

REVIEW II RENCANA STRATEGIS



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

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena hanya atas karunia-Nya penyusunan Dokumen Reviu Rencana Strategis (Renstra) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015-2019 dapat terselesaikan.

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

Reviu Rencana Strategis Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV ini merupakan suatu gambaran hasil dari suatu proses sistematis yang berkelanjutan dari pembuatan keputusan mengenai arah strategis organisasi dengan memanfaatkan sebanyak-banyaknya bahan masukan melalui umpan balik yang terorganisir dan sistematis. Reviu dilakukan sehubungan dengan adanya perubahan dan penyesuaian IKK pada Kantor Otoritas Bandar Udara. Perencanaan strategis merupakan integrasi antara sumber daya yang ada agar mampu menjawab tuntutan perkembangan strategis nasional dan global yang berorientasi pada hasil yang ingin dicapai selama kurun waktu 1 hingga 5 tahun dengan memperhitungkan potensi, peluang dan kendala yang ada atau yang mungkin timbul.

Kami menyadari dalam penyusunan dokumen Reviu Rencana Strategis Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV ini masih kurang sempurna, untuk itu kami mengharapkan tanggapan dan kritik serta saran dari instansi yang memerlukan bagi perbaikan penyusunan dokumen Rencana Strategis di masa mendatang.

Badung, November 2017

**KEPALA KANTOR OTORITAS
BANDAR UDARA WILAYAH IV**



HENSON
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19630415 198411 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-7 |
| 1.1.2 Capaian Kinerja Fisik Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2010-2014 | I-9 |
| 1.1.3 Realisasi Kinerja Keuangan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2010-2014 | I-13 |
| 1.2 POTENSI DAN PERMASALAHAN | I-14 |
| 1.2.1 Lingkungan Strategis | I-14 |
| 1.2.2 Potensi | I-17 |
| 1.2.3 Permasalahan | I-22 |
| | |
| 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 KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2015-2019 | II-3 |
| 2.3 SASARAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2015-2019 | II-5 |
| 2.4 SASARAN KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH IV..... | II-8 |
| | |
| BAB III CAPAIAN INDIKATOR KINERJA RENSTRA KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH IV TAHUN 2015-2017 | III-1 |
| 3.1. CAPAIAN INDIKATOR KINERJA RENSTRA KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH IV TAHUN 2015-2017 | III-1 |
| | |
| BAB IV ARAH KEBIJAKAN, STRATEGI, KERANGKA REGULASI, DAN KERANGKA KELEMBAGAAN KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH IV | IV-1 |
| 4.1. ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH IV.... | IV-1 |
| 4.2 KERANGKA REGULASI | IV-10 |
| 4.3 KERANGKA KELEMBAGAAN | IV-10 |
| | |
| BAB V TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN | V-1 |
| 5.1 TARGET KINERJA KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH IV TAHUN 2015-2019 | V-1 |
| 5.2 KERANGKA PENDANAAN | V-8 |

| | |
|-----------------------------|--|
| BAB VI PENUTUP | VI-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 |

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Alur Pikir Penyusunan Renstra Setditjen Perhubungan Udara 2015-2019... I - 5

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

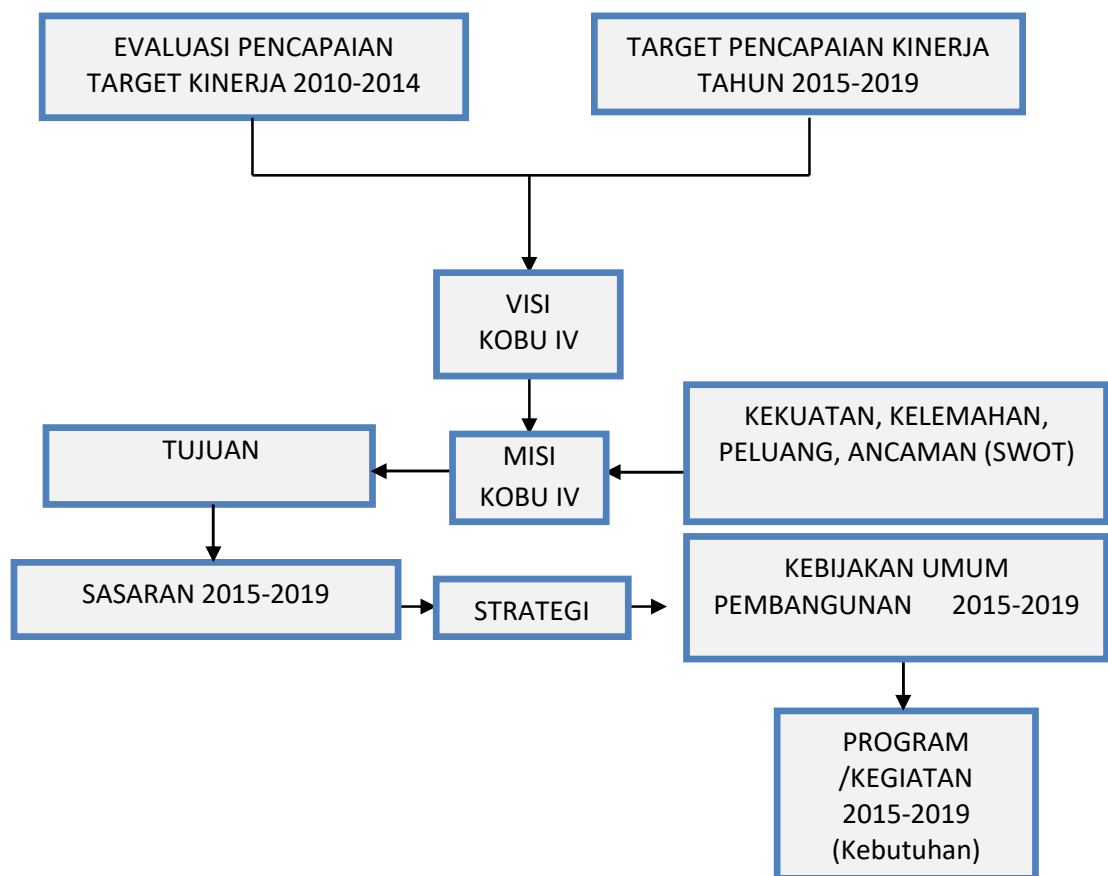
Ruang lingkup Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV meliputi hal-hal sebagai berikut :

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 2015-2016

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 2015-2016, gambaran terhadap pencapaian kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Secara garis besar hasil capaian sampai dengan tahun 2016 adalah sebagai berikut:

