:59	11:00 - 11:59	C	C	C	C	C	X	X																										
04:00 - 04:59	12:00 - 12:59	X	X	X	X	X	X	X	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	X	X	X	X	X	X	X
05:00 - 05:59	13:00 - 13:59	X	X	X	X	X	X	X	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	X	X	X	X	X	X	X
06:00 - 06:59	14:00 - 14:59	X	X	X	X	X	X	X	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	X	X	X	X	X	X	X
07:00 - 07:59	15:00 - 15:59	X	X	X	X	X	X	X	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	X	X	X	X	X	X	X
08:00 - 08:59	16:00 - 16:59	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	X	X	X	X	X	X	X
09:00 - 09:59	17:00 - 17:59	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	X	X	X	X	X	X	X
10:00 - 10:59	18:00 - 18:59	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	X	X	X	X	X	X	X
11:00 - 11:59	19:00 - 19:59	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X													X	X	X	X	X	X	X
12:00 - 12:59	20:00 - 20:59	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X													X	X	X	X	X	X	X
13:00 - 13:59	21:00 - 21:59	C	C	C	C	C	C	X	X	X	X	X	X	X													X	X	X	X	X	X	X	
14:00 - 14:59	22:00 - 22:59	C	C	C	C	C	C	X	X	X	X	X	X	X													X	X	X	X	X	X	X	
15:00 - 15:59	23:00 - 23:59	C	C	C	C	C	C	X	X	X	X	X	X	X													X	X	X	X	X	X	X	
16:00 - 16:59	00:00 - 00:59								X	X	X	X	X	X													X	X	X	X	X	X	X	
17:00 - 17:59	01:00 - 01:59								C	C	C	C	C	C													C	C	C	C	C	C	X	
18:00 - 18:59	02:00 - 02:59																																	
19:00 - 19:59	03:00 - 03:59																																	
20:00 - 20:59	04:00 - 04:59																																	
21:00 - 21:59	05:00 - 05:59																																	
22:00 - 22:59	06:00 - 06:59																										C	C	C	C	C	C	C	
23:00 - 23:59	07:00 - 07:59	X	C	C	C	C	C	C																				C	C	C	C	C	C	C

TYPICAL BUSY WEEK
WINTER 2015

CITY
DENPASAR

AIRPORT CODE
DPS / WADD

TERMINAL
N/A


GMT/UTC HOURS
Which are :
+8

Full

Close to full

None of above

DATE OF ISSUE : SEP 2015
 PREPARED BY AIRPORT OPERATION DPS
 RUNWAY NAC PROVIDED BY AIRNAV DPS
 SUBJECT TO CHANGE WITHOUT PRIOR NOTICE

Badung, 10 SEP 2015
 Co. GENERAL MANAGER,

 GUSTI NGURAH ARDITA

Bab IV

Target Kinerja dan Kerangka Pendanaan

4.1 TARGET KINERJA KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH IV TAHUN 2015-2019

Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) adalah alat ukur yang mengindikasikan keberhasilan pencapaian keluaran (output) dari suatu kegiatan. Indikator Kinerja Kegiatan ditetapkan secara spesifik untuk mengukur pencapaian kinerja berkaitan dengan sasaran kegiatan (output). IKK dalam Struktur Manajemen Kinerja merupakan sasaran kinerja kegiatan yang secara akuntabilitas berkaitan dengan unit organisasi K/L setingkat Eselon II. Indikator Kinerja Kegiatan dalam kerangka akuntabilitas organisasi merupakan ukuran pencapaian output/kinerja keluaran.

Penetapan Indikator Kinerja Kegiatan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV disusun sesuai dengan tugas pokok dan fungsi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV untuk mencapai tujuan dan sasaran dalam rangka pemenuhan visi dan misinya. IKK dipilih dari seperangkat indikator kinerja yang berhasil diidentifikasi dengan memperhatikan dokumen RPJMN 2015-2019, Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019, Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2015-2019 dan kebijakan umum lainnya.

Perumusan Indikator Kinerja Sasaran diturunkan dari sasaran yang telah ditetapkan. Penyusunan indikator kinerja akan membantu organisasi dalam mengukur tingkat keberhasilan pencapaian sasaran sehingga hasilnya dapat dievaluasi pada akhir tahun untuk mendapatkan langkah-langkah perbaikan dalam rangka meningkatkan kinerja organisasi.