Tabel 1.1
Capaian Indikator Kinerja Kegiatan
Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015-2016

| NO | SASARAN | INDIKATOR KINERJA KEGIATAN | SATUAN | PENCAPAIAN TARGET | | | | |
|----|---|---|---------|-------------------|--------|-----------|--------|-----------|
| | | | | Target | 2015 | | 2016 | |
| | | | | 2015-2019 | Target | Realisasi | Target | Realisasi |
| 1 | Menurunnya angka kecelakaan transportasi udara di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV | 1) Jumlah laporan pengawasan terhadap keamanan penerbangan | Laporan | 148 | 24 | 30 | 28 | 95 |
| | | 2) Prosentase laporan pengawasan terhadap keamanan penerbangan yang ditindaklanjuti | % | 95 | 30 | 100 | 80 | 85 |
| | | 3) Jumlah laporan pengawasan terhadap pesawat udara | Laporan | 150 | 20 | 34 | 25 | 46 |
| | | 4) Prosentase laporan pengawasan terhadap pesawat udara yang ditindaklanjuti | % | 60 | 30 | 61 | 35 | 31 |
| | | 5) Jumlah laporan pemantauan kejadian (RTB/RTA/Diversion) | Laporan | 52 | 12 | 40 | 10 | 46 |
| | | 6) Jumlah laporan pengawasan terhadap kegiatan pelayanan navigasi penerbangan | Laporan | 90 | 12 | 12 | 18 | 47 |

| NO | SASARAN | INDIKATOR KINERJA KEGIATAN | SATUAN | PENCAPAIAN TARGET | | | | | |
|----|--|----------------------------|---|-------------------|--------|-----------|--------|-----------|----|
| | | | | Target | 2015 | | 2016 | | |
| | | | | 2015-2019 | Target | Realisasi | Target | Realisasi | |
| | | 7) | Prosentase laporan pengawasan terhadap kegiatan pelayanan navigasi penerbangan yang ditindaklanjuti | % | 35 | 20 | 7.4 | 20 | 26 |
| | | 8) | Jumlah laporan pengawasan terhadap obstacle | Laporan | 102 | 15 | 16 | 17 | 13 |
| | | 9) | Prosentase laporan pengawasan terhadap obstacle yang ditindaklanjuti | % | 45 | 7 | 18 | 20 | 41 |
| | | 10) | Jumlah laporan pengawasan terhadap pemenuhan standar sertifikasi bidang navigasi penerbangan | Laporan | 97 | 14 | 14 | 18 | 13 |
| | | 11) | Prosentase laporan pengawasan terhadap pemenuhan standar bidang navigasi penerbangan yang ditindaklanjuti | % | 35 | 30 | 100 | 20 | 41 |
| | | 12) | Jumlah laporan pengawasan terhadap bandar udara yang bersertifikat / register | Laporan | 171 | 20 | 31 | 31 | 19 |
| | | 13) | Prosentase laporan pengawasan terhadap bandar udara yang bersertifikat / register yang ditindaklanjuti | % | 40 | 20 | 25 | 25 | 27 |
| 2 | 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 (Contingency Plan) | Laporan | 116 | 16 | 30 | 25 | 33 |

| NO | SASARAN | INDIKATOR KINERJA KEGIATAN | SATUAN | PENCAPAIAN TARGET | | | | | |
|----|---|----------------------------|---|-------------------|--------|-----------|--------|-----------|-------|
| | | | | Target | 2015 | | 2016 | | |
| | | | | 2015-2019 | Target | Realisasi | Target | Realisasi | |
| 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 | 200 | 30 | 35 | 35 | 35 |
| | | 16) | Jumlah laporan pengawasan terhadap terpenuhinya standar kegiatan jasa terkait bandar udara | Laporan | 64 | 10 | 12 | 12 | 35 |
| | | 17) | Prosentase laporan pengawasan terhadap terpenuhinya standar kegiatan jasa terkait bandar udara yang ditindaklanjuti | % | 35 | 20 | 25 | 25 | 29 |
| | | 18) | Jumlah laporan monitoring pelayanan kegiatan angkutan udara | Laporan | 73 | 8 | 12 | 12 | 12 |
| | | 19) | Prosentase laporan monitoring pelayanan kegiatan angkutan udara yang ditindaklanjuti | % | 55 | 30 | 42 | 42 | 81 |
| | | 20) | Jumlah laporan pengawasan terhadap pelaksanaan Flight Approval (FA) | Laporan | 185 | 30 | 35 | 35 | 35 |
| | | 21) | Jumlah laporan pengawasan terhadap pelaksanaan ijin rute | Laporan | 185 | 30 | 35 | 35 | 35 |
| | | 22) | Jumlah laporan pengawasan terhadap implementasi tarif angkutan udara | Laporan | 185 | 30 | 35 | 35 | 35 |
| 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 | 94 | 86 | 88 | 88 | 99 |
| | | 24) | Jumlah pegawai yang menjadi inspektur penerbangan | Orang | 55 | 46 | 40 | 48 | 43 |
| 5 | Meningkatnya kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV | 25) | Tingkat penyerapan anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara | % | 87 | 87 | 68.48 | 89 | 86.73 |

| NO | SASARAN | INDIKATOR KINERJA KEGIATAN | SATUAN | PENCAPAIAN TARGET | | | | |
|----|---|--|---------|-------------------|-------------|---------------|---------------|---------------|
| | | | | Target | 2015 | | 2016 | |
| | | | | 2015-2019 | Target | Realisasi | Target | Realisasi |
| | dalam mewujudkan good governance | 26) Nilai aset Kantor Otoritas Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi | Rupiah | 343,369,578,555 | 369,578,555 | 4,608,601,846 | 4,500,000,000 | 5,754,429,050 |
| 6 | Menurunnya emisi gas buang moda transportasi udara | 27) Jumlah pengukuran emisi gas buang CO2 pada kendaraan operasional sisi udara | Laporan | 39 | 3 | 4 | 6 | 1 |
| | | 28) Jumlah laporan pengawasan pengelolaan lingkungan hidup Bandar Udara | Laporan | 39 | 3 | 4 | 6 | 4 |
| 7 | 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 | 27 | 2 | 2 | 3 | 2 |
| | | 30) Prosentase temuan hasil pengawasan pelayanan perintis dan subsidi angkutan udara | % | 60 | 50 | 50 | 55 | 100 |

Sumber : LAKIP Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV 2015-2016

1.1.2 Capaian Kinerja Fisik Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015-2016

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.

Peraturan lain yang berkaitan dengan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV adalah PM 22 Tahun 2015 tentang Peningkatan Fungsi Pengendalian dan Pengawasan oleh Kantor Otoritas Bandar Udara, dan dijabarkan lebih lanjut pada KP 459 tahun 2015, menyatakan bahwa Kantor Otoritas Bandar Udara melaksanakan pengendalian dan pengawasan kegiatan penerbangan di bandar udara yang menjadi wilayah kerjanya. Ruang lingkup obyek pengendalian dan pengawasan meliputi : personel, fasilitas, prosedur, dokumen, manajemen dan kemampuan finansial. Sementara PM 37 Tahun 2017 tentang Peta Jabatan dan Uraian Jenis Kegiatan Jabatan di Lingkungan Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan menyatakan bahwa uraian jenis kegiatan jabatan wajib digunakan sebagai materi muatan dalam penyusunan rencana kerja, sasaran kerja dan penilaian prestasi kerja pegawai ASN.

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 84 orang dengan komposisi sebagai berikut :

Tabel 1.2
Komposisi Pegawai Negeri Sipil
Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Berdasarkan Golongan
Per Januari 2016

| 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 | 0 | 13 | 2 | 5 | 14 | 18 | 20 | 8 | 2 | 1 | 1 | - | - | 84 |
| | JUMLAH | 20 | | | | 61 | | | | 3 | | | | | 84 |

Sumber : Daftar Nominatif Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV, 2017

Tabel 1.3
Komposisi Pegawai Negeri Sipil
Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Berdasarkan Pendidikan
Per Januari 2017

| NO | UNIT KERJA | PENDIDIKAN | | | | | | | | |
|----|---------------|------------|------|------|-----|------|-------|---------|-----|-----------|
| | | SD | SLTP | SLTA | D.I | D.II | D.III | S.1/DIV | S.2 | JML |
| 1 | KOBU IV | | | 13 | 0 | 0 | 11 | 50 | 10 | 84 |
| | JUMLAH | | | | | | | | | 84 |

Sumber : Daftar Nominatif Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV, 2017

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 di lingkungan 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 | Dummy dangerous goods | 2016 | Otban IV | Baik |
| 2 | Boottle liquid checker | 2016 | Otban IV | Baik |
| 3 | Alat Uji Foam | 2014 | Otban IV | Baru |

| | | | | |
|----|---|------|--------------|-------|
| 4 | Simulated X-Ray | 2013 | Kantor Pusat | Baik |
| 5 | Training Kit Explosive Threat Essensial | 2013 | Kantor Pusat | Baik |
| 6 | Large CTP – Combine Test Piece | 2013 | Kantor Pusat | Baik |
| 7 | Liquid Explosive Training Kit | 2012 | Kantor Pusat | Rusak |
| 8 | Liquid Tester | 2012 | Kantor Pusat | Baik |
| 9 | Portable X-Ray | 2012 | Kantor Pusat | Rusak |
| 10 | CTP – Combine Test Piece | 2012 | Kantor Pusat | Baik |
| 11 | Xample Explosive | 2011 | Otban IV | Baik |
| 12 | Xample Gun and Bullets | 2010 | Otban IV | Baik |
| 13 | DG Article | 2010 | Otban IV | Baik |
| 14 | CTP - Combine Test Piece | 2010 | Otban IV | Baik |

SEKSI ANGKUTAN UDARA DAN KELAİK UDARAAN

| No | Nama Peralatan | Tahun | Instansi | Kondisi |
|----|--|-------|----------|---------|
| 1 | Peralatan Penunjang Inspektur Penerbangan | 2017 | Otban IV | Baik |
| 2 | Peralatan Aircraft Investigation Tool Kit Set | 2014 | Otban IV | Baru |
| 3 | Aplikasi Pengawasan Slot Time / Angkutan Udara | 2014 | Otban IV | Baru |
| 4 | Peralatan Multimedia Penunjang Inspektur | 2014 | Otban IV | Baru |
| 5 | Aplikasi Pengawasan Teknologi Informasi Komunikasi / Pesawat Udara | 2013 | Otban IV | Baik |

SEKSI PENGOPERASIAN BANDAR UDARA

| No | Nama Peralatan | Tahun | Instansi | Kondisi |
|----|--|-------|----------|---------|
| 1 | Peralatan Penunjang Sertifikasi Peralatan dan Utilitas Bandara | 2017 | Otban IV | Baik |
| 2 | Multimedia penunjang operation aerodrome Inspektor | 2016 | Otban IV | Baik |

| | | | | |
|---|--|------|----------|------|
| 3 | Peralatan Operasional perpanjangan lisensi | 2016 | Otban IV | Baik |
| 4 | Peralatan ambient air monitor | 2016 | Otban IV | Baik |
| 5 | Peralatan sound level calibrator dan sound level | 2016 | Otban IV | Baik |
| 6 | GPS Geodesi | 2014 | Otban IV | Baru |
| 7 | Alat Survey KKOP (Total Station) | 2012 | Otban IV | Baik |
| 8 | Peta Digital NTB dan NTT | 2012 | Otban IV | Baik |
| 9 | 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 Pengolah Data Navigation Inspector Dan Navigasi | 2017 | Otban IV | Baru |
| 2 | Peralatan Communication System Analyzer | 2014 | Otban IV | Baik |
| 3 | Peralatan Communication System Analyzer | 2014 | Otban IV | Baru |
| 4 | GSE Tahap III (Water Flow Meter, Break Tester (Heavy Vechile), Pin Gauge Tester, Air Flow Meter, Exhaust Smoke Analyzer) | 2014 | Otban IV | Baru |
| 5 | Database Monitoring II | 2014 | Otban IV | Baru |
| 7 | Radar Tools | 2013 | Otban IV | Baik |
| 9 | GSE Tahap II (Load BankTester, 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 |
| 10 | Test Instrumen (Signal Generator Base Unit, ILSA/OR Analyzer, Portable Receiver and Direction Finder) | 2013 | Otban IV | Baik |
| 11 | Database Monitoring I | 2013 | Otban IV | Baik |