Adapun rumusan Indikator Kinerja Kegiatan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV pada Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015-2019 dapat dilihat dalam tabel di bawah ini.

Tabel 4.1
Rumusan Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV
Tahun 2015-2019

SASARAN STRATEGIS KOBU IV 2015-2019	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		SATUAN	TARGET					DEFENISI
				2015	2016	2017	2018	2019	
Menurunnya angka kecelakaan transportasi udara di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV	1)	Jumlah laporan pengawasan terhadap keamanan penerbangan	Laporan	24	28	30	32	34	Meningkatkan Keamanan Penerbangan di Wilayah Kerja Otoritas Bandar Udara Wilayah IV
	2)	Prosentase laporan pengawasan terhadap keamanan penerbangan yang ditindaklanjuti	%	30	80	85	90	95	Mengetahui capaian kinerja akan pembinaan keamanan penerbangan di Wilayah Kerja Otoritas Bandar Udara Wilayah IV
	3)	Jumlah laporan pengawasan terhadap pesawat udara	Laporan	20	25	30	35	40	Meningkatkan pengawasan kelaikan pesawat udara untuk menurunkan angka kecelakaan transportasi udara yang disebabkan alasan teknik
	4)	Prosentase laporan pengawasan terhadap pesawat udara yang ditindaklanjuti	%	30	35	40	50	60	Mengetahui capaian kinerja Otoritas Bandar Udara Wilayah IV dalam sasaran menurunkan angka kecelakaan transportasi udara
	5)	Jumlah laporan pemantauan kejadian (RTB/RTA/Diversion)	Laporan	12	10	10	10	10	Meningkatkan pengawasan terhadap kelaikan pesawat udara demi keselamatan penerbangan

SASARAN STRATEGIS KOBU IV 2015-2019	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		SATUAN	TARGET					DEFENISI
				2015	2016	2017	2018	2019	
	6)	Jumlah laporan pengawasan terhadap kegiatan pelayanan navigasi penerbangan	Laporan	12	18	20	20	20	Meningkatkan keselamatan penerbangan melalui peningkatan pelayanan navigasi penerbangan di wilayah kerja Otoritas Bandar Udara Wil.IV
	7)	Prosentase laporan pengawasan terhadap kegiatan pelayanan navigasi penerbangan yang ditindaklanjuti	%	20	20	25	30	35	Mengetahui capaian kinerja terhadap pembinaan pelayanan navigasi penerbangan di wilayah kerja Otoritas Bandar Udara Wil.IV
	8)	Jumlah laporan pengawasan terhadap <i>obstacle</i>	Laporan	15	17	20	25	25	Mengendalikan tumbuhnya <i>obstacle</i> baru di wilayah kerja Otoritas Bandar Udara Wil.IV
	9)	Prosentase laporan pengawasan terhadap <i>obstacle</i> yang ditindaklanjuti	%	7	20	25	35	45	Mengetahui capaian kinerja terhadap pembinaan dan pengendalian <i>Obstacle</i> terhadap kawasan keselamatan Operasi Penerbangan di Wilayah kerja Otoritas Bandar Udara Wil.IV
	10)	Jumlah laporan pengawasan terhadap pemenuhan standar sertifikasi bidang navigasi penerbangan	Laporan	14	18	20	20	25	Meningkatkan keselamatan penerbangan dari unsur navigasi Penerbangan di Wilayah kerja Otoritas Bandar Udara Wil.IV
	11)	Prosentase laporan pengawasan terhadap pemenuhan standar bidang navigasi penerbangan yang ditindaklanjuti	%	30	20	25	30	35	Mengetahui capaian kinerja terhadap pembinaan pemenuhan standar sertifikasi navigasi penerbangan di Wilayah kerja Otoritas Bandar Udara Wil.IV