| | | | | |
|----|---|------|----------|------|
| 12 | Alat Performance Check (Recording System, Receiver Air Ground Rack Mount (include Antena) | 2013 | Otban IV | Baik |
| 13 | UPS 6 KVA | 2013 | Otban IV | Baik |
| 14 | Peralatan Monitoring FIDS | 2013 | Otban IV | Baik |
| 15 | Peralatan Slope Indicator dan Binocular | 2012 | Otban IV | Baik |
| 16 | Peralatan Test Instrumen Elektronika/Navigasi (Oscilloscope) | 2012 | Otban IV | Baik |
| 17 | Pengadaan Tools (Electronic & Computer Toolkits, Integrate Thermometer, AC/DC Clampmeter) | 2011 | Otban IV | Baik |
| 18 | Alat Performance Check (Scopemeter, Frekuensi meter, Thermometer Infrared) | 2011 | Otban IV | Baik |

| TATA USAHA | | | | |
|------------|---|-------|----------|---------|
| No | Nama Peralatan | Tahun | Instansi | Kondisi |
| 1 | Water Supply System Gedung Operasional | 2017 | Otban IV | Baik |
| 2 | Aplikasi Database Intern Penunjang Kegiatan Operasional Dan Manajemen KOBU Wilayah IV | 2016 | Otban IV | Baik |
| 3 | Server | 2015 | Otban IV | Baik |

1.1.3 Realisasi Kinerja Keuangan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015-2017

Selama Tahun Anggaran 2015 – 2017, terjadi perubahan jenis program kegiatan untuk Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Pada tahun 2015, terdapat 3 (tiga) 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 2016 terdapat 2 (dua) program jenis kegiatan yaitu :

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

Pada tahun 2017 terdapat 3 (tiga) program jenis kegiatan yaitu :

1. Program Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara
2. Program Pengawasan dan Pembinaan Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara
3. Dukungan Manajemen dan Dukungan Teknis Lainnya Ditjen Perhubungan udara

Tabel 1.4
Alokasi dan Realisasi Anggaran
Kegiatan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV
Tahun 2015 – 2016

| Program Kegiatan/ Tahun | Pagu | Realisasi | % |
|-------------------------|----------------|----------------|-------|
| Tahun 2014 : | 29.789.870.000 | 24.334.783,143 | 81,69 |
| Tahun 2015 : | 31.739.965.000 | 21.735.819.000 | 68,48 |
| Tahun 2016 : | 39.958.002.000 | 38.427.250.000 | 86,73 |
| Tahun 2017 : | 36.598.069.000 | 32.845.397.042 | 89,75 |

Sumber : LAKIP Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV 2015-2017

Dari tabel 1-4 diatas menunjukkan kegiatan yang dilaksanakan pada Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV dalam kurun waktu 2015-2017. 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 sistim 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.

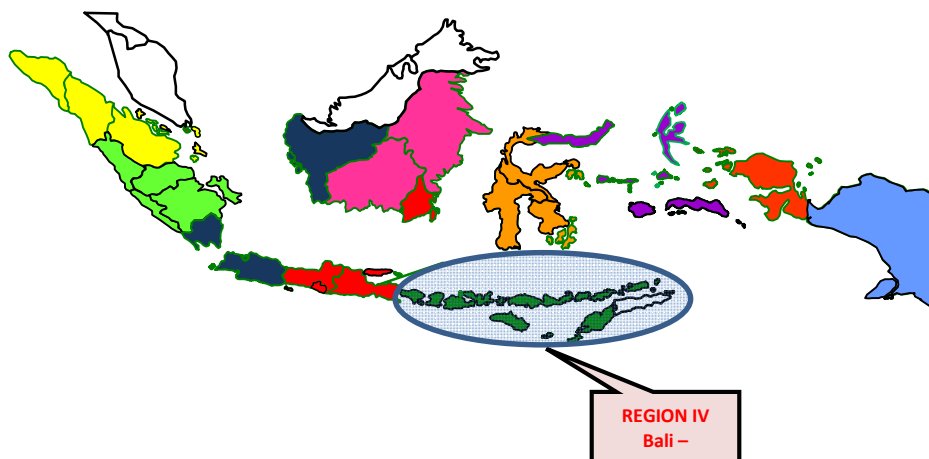
Pengendalian dan Pengawasan yang dilakukan Kantor Otoritas diatur dalam PM 22 Tahun 2015 dan meliputi :

- Pemberian arahan, bimbingan, perpanjangan perizinan (Sertifikat Organisasi dan Lisensi Personel) dan melaksanakan pengawasan dalam bentuk inspeksi, pengamatan, pemantauan dan memberikan tindakan korektif di bidang Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara;
- Pemberian arahan, bimbingan, Persetujuan Terbang (*Flight Approval*), Perpanjangan Perizinan Kegiatan Usaha Penunjang Angkutan Udara dan melaksanakan pengawasan dalam bentuk inspeksi, pengamatan, pemantauan dan memberikan tindakan korektif di bidang Angkutan Udara serta pelaksanaan dan koordinasi fasilitas kegiatan penerbangan internasional (*Facilitation/FAL*)
- Pemberian arahan, bimbingan, perpanjangan perizinan (Izin, Pengesahan, Rekomendasi, Sertifikat Fasilitas/Peralatan/Organisasi dan Lisensi Personel)

- dan melaksanakan pengawasan dalam bentuk inspeksi, pengamatan, pemantauan dan memberikan tindakan korektif di bidang Bandar Udara;
- Pemberian arahan, bimbingan dan melaksanakan pengawasan dalam bentuk inspeksi, pengamatan, pemantauan dan memberikan tindakan korektif di bidang Navigasi Penerbangan; dan
 - Pemberian arahan, bimbingan, perpanjangan perizinan (Izin, Sertifikat Fasilitas/Peralatan/Organisasi dan Lisensi Personel), pemberian PAS Bandar Udara (orang dan kendaraan) dan melaksanakan pengawasan dalam bentuk inspeksi, pengamatan, pemantauan, survey, pengujian dan memberikan tindakan korektif di bidang Keamanan Penerbangan, kargo/pos, barang berbahaya serta Pelayanan Darurat.

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 Aroeboesman (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. Umu Mehang 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 rangka untuk meningkatkan fungsi pengawasan dan pengendalian Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV untuk Bandar Udara Wilayah Kerja yang mempunyai Jumlah Penumpang dan Penerbangan yang cukup ramai, ke depan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV akan membentuk **Kantor Operasional (regional office) di Lombok, Kupang, Maumere dan Labuan Bajo** serta menempatkan personil inspector untuk lebih memudahkan koordinasi dan membantu stakeholder di Bandar Udara tersebut.