SASARAN STRATEGIS KOBU IV 2015-2019	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		SATUAN	TARGET					DEFENISI
				2015	2016	2017	2018	2019	
	12)	Jumlah laporan pengawasan terhadap bandar udara yang bersertifikat / register	Laporan	20	31	35	40	45	Meningkatkan keselamatan penerbangan melalui pemenuhan standar sarana dan prasarana Bandar Udara di Wilayah kerja Otoritas Bandar Udara Wil.IV
	13)	Prosentase laporan pengawasan terhadap bandar udara yang bersertifikat / register yang ditindaklanjuti	%	20	25	30	35	40	Mengetahui capaian kinerja terhadap pembinaan pemenuhan standar sarana dan prasarana Bandar Udara di Wilayah kerja Otoritas Bandar Udara Wil.IV
Menurunnya tingkat gangguan keamanan transportasi udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV	14)	Jumlah pengawasan terhadap dokumen penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan (<i>Contingency Plan</i>)	Laporan	16	25	25	25	25	Meningkatkan keamanan transportasi udara melalui pemenuhan standarisasi contingency plan di Wilayah kerja Otoritas Bandar Udara Wil.IV
Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV	15)	Jumlah laporan monitoring implementasi persetujuan ijin rute penerbangan ke dan dari bandar udara	Laporan	30	35	40	45	50	Meningkatkan pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara di Wilayah kerja Otoritas Bandar Udara Wil.IV
	16)	Jumlah laporan pengawasan terhadap terpenuhinya standar kegiatan jasa terkait bandar udara	Laporan	10	12	15	17	20	Meningkatkan pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara di Wilayah kerja Otoritas Bandar Udara Wil.IV
	17)	Prosentase laporan pengawasan terhadap terpenuhinya standar kegiatan jasa terkait bandar udara yang ditindaklanjuti	%	20	25	27	30	35	Mengetahui capaian kinerja terhadap pembinaan pemenuhan standar sarana dan prasarana transportasi udara di Wilayah kerja Otoritas Bandar Udara Wil.IV

SASARAN STRATEGIS KOBU IV 2015-2019	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		SATUAN	TARGET					DEFENISI
				2015	2016	2017	2018	2019	
	18)	Jumlah laporan monitoring pelayanan kegiatan angkutan udara	Laporan	8	12	15	18	20	Meningkatkan pelayanan angkutan udara di Wilayah kerja Otoritas Bandar Udara Wil.IV
	19)	Prosentase laporan monitoring pelayanan kegiatan angkutan udara yang ditindaklanjuti	%	30	42	45	50	55	Mengetahui capaian kinerja terhadap pemenuhan standar pelayanan angkutan udara di Wilayah kerja Otoritas Bandar Udara Wil.IV
	20)	Jumlah laporan pengawasan terhadap pelaksanaan <i>Flight Approval (FA)</i>	Laporan	30	35	38	40	42	Meningkatkan pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara di Wilayah kerja Otoritas Bandar Udara Wil.IV
	21)	Jumlah laporan pengawasan terhadap pelaksanaan ijin rute	Laporan	30	35	38	40	42	Meningkatkan pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara di Wilayah kerja Otoritas Bandar Udara Wil.IV
	22)	Jumlah laporan pengawasan terhadap implementasi tarif angkutan udara	Laporan	30	35	38	40	42	Meningkatkan pengawasan terhadap pemberlakuan tariff oleh perusahaan penerbangan sesuai peraturan pemerintah di Wilayah kerja Otoritas Bandar Udara Wil.IV
Meningkatnya kompetensi SDM transportasi udara di Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV	23)	Jumlah personil berlisensi / sertifikat kompetensi yang dimiliki oleh pegawai Kantor Otoritas Bandar Udara	Orang	86	88	90	92	94	Meningkatkan kompetensi SDM Otoritas Bandar Udara Wil.IV
	24)	Jumlah pegawai yang menjadi inspektur penerbangan	Orang	46	48	50	52	54	Memenuhi kebutuhan tenaga Inspektur Penerbangan

SASARAN STRATEGIS KOBU IV 2015-2019	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		SATUAN	TARGET					DEFENISI
				2015	2016	2017	2018	2019	
Meningkatnya kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV dalam mewujudkan <i>good governance</i>	25)	Tingkat penyerapan anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara	%	87	89	90	91	93	Mewujudkan Anggaran berbasis kinerja
	26)	Nilai aset Kantor Otoritas Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi	Rupiah	369.578.555	4.500.000.000,-	104.500.000.000,-	114.500.000.000,-	119.500.000.000,-	Mentausahkan barang milik Negara yang diinventarisasi oleh Otoritas Bandar Udara Wil.IV
Menurunnya emisi gas buang moda transportasi udara	27)	Jumlah pengukuran emisi gas buang CO2 pada kendaraan operasional sisi udara	Laporan	3	6	8	10	12	Meningkatkan jumlah Bandar Udara yang mengimplementasikan konsep Bandara Udara Ramah Lingkungan di Wilayah kerja Otoritas Bandar Udara Wil.IV
	28)	Jumlah laporan pengawasan pengelolaan lingkungan hidup Bandar Udara	Laporan	3	6	8	10	12	Meningkatkan jumlah Bandar Udara yang mengimplementasikan konsep Bandar Udara Ramah Lingkungan di Wilayah kerja Otoritas Bandar Udara Wil.IV
Meningkatnya layanan transportasi udara di perbatasan negara, pulau terluar dan wilayah non komersial lainnya	29)	Jumlah laporan pengawasan implementasi pelayanan perintis dan subsidi angkutan udara	Laporan	2	3	5	7	10	Meningkatkan pelayanan angkutan udara perintis
	30)	Prosentase temuan hasil pengawasan pelayanan perintis dan subsidi angkutan udara	%	50	55	56	58	60	Meningkatkan pelayanan angkutan udara perintis

4.2 KERANGKA PENDANAAN

KEBUTUHAN INVESTASI KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH IV TAHUN 2015-2019

Program Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Udara

Program Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Udara tahun 2015-2019 bertujuan untuk mendukung transportasi udara yang lancar, terpadu dan nyaman, sehingga mampu meningkatkan efisiensi pergerakan orang dan barang, memperkecil kesenjangan pelayanan angkutan udara antar wilayah serta mendorong pertumbuhan ekonomi nasional.

Pembangunan Transportasi Udara bertujuan melanjutkan kebijakan peningkatan kualitas pelayanan transportasi udara melalui penerapan pelayanan dasar sesuai dengan standar pelayanan minimal, peningkatan dukungan terhadap daya saing sektor riil serta peningkatan investasi proyek-proyek infrastruktur yang dilakukan oleh swasta melalui berbagai skema kerjasama antara pemerintah dan swasta dengan prioritas menunjang pertumbuhan, pengentasan kemiskinan, dan membuka lapangan kerja di jabarkan dalam 6 kegiatan yaitu:

1. Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Direktorat Jenderal Perhubungan Udara;

Bertujuan untuk mewujudkan reformasi kelembagaan, peraturan perundang-undangan, SDM dan pelayanan transportasi udara, menjamin prioritas kegiatan penegakan hukum, peningkatan sarana dan prasarana penunjang teknis, pemberantasan korupsi dan reformasi birokrasi serta mewujudkan penyempurnaan peraturan dibidang penerbangan dan ratifikasi konvensi-konvensi internasional.
2. Pelayanan Angkutan Udara Perintis;

Tujuan diselenggarakannya angkutan perintis adalah untuk membuka keterisolasian dan menghubungkan daerah terpencil/tertinggal atau daerah yang belum terlayani oleh moda transportasi lain sehingga mampu mendorong perkembangan ekonomi daerah tersebut.
3. Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara;

Kegiatan ini bertujuan mewujudkan pengembangan / pembangunan prasarana bandar udara sesuai pola jaringan prasarana dan pelayanan transportasi udara nasional, menjamin implementasi tatanan kebandarudaraan nasional yang berdasarkan hirarki fungsi secara efisien dan efektif dengan pertimbangan pemenuhan permintaan jasa transportasi udara serta menunjang wawasan nusantara dan ketahanan nasional.
4. Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Keamanan Penerbangan;

Kegiatan ini bertujuan untuk meningkatkan kinerja fasilitas keamanan penerbangan (PKP-PK dan *Salvage, Aviation Security*, serta penanganan pengangkutan barang berbahaya dan kargo) melalui pemeliharaan, rehabilitasi, penggantian prasarana keamanan penerbangan, guna menjamin pemenuhan terhadap standar internasional.
5. Program Pembinaan Navigasi Penerbangan

Kegiatan ini berfungsi sebagai pengaturan, pengendalian, dan pengawasan dalam mewujudkan jasa pelayanan navigasi penerbangan sesuai standar dan efisien serta mewujudkan jaringan pelayanan navigasi penerbangan secara terpadu, serasi dan harmonis dalam lingkup nasional, regional dan internasional dalam rangka meningkatkan keselamatan penerbangan.