Selain itu 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 Business 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 dilingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV yang dapat ditingkatkan pola kariernya untuk menduduki jabatan di unit kerja yang dilingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Jumlah pegawai Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV saat ini sebanyak 84 orang. Anggaran yang dikelola Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV cenderung meningkat setiap tahunnya. Pada Tahun 2017, total pagu anggaran sebesar Rp. 36.598.069.000,-. Selain itu, Ditjen Perhubungan Udara mengelola aset sebesar Rp.30.178.707.834,-, dan penerimaan PNBPN, dimana realisasi Tahun 2017 sebesar Rp. 5.188.851.760,-.

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 mendasarkan 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 ketentuan 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 Inteligent |
| 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 mengamanatkan 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)* pelaksanaannya. 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 Agung di Bali, Gunung Rinjani di Lombok, Gunung Raung di Banyuwangi. Pada tahun 2015 Gunung Rinjani di Lombok, Gunung Raung di Banyuwangi dan pada tahun 2017 Gunung Agung di Bali mengalami 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 kontruksi 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 perdalaman, 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 873 tahun 2017 tentang Reviu Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015- 2019

2.3 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN DITJEN PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2015-2019

2.3.1 Visi

Sebagai bentuk dukungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara guna pencapaian visi misi Presiden yang telah ditetapkan serta visi dan misi Kementerian Perhubungan, maka Direktorat Jenderal Perhubungan Udara memiliki visi dan misi sebagai berikut: *“Terwujudnya Konektivitas Nasional Dalam Penyelenggaraan Transportasi Udara yang Handal, Berdaya Saing dan Memberikan Nilai Tambah”*

Konektivitas Nasional adalah terhubungnya antar wilayah di seluruh nusantara termasuk angkutan perkotaan baik dengan transportasi darat, kereta api, laut, sungai dan penyeberangan serta udara;

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

Berdaya Saing diindikasikan oleh tersedianya layanan transportasi udara 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 udara 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*) serta dapat berperan dalam pengembangan wilayah.

2.3.2 Misi

Mengacu pada tugas, fungsi dan wewenang yang telah dimandatkan oleh peraturan perundang undangan dan penjabaran dari misi pembangunan nasional, maka ditetapkan misi sebagai berikut :

1. Meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi udara dalam upaya peningkatan pelayanan jasa transportasi;
2. Meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi udara untuk mendukung pengembangan konektivitas antar wilayah;
3. Meningkatkan kinerja pelayanan jasa transportasi udara;
4. Meningkatkan Kapasitas sarana dan prasarana pelayanan transportasi udara;
5. Meningkatkan peran daerah, BUMN dan swasta dalam penyediaan infrastruktur sub sektor transportasi udara;
6. Restrukturisasi dan reformasi sub sektor transportasi udara di bidang peraturan, kelembagaan, Sumber Daya Manusia (SDM) dan pelaksanaan penegakan hukum secara konsisten;
7. Mewujudkan pengembangan transportasi udara dan teknologi transportasi udara yang ramah lingkungan untuk mengantisipasi perubahan iklim.

2.3.3 Tujuan

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

1. Meningkatkan konektivitas antar wilayah;
2. Meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi udara;
3. Meningkatkan kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara;
4. Meningkatkan kapasitas sarana dan prasarana transportasi udara;
5. Meningkatkan layanan transportasi udara di daerah rawan bencana, perbatasan, terluar dan terpencil;

2.3.4 Sasaran Strategis

Sasaran strategis pembangunan Ditjen Perhubungan Udara merupakan kondisi yang diinginkan dapat dicapai sebagai suatu Outcome dari beberapa program yang dilaksanakan. Dalam penyusunannya, dirumuskan dari sasaran nasional pembangunan sektor transportasi udara dalam RPJMN Tahun 2015-2019, Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 dan memperhatikan permasalahan dan capaian pembangunan tahun 2010-2014 serta menjabarkan misi Ditjen Perhubungan Udara. Penjabaran menggunakan pendekatan metode *balanced scorecard (BSC)* yang dibagi dalam empat perspektif yaitu *Stakeholder perspective, customer perspective, internal proses perspective* dan *learning and growth perspective*.

Adapun sasaran pembangunan infrastruktur transportasi Tahun 2015-2019, dapat diuraikan sebagai berikut :

1. *Stakeholders Perspective*

Menjabarkan visi dari Ditjen Perhubungan Udara maka sasaran strategis pertama (SS-1) yang akan dicapai adalah terwujudnya pelayanan transportasi yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah dalam rangka mewujudkan konektivitas nasional, dengan indikator kinerja : Rasio Konektivitas Antar Wilayah.

2. *Customer Perspective*

Menjabarkan visi dari Ditjen Perhubungan Udara maka disusun sasaran strategis *Customer Perspective* sebagai berikut :

a. Sasaran strategis kedua (SS-2) yang akan dicapai adalah meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara, dengan indikator kinerja :

- 1) Rasio kejadian kecelakaan transportasi udara
- 2) Rasio *Air Traffic Incident* (<4 kejadian dari 100.000 pergerakan);
- 3) Rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara;
- 4) Rasio pemenuhan sertifikasi di bidang pelayanan navigasi penerbangan;
- 5) Rasio pemenuhan sertifikasi Bandar Udara;

b. Sasaran strategis ketiga (SS-3) yang akan dicapai adalah meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara, dengan indikator kinerja :

- 1) Persentase penurunan gas rumah kaca dari sektor transportasi udara;
- 2) Persentase capaian *On Time Performance (OTP)* sub sektor transportasi udara;
- 3) Persentase kepuasan pengguna jasa terhadap layanan jasa berbasis online untuk sertifikasi personil operasi pesawat udara;
- 4) Persentase kota/daerah yang terhubung;

c. Sasaran strategis keempat (SS-4) yang akan dicapai adalah meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi udara, dengan indikator kinerja :

- 1) Persentase peningkatan kapasitas sarana transportasi udara;
- 2) Persentase peningkatan kapasitas prasarana transportasi udara;

d. Sasaran strategis kelima (SS-5) yang akan dicapai adalah meningkatnya layanan transportasi udara di daerah rawan bencana, perbatasan, terluar dan terpencil, dengan indikator kinerja : rasio layanan transportasi udara daerah rawan bencana, perbatasan, terluar dan terpencil.