6. Pengawasan dan Pembinaan Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara.
 Kegiatan ini bertujuan untuk meningkatkan fungsi pengawasan (audit, *surveillance* dan inspeksi) terhadap operator penerbangan sebagai upaya peningkatan keselamatan penerbangan.

Adanya penetapan kebijakan baru terkait dengan dinamika pembangunan yang belum diakomodasi dalam Rencana Strategis Ditjen Perhubungan Udara dapat dimutakhirkan dalam dokumen Rencana Kerja Pemerintah (RKP).

Dalam rangka melaksanakan kebijakan dan strategi untuk Program Pengelolaan dan Penyelenggaraan Transportasi Udara tahun 2015-2019, kegiatan Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya untuk Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV telah diidentifikasi kebutuhan pembiayaan yang bersumber dari APBN sebesar Rp. **388,725,907,000,-**. Kebutuhan pembiayaan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV dapat dilihat pada tabel di bawah.

Tabel 4.2
 Kebutuhan Alokasi Pendanaan
 Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya
 Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015-2019
 (Dalam Ribuan Rupiah)

No.	URAIAN KEGIATAN	Alokasi 2015-2019
1.	Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara	145,549,352
2.	Pembangunan, Rehabilitasi & Pemeliharaan Prasarana Keamanan Penerbangan	16,490,830
3.	Pengawasan dan Pembinaan Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara	32,808,636
4.	Pembangunan, Rehabilitasi & Pemeliharaan Prasarana Navigasi Penerbangan	19,807,372
5.	Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perhubungan Udara	174,069,717
	TOTAL	388,725,907

Bab V

Penutup

Rencana Strategis (Renstra) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015-2019 telah disusun berdasarkan Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2015-2019 dan berpedoman serta memperhatikan hasil kajian potensi dan permasalahan serta analisis lingkungan strategis Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV yang kemudian dituangkan kedalam Rencana Strategis Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV.

Rencana Strategis (Renstra) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015-2019 didalamnya memuat visi, misi, tujuan, sasaran, strategi, kebijakan dan program serta kegiatan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV selama kurun waktu 2015-2019. Berdasarkan sasaran yang telah ditetapkan, kemudian dijabarkan dalam beberapa Indikator Kinerja yang harus dicapai dalam perencanaan pembangunan transportasi udara ke depan. Capaian dari indikator kinerja menjadi bahan penilaian kinerja instansi pemerintah yang dituangkan di dalam Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV. Dari hasil penilaian terhadap Laporan Akuntabilitas Kinerja Pemerintah (LAKIP) tersebut nantinya akan menjadi bahan masukan dan evaluasi terhadap perencanaan yang sudah dilaksanakan oleh Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV setiap tahunnya.

Setelah ditetapkan, dokumen Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015-2019 ini menjadi acuan dan pedoman dalam penyusunan rencana kerja/program di lingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV dalam kurun waktu tahun 2015-2019.

LAMPIRAN

RENSTRA KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA

WILAYAH IV

TAHUN 2015-2019

LAMPIRAN I
MATRIKS INDIKATOR KINERJA KEGIATAN
RENCANA STRATEGIS KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH IV
TAHUN 2015 - 2019

NO.	SASARAN STRATEGIS KOBU IV 2015-2019	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		SATUAN	TARGET					DEFENISI
					2015	2016	2017	2018	2019	
1	Menurunnya angka kecelakaan transportasi udara di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV	1)	Jumlah laporan pengawasan terhadap keamanan penerbangan	Laporan	24	28	30	32	34	Meningkatkan Keamanan Penerbangan di Wilayah Kerja Otoritas Bandar Udara Wilayah IV
		2)	Prosentase laporan pengawasan terhadap kemanan penerbangan yang ditindaklanjuti	%	30	80	85	90	95	Mengetahui capaian kinerja akan pembinaan keamanan penerbangan di Wilayah Kerja Otoritas Bandar Udara Wilayah IV
		3)	Jumlah laporan pengawasan terhadap pesawat udara	Laporan	20	25	30	35	40	Meningkatkan pengawasan kelaikan pesawat udara untuk menurunkan angka kecelakaan transportasi udara yang disebabkan alasan teknik
		4)	Prosentase laporan pengawasan terhadap pesawat udara yang ditindaklanjuti	%	30	35	40	50	60	Mengetahui capaian kinerja Otoritas Bandar Udara Wilayah IV dalam sasaran menurunkan angka kecelakaan transportasi udara
		5)	Jumlah laporan pemantauan kejadian (RTB/RTA/Diversion)	Laporan	12	10	10	10	10	Meningkatkan pengawasan terhadap kelaikan pesawat udara demi keselamatan penerbangan
		6)	Jumlah laporan pengawasan terhadap kegiatan pelayanan navigasi penerbangan	Laporan	12	18	20	20	20	Meningkatkan keselamatan penerbangan melalui peningkatan pelayanan navigasi penerbangan di wilayah kerja Otoritas Bandar Udara Wil.IV
		7)	Prosentase laporan pengawasan terhadap kegiatan pelayanan navigasi penerbangan yang ditindaklanjuti	%	20	20	25	30	35	Mengetahui capaian kinerja terhadap pembinaan pelayanan navigasi penerbangan di wilayah kerja Otoritas Bandar Udara Wil.IV
		8)	Jumlah laporan pengawasan terhadap obstacle	Laporan	15	17	20	25	25	Mengendalikan tumbuhnya obstacle baru di wilayah kerja Otoritas Bandar Udara Wil.IV
		9)	Prosentase laporan pengawasan terhadap obstacle yang ditindaklanjuti	%	7	20	25	35	45	Mengetahui capaian kinerja terhadap terhadap pembinaan dan pengendalian Obstacle terhadap kawasan keselamatan Operasi Penerbangan di Wilayah kerja Otoritas Bandar Udara Wil.IV
		10)	Jumlah laporan pengawasan terhadap pemenuhan standar sertifikasi bidang navigasi penerbangan	Laporan	14	18	20	20	25	Meningkatkan keselamatan penerbangan dari unsur navigasi Penerbangan di Wilayah kerja Otoritas Bandar Udara Wil.IV
		11)	Prosentase laporan pengawasan terhadap pemenuhan standar bidang navigasi penerbangan yang ditindaklanjuti	%	30	20	25	30	35	Mengetahui capaian kinerja terhadap pembinaan pemenuhan standar sertifikasi navigasi penerbangan di Wilayah kerja Otoritas Bandar Udara Wil.IV
		12)	Jumlah laporan pengawasan terhadap bandar udara yang bersertifikat / register	Laporan	20	31	35	40	45	Meningkatkan keselamatan penerbangan melalui pemenuhan standar sarana dan prasarana Bandar Udara di Wilayah kerja Otoritas Bandar Udara Wil.IV
		13)	Prosentase laporan pengawasan terhadap bandar udara yang bersertifikat / register yang ditindaklanjuti	%	20	25	30	35	40	Mengetahui capaian kinerja terhadap pembinaan pemenuhan standar sarana dan prasarana Bandar Udara di Wilayah kerja Otoritas Bandar Udara Wil.IV
2	Menurunnya tingkat gangguan keamanan transportasi udara di wilayah kerja Kantor Otoritas	14)	Jumlah pengawasan terhadap dokumen penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan (Contingency Plan)	Laporan	16	25	25	25	25	Meningkatkan keamanan transportasi udara melalui pemenuhan standarisasi contingency plan di Wilayah kerja Otoritas Bandar Udara Wil.IV