3. *Internal Process Perspective*

Menjabarkan visi dari Ditjen Perhubungan Udara maka disusun sasaran strategis *Internal Process Perspective* sebagai berikut :

a. Sasaran strategis keenam (SS-6) yang akan dicapai adalah terlaksananya perumusan kebijakan dalam penyelenggaraan transportasi udara, dengan indikator kinerja :

- 1) Persentase pelaksanaan deregulasi peraturan di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara;
4. *Learn and Growth Perspective*
Menjabarkan visi dari Ditjen Perhubungan Udara maka disusun sasaran strategis *Learn and Growth Perspective* sebagai berikut :
- a. Sasaran strategis ketujuh (SS-7) yang akan dicapai adalah tersedianya SDM Ditjen Perhubungan Udara yang kompeten dan professional, dengan indikator kinerja :
 - 1) Persentase pemenuhan kebutuhan jabatan fungsional teknisi penerbangan yang bersertifikat;
 - 2) Rasio pemenuhan inspektur penerbangan;
 - b. Sasaran strategis kedelapan (SS-8) yang akan dicapai adalah terwujudnya *good governance and clean government* di Ditjen Perhubungan Udara, dengan indikator kinerja :
 - 1) Nilai AKIP Ditjen Perhubungan Udara;
 - 2) Persentase penyerapan Anggaran Ditjen Perhubungan Udara;
 - 3) Persentase nilai asset Ditjen Perhubungan Udara yang diinventarisasi.

Sasaran pembangunan transportasi udara pada prinsipnya sejalan dengan sasaran pembangunan nasional yang tertuang dalam RPJMN Tahun 2015-2019 dan Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019. Keterkaitan antara tujuan dan sasaran Ditjen Perhubungan Udara diuraikan pada tabel berikut.

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

| NO | TUJUAN | SASARAN | IKU |
|----|---|---|--|
| 1 | Meningkatkan konektivitas antar wilayah | Terwujudnya pelayanan transportasi udara yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah dalam rangka mewujudkan konektivitas nasional | Rasio Konektivitas Antar Wilayah. |
| 2 | Meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi udara; | Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara | 1)Rasio kejadian kecelakaan transportasi udara 2)Rasio Air Traffic Incident (<4 kejadian dari 100.000 pergerakan); 3)Rasio gangguan keamanan pada pelayanan jasa transportasi udara; 4)Rasio pemenuhan sertifikasi di bidang pelayanan navigasi penerbangan; 5)Rasio pemenuhan sertifikasi Bandar Udara; |

| NO | TUJUAN | SASARAN | IKU |
|----|--|--|--|
| 3 | Meningkatkan kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara | Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara | 1) Persentase penurunan gas rumah kaca dari sektor transportasi udara; 2) Persentase capaian <i>On Time Performance (OTP)</i> sub sektor transportasi udara; 3) Persentase kepuasan pengguna jasa terhadap layanan jasa berbasis online untuk sertifikasi personil operasi pesawat udara; 4) Persentase kota/daerah yang terhubung; |
| 4 | Meningkatkan kapasitas sarana dan prasarana transportasi udara | Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi udara | 1) Persentase peningkatan kapasitas sarana transportasi udara; 2) Persentase peningkatan kapasitas prasarana transportasi udara; |
| 5 | Meningkatkan layanan transportasi udara di daerah rawan bencana, perbatasan, terluar dan terpencil | Meningkatnya layanan transportasi udara di daerah rawan bencana, perbatasan, terluar dan terpencil | Rasio layanan transportasi udara daerah rawan bencana, perbatasan, terluar dan terpencil. |
| | Mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik. | Terlaksananya perumusan kebijakan dalam penyelenggaraan transportasi udara | Persentase pelaksanaan deregulasi peraturan di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara. |
| | | Terwujudnya <i>good governance and clean government</i> di Ditjen Perhubungan Udara | 1) Nilai AKIP Ditjen Perhubungan Udara; 2) Persentase penyerapan Anggaran Ditjen Perhubungan Udara; 3) Prosentasi nilai asset Ditjen Perhubungan Udara yang diinventarisasi. |
| | Meningkatkan profesionalisme SDM transportasi udara; | Tersedianya SDM Ditjen Perhubungan Udara yang kompeten dan profesional | 1) Persentase pemenuhan kebutuhan jabatan fungsional teknisi penerbangan yang bersertifikat; 2) Rasio pemenuhan inspektur penerbangan; |

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) | Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara | 1 Rasio Laporan Pengawasan terhadap Keamanan Penerbangan yang ditindaklanjuti 2 Rasio Laporan Pengawasan terhadap Pelayanan Darurat yang ditindaklanjuti 3 Rasio Laporan Pengawasan terhadap Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara yang ditindaklanjuti 4 Rasio Laporan Pengawasan terhadap pemenuhan standard kegiatan pelayanan navigasi penerbangan yang ditindaklanjuti 5 Rasio Laporan Pengawasan terhadap pelayanan dan pengoperasian bandar udara yang ditindaklanjuti 6 Jumlah Kegiatan Pengendalian terhadap fasilitas/peralatan dan pengoperasian bandar udara |
| 2) | Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi | 7 Rasio Laporan Pengawasan Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara yang ditindaklanjuti |

| NO | SASARAN STRATEGIS | INDIKATOR KINERJA KEGIATAN |
|----|--|---|
| | | 8 Rasio Laporan Pengawasan Kegiatan Angkutan Udara yang ditindaklanjuti |
| 3) | Tersedianya SDM Transportasi udara yang kompeten dan profesional di wilayah kerja KOBU | 9 Rasio Pemenuhan Kompetensi bagi Inspektur Penerbangan |
| 4) | Terwujudnya good governance dan clean governance di lingkungan KOBU | 10 Tingkat penyerapan anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara |
| | | 11 Nilai aset Kantor Otoritas Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi |
| 5) | Meningkatnya layanan transportasi di daerah rawan bencana, perbatasan, terluar dan terpencil | 12 Rasio laporan pengawasan implementasi pelayanan perintis dan subsidi angkutan udara yang ditindaklanjuti |

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

Capaian Indikator Kinerja Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015 - 2017

3.1. Capaian Indikator Kinerja Renstra Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015-2017

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 2015-2017, gambaran terhadap pencapaian kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV selama tahun 2015 s/d tahun 2016 dapat dilihat pada Tabel 1.1 berikut :