NO.	SASARAN STRATEGIS KOBU IV 2015-2019	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK)		SATUAN	TARGET					DEFENISI
					2015	2016	2017	2018	2019	
3	Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV	15)	Jumlah laporan monitoring implementasi persetujuan ijin rute penerbangan ke dan dari bandar udara	Laporan	30	35	40	45	50	Meningkatkan pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara di Wilayah kerja Otoritas Bandar Udara Wil.IV
		16)	Jumlah laporan pengawasan terhadap terpenuhinya standar kegiatan jasa terkait bandar udara	Laporan	10	12	15	17	20	Meningkatkan pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara di Wilayah kerja Otoritas Bandar Udara Wil.IV
		17)	Prosentase laporan pengawasan terhadap terpenuhinya standar kegiatan jasa terkait bandar udara yang ditindaklanjuti	%	20	25	27	30	35	Mengetahui capaian kinerja terhadap pembinaan pemenuhan standar sarana dan prasarana transportasi udara di Wilayah kerja Otoritas Bandar Udara Wil.IV
		18)	Jumlah laporan monitoring pelayanan kegiatan angkutan udara	Laporan	8	12	15	18	20	Meningkatkan pelayanan angkutan udara di Wilayah kerja Otoritas Bandar Udara Wil.IV
		19)	Prosentase laporan monitoring pelayanan kegiatan angkutan udara yang ditindaklanjuti	%	30	42	45	50	55	Mengetahui capaian kinerja terhadap pemenuhan standar pelayanan angkutan udara di Wilayah kerja Otoritas Bandar Udara Wil.IV
		20)	Jumlah laporan pengawasan terhadap pelaksanaan Flight Approval (FA)	Laporan	30	35	38	40	42	Meningkatkan pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara di Wilayah kerja Otoritas Bandar Udara Wil.IV
		21)	Jumlah laporan pengawasan terhadap pelaksanaan ijin rute	Laporan	30	35	38	40	42	Meningkatkan pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara di Wilayah kerja Otoritas Bandar Udara Wil.IV
		22)	Jumlah laporan pengawasan terhadap implementasi tarif angkutan udara	Laporan	30	35	38	40	42	Meningkatkan pengawasan terhadap pemberlakuan tarif oleh perusahaan penerbangan sesuai peraturan pemerintah di Wilayah kerja Otoritas Bandar Udara Wil.IV
4	Meningkatnya kompetensi SDM transportasi udara di Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV	23)	Jumlah personil berlisensi / sertifikat kompetensi yang dimiliki oleh pegawai Kantor Otoritas Bandar Udara	Orang	86	88	90	92	94	Meningkatkan kompetensi SDM Otoritas Bandar Udara Wil.IV
		24)	Jumlah pegawai yang menjadi inspektur penerbangan	Orang	46	48	50	52	54	Memenuhi kebutuhan tenaga Inspektur Penerbangan
5	Meningkatnya kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV dalam mewujudkan <i>good governance</i>	25)	Tingkat penyerapan anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara	%	87	89	90	91	93	Mewujudkan Anggaran berbasis kinerja
		26)	Nilai aset Kantor Otoritas Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi	Rupiah	369.578.555	4.500.000.000,-	104.500.000.000,-	114.500.000.000,-	119.500.000.000,-	Mentausahkan barang milik Negara yang diinventarisasi oleh Otoritas Bandar Udara Wil.IV
6	Menurunnya emisi gas buang moda transportasi udara	27)	Jumlah pengukuran emisi gas buang CO2 pada kendaraan operasional sisi udara	Laporan	3	6	8	10	12	Meningkatkan jumlah Bandar Udara yang mengimplementasikan konsep Bandar Udara Ramah Lingkungan di Wilayah kerja Otoritas Bandar Udara Wil.IV
		28)	Jumlah laporan pengawasan pengelolaan lingkungan hidup Bandar Udara	Laporan	3	6	8	10	12	Meningkatkan jumlah Bandar Udara yang mengimplementasikan konsep Bandar Udara Ramah Lingkungan di Wilayah kerja Otoritas Bandar Udara Wil.IV
9	Meningkatnya layanan transportasi udara di perbatasan negara, pulau terluar dan wilayah non komersial lainnya	29)	Jumlah laporan pengawasan implementasi pelayanan perintis dan subsidi angkutan udara	Laporan	2	3	5	7	10	Meningkatkan pelayanan angkutan udara perintis
		30)	Prosentase temuan hasil pengawasan pelayanan perintis dan subsidi angkutan udara	%	50	55	56	58	60	Meningkatkan pelayanan angkutan udara perintis