Tabel 1.1
Capaian Indikator Kinerja Kegiatan
Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015-2016

| NO | SASARAN | INDIKATOR KINERJA KEGIATAN | SATUAN | PENCAPAIAN TARGET | | |
|----|---|----------------------------|---|-------------------|------|----|
| | | | | 2015 | 2016 | |
| 1 | Menurunnya angka kecelakaan transportasi udara di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV | 1) | Jumlah laporan pengawasan terhadap keamanan penerbangan | Laporan | 30 | 95 |
| | | 2) | Prosentase laporan pengawasan terhadap keamanan penerbangan yang ditindaklanjuti | % | 100 | 85 |
| | | 3) | Jumlah laporan pengawasan terhadap pesawat udara | Laporan | 34 | 46 |
| | | 4) | Prosentase laporan pengawasan terhadap pesawat udara yang ditindaklanjuti | % | 61 | 31 |
| | | 5) | Jumlah laporan pemantauan kejadian (RTB/RTA/Diversion) | Laporan | 40 | 46 |
| | | 6) | Jumlah laporan pengawasan terhadap kegiatan pelayanan navigasi penerbangan | Laporan | 12 | 47 |
| | | 7) | Prosentase laporan pengawasan terhadap kegiatan pelayanan navigasi penerbangan yang ditindaklanjuti | % | 7.4 | 26 |

| NO | SASARAN | INDIKATOR KINERJA KEGIATAN | SATUAN | PENCAPAIAN TARGET | | |
|----|---|----------------------------|---|-------------------|------|----|
| | | | | 2015 | 2016 | |
| | | 8) | Jumlah laporan pengawasan terhadap obstacle | Laporan | 16 | 13 |
| | | 9) | Prosentase laporan pengawasan terhadap obstacle yang ditindaklanjuti | % | 18 | 41 |
| | | 10) | Jumlah laporan pengawasan terhadap pemenuhan standar sertifikasi bidang navigasi penerbangan | Laporan | 14 | 13 |
| | | 11) | Prosentase laporan pengawasan terhadap pemenuhan standar bidang navigasi penerbangan yang ditindaklanjuti | % | 100 | 41 |
| | | 12) | Jumlah laporan pengawasan terhadap bandar udara yang bersertifikat / register | Laporan | 31 | 19 |
| | | 13) | Prosentase laporan pengawasan terhadap bandar udara yang bersertifikat / register yang ditindaklanjuti | % | 25 | 27 |
| 2 | 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 (Contingency Plan) | Laporan | 30 | 33 |
| 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 | 35 | 35 |
| | | 16) | Jumlah laporan pengawasan terhadap terpenuhinya standar kegiatan jasa terkait bandar udara | Laporan | 12 | 35 |
| | | 17) | Prosentase laporan pengawasan terhadap terpenuhinya standar kegiatan jasa terkait bandar udara yang ditindaklanjuti | % | 25 | 29 |
| | | 18) | Jumlah laporan monitoring pelayanan kegiatan angkutan udara | Laporan | 12 | 12 |
| | | 19) | Prosentase laporan monitoring pelayanan kegiatan angkutan udara yang ditindaklanjuti | % | 42 | 81 |
| | | 20) | Jumlah laporan pengawasan terhadap pelaksanaan Flight Approval (FA) | Laporan | 35 | 35 |
| | | 21) | Jumlah laporan pengawasan terhadap pelaksanaan ijin rute | Laporan | 35 | 35 |
| | | 22) | Jumlah laporan pengawasan | Laporan | 35 | 35 |

| NO | SASARAN | INDIKATOR KINERJA KEGIATAN | SATUAN | PENCAPAIAN TARGET | | |
|----|---|----------------------------|--|-------------------|---------------|---------------|
| | | | | 2015 | 2016 | |
| | | | terhadap implementasi tarif angkutan udara | | | |
| 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 | 88 | 99 |
| | | 24) | Jumlah pegawai yang menjadi inspektur penerbangan | Orang | 40 | 43 |
| 5 | Meningkatnya kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV dalam mewujudkan good governance | 25) | Tingkat penyerapan anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara | % | 68.48 | 86.73 |
| | | 26) | Nilai aset Kantor Otoritas Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi | Rupiah | 4,608,601,846 | 5,754,429,050 |
| 6 | Menurunnya emisi gas buang moda transportasi udara | 27) | Jumlah pengukuran emisi gas buang CO2 pada kendaraan operasional sisi udara | Laporan | 4 | 1 |
| | | 28) | Jumlah laporan pengawasan pengelolaan lingkungan hidup Bandar Udara | Laporan | 4 | 4 |
| 7 | 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 | 2 |
| | | 30) | Prosentase temuan hasil pengawasan pelayanan perintis dan subsidi angkutan udara | % | 50 | 100 |

Sumber : LAKIP Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV 2015-2017

3.1.1 Capaian Menurunnya angka kecelakaan transportasi udara di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV

Capaian Menurunnya angka kecelakaan transportasi udara di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV selama tahun 2015-2017 antara lain meliputi :

1. Jumlah laporan pengawasan terhadap keamanan penerbangan tahun 2016 terjadi kenaikan capaian jika dibandingkan dengan tahun 2015. Pada tahun 2015 capaian realisasi mencapai 125% sedangkan pada tahun 2016 mencapai 339%, hal ini merupakan capaian yang sangat baik bagi kinerja kantor otoritas bandar udara wilayah IV karena kegiatan pengawasan terhadap keamanan selalu dilakukan secara komprehensif bersinergi dengan kegiatan bidang lainnya. Pada Tahun 2017 target **Jumlah Laporan dan Prosentase laporan pengawasan terhadap kemandirian penerbangan yang ditindaklanjuti** di revisi menjadi **Rasio Laporan Pengawasan terhadap Keamanan Penerbangan yang ditindaklanjuti** dan hasil kegiatannya mencapai 0.91 ;
2. Jumlah laporan pengawasan terhadap pesawat udara tahun 2016 terjadi peningkatan capaian jika dibandingkan dengan tahun 2015. Pada tahun 2015 capaian realisasi mencapai 170% sedangkan pada tahun 2016 mencapai 184%. Jumlah peningkatan laporan pengawasan terhadap pesawat udara ini terjadi karena Kantor Otoritas Bandar Udara meningkatkan giat

pengawasan pada setiap traffic penerbangan high season yaitu ketika masa liburan atau event tertentu dengan melakukan rampcheck dan pengawasan setiap pesawat yang datang ke Bandara I Gusti Ngurah Rai Bali, Selain itu dengan ada peristiwa Erupsi Gunung Raung dan Gunung Rinjani pada tahun 2106 dan pada tahun 2017 terjadi erupsi gunung Agung sehingga mengakibatkan tingkat pengawasan terhadap pesawat udara ditingkatkan guna memastikan bahwa dampak dari abu vulkanik tidak merusak mesin pesawat. Pada Tahun 2017 target **Jumlah laporan pengawasan terhadap pesawat udara dan Prosentase laporan pengawasan terhadap pesawat udara yang ditindaklanjuti** di revisi menjadi **Rasio Laporan Pengawasan terhadap Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara yang ditindaklanjuti** dan Rasio hasil kegiatannya mencapai 1;