**MATRIK KERANGKA PENDANAAN
RENCANA STRATEGIS KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH IV
TAHUN 2015 - 2019**

JENIS KEGIATAN*	SATUAN	SASARAN TAHUNAN								ALOKASI BIAYA		
		TAHUN 2015		TAHUN 2016		TAHUN 2017		TAHUN 2018		TAHUN 2019		APBN
		VOL	BIAYA	VOL	BIAYA	VOL	BIAYA	VOL	BIAYA	VOL	BIAYA	TOTAL
TOTAL	Rp		31,739,965.00		47,115,366		157,790,443		83,480,333		68,599,800	388,725,907
Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara			2,573,900		0.00		106,468,396		27,693,836		8,813,220	145,549,352
Pengendalian						1 Pkt	2,292,460	1 Pkt	2,521,706	1 Pkt	2,773,877	
Pengawasan						1 Pkt	3,338,300	1 Pkt	3,672,130	1 Pkt	4,039,343	
Pembangunan Bangunan Administrasi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV (termasuk pengawasan)						1.590 m2	93,709,907					
Pengadaan Peralatan Penunjang Sertifikasi Peralatan dan Utilitas Bandara						1 Pkt	1,762,000					
Pengadaan Alat Ukur /Survey Pemetaan						1 Pkt	1,990,000					
Rehabilitasi Gedung Operasional						476 m2	1,817,179					
Pengadaan water supply system gedung operasional						1 Pkt	770,937					
Pemasangan lampu penerangan jalan dengan solar cell						10 titik	487,613					
Pekerjaan pengadaan dan pemasangan monitoring peralatan FIDS						1 Pkt	200,000					
Biaya Konsultasi dan Pembuatan dokumen usuan kegiatan						1 Pkt	100,000					
Pembuatan RTT Pembangunan Gedung Kantor Otban IV		1 Pkt	800,000									
Pembangunan Power House		20 m2	120,000									
Pengadaan TV LCD untuk ruang tunggu pembuatan Pas Bandara		6 Unit	39,000									
Pengadaan Mesin Printer Cetak ID CARD dan perlengkapannya		1 Pkt	125,000									
Biaya Pengadaan Dokumen		1 Pkt	55,000									
Pengadaan Kendaraan untuk Rampcheck Ops.Eselon II		2 Unit	774,900									
Pengadaan Kendaraan Roda 4		2 Unit	660,000									
Pengadaan Meubelair dan Interior Bangunan Administrasi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV								1 Pkt	20,000,000			
Pemeliharaan Bangunan Administrasi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV								1 Pkt	1,500,000	1 Pkt	2,000,000	
Pembangunan, Rehabilitasi & Pemeliharaan Prasarana Keamanan Penerbangan							4,982,124		5,480,336		6,028,370	16,490,830
Pengendalian						1 Pkt	1,411,784	1 Pkt	1,552,962	1 Pkt	1,708,259	
Pengawasan						1 Pkt	3,570,340	1 Pkt	3,927,374	1 Pkt	4,320,111	
Peralatan Penunjang Inspektur Penerbangan								1 Pkt	931,700	1 Pkt	1,024,870	
Pengawasan dan Pembinaan Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara							10,221,603		11,243,763		11,343,270	32,808,636
Pengendalian						1 Pkt	5,146,450	1 Pkt	5,661,095	1 Pkt	6,227,205	
Pengawasan						1 Pkt	4,228,153	1 Pkt	4,650,968	1 Pkt	5,116,065	
Peralatan Penunjang Inspektur Penerbangan						1 Pkt	847,000	1 Pkt	931,700			
Pembangunan, Rehabilitasi & Pemeliharaan Prasarana Navigasi Penerbangan							6,151,380		6,766,518		6,889,474	19,807,372
Pengendalian						1 Pkt	2,427,480	1 Pkt	2,670,228	1 Pkt	2,937,251	
Pengawasan						1 Pkt	3,266,300	1 Pkt	3,592,930	1 Pkt	3,952,223	
Pengadaan Peralatan Pengolah Data Navigation Inspektur dan Navigasi						1 Pkt	457,600	1 Pkt	503,360			