3. Jumlah laporan pemantauan kejadian (RTB/RTA/Diversion) tahun 2016 terjadi peningkatan capaian jika dibandingkan dengan tahun 2015. Pada tahun 2015 capaian realisasi mencapai -133.33% sedangkan pada tahun 2016 mencapai -260% untuk Tahun 2017 kegiatan ini termasuk dalam indikator kinerja **Rasio Laporan Pengawasan terhadap Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara yang ditindaklanjuti** ;
4. Jumlah laporan pengawasan terhadap kegiatan pelayanan navigasi penerbangan tahun 2016 terjadi peningkatan capaian jika dibandingkan dengan tahun 2015. Hal ini disebabkan terlaksananya beberapa kegiatan untuk memverifikasi kesiapan pelayanan navigasi oleh perum LPNPI (Airnav). Pada tahun 2015 capaian realisasi mencapai 100% sedangkan pada tahun 2016 mencapai 261.11% Pada Tahun 2017 target **Jumlah laporan pengawasan terhadap kegiatan pelayanan navigasi penerbangan dan laporan pengawasan terhadap kegiatan pelayanan navigasi penerbangan yang ditindaklanjuti** target indikator kinerja menjadi **Rasio Laporan Pengawasan terhadap pemenuhan standard kegiatan pelayanan navigasi penerbangan yang ditindaklanjuti** dimana Rasio hasil kegiatannya mencapai 1;
5. Jumlah laporan pengawasan terhadap obstacle tahun 2016 terjadi penurunan capaian jika dibandingkan dengan tahun 2015. Pada tahun 2015 capaian realisasi mencapai 106.67% sedangkan pada tahun 2016 mencapai 76.47% Penurunan jumlah laporan ini disebabkan karena pengajuan ijin Bangunan ataupun benda tumbuh di wilayah kerja kantor otoritas bandar udara wilayah IV berkurang dan juga pemahaman masyarakat sekitar bandara semakin tinggi sehingga terjadi pengurangan pendirian bangunan yang bersifat obstacle bagi penerbangan Pada Tahun 2017 Indikator kegiatan ini menjadi **Rasio Laporan Pengawasan terhadap pelayanan dan pengoperasian bandar udara yang ditindaklanjuti**.
6. Jumlah laporan pengawasan terhadap pemenuhan standar sertifikasi bidang navigasi penerbangan tahun 2016 terjadi penurunan capaian jika dibandingkan dengan tahun 2015. Pada tahun 2015 capaian realisasi mencapai 100% sedangkan pada tahun 2016 mencapai 72.22 % Pada Tahun 2017 target indikator kinerja menjadi **Rasio Laporan Pengawasan terhadap pemenuhan standard kegiatan pelayanan navigasi penerbangan yang ditindaklanjuti** dan Rasio hasil kegiatannya mencapai 1.
7. Jumlah laporan pengawasan terhadap bandar udara yang bersertifikat / register tahun 2016 terjadi penurunan capaian jika dibandingkan dengan tahun 2015. Pada tahun 2015 capaian realisasi mencapai 155% sedangkan pada tahun 2016 mencapai 61.29% Dengan terpenuhinya standar beberapa bandar udara bersertifikat/register tingkat pengawasan tetap dilakukan namun frekuensi pada tahun 2016 berkurang karena lebih difokuskan pada peningkatan kegiatan operasional lainnya. Pada Tahun 2017 Indikator kegiatan ini menjadi **Rasio Laporan Pengawasan terhadap pelayanan dan pengoperasian bandar udara yang ditindaklanjuti** dimana Rasio hasil kegiatannya mencapai 1.

3.1.2 Capaian Menurunnya tingkat gangguan keamanan transportasi udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV

Capaian Menurunnya tingkat gangguan keamanan transportasi udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV selama tahun 2015-2017 antara lain meliputi :

1. Jumlah laporan pengawasan terhadap dokumen penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan (*Contingency Plan*) nilai realisasinya pada tahun 2016 sebesar 33 laporan sedangkan target yang ditetapkan sebesar 25 laporan atau 132 % dari target yang ditetapkan. Target untuk sasaran ini dapat tercapai dengan baik karena setiap inspektur keamanan penerbangan melakukan pengawasan dan pengendalian ke wilayah kerja, salah satu tugasnya adalah mengecek dan mengupdate dokumen penanggulangan keadaan darurat. Pengawasan Terhadap Airport Contingency Plan (ACP) dilaksanakan pada tahap I yaitu secara serentak dilaksanakan pada 15 UPBU dengan melakukan asistensi penyusunan dokumen ACP pada bulan April 2016, selanjutnya pada tahap II secara terpusat dilakukan Bimbingan Teknis Penyusunan dokumen ACP secara terpusat di Bali pada bulan November 2016. Pada Tahun 2017 target **Jumlah laporan pengawasan terhadap dokumen penanggulangan keadaan darurat keamanan penerbangan (*Contingency Plan*) di revisi menjadi Rasio Laporan Pengawasan terhadap Pelayanan Darurat yang ditindaklanjuti** dan hasil kegiatannya mencapai 0.36 ;

3.1.3 Capaian Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV.

1. Jumlah laporan monitoring implementasi persetujuan ijin rute penerbangan ke dan dari bandar udara nilai realisasinya pada tahun 2016 sebesar 35 laporan sedangkan target yang ditetapkan sebesar 35 laporan atau 100 % dari target yang ditetapkan. Pada Tahun 2017 target **Jumlah laporan monitoring implementasi persetujuan ijin rute penerbangan ke dan dari bandar udara di revisi menjadi Rasio Laporan Pengawasan Kegiatan Angkutan Udara yang ditindaklanjuti** dan hasil kegiatannya mencapai 1 ;
2. Jumlah laporan pengawasan terhadap terpenuhinya standar kegiatan jasa terkait bandar udara nilai realisasinya pada tahun 2016 sebesar 35 laporan sedangkan target yang ditetapkan sebesar 12 laporan atau 291.67 % dari target yang ditetapkan. Pada Tahun 2017 target **laporan pengawasan terhadap terpenuhinya standar kegiatan jasa terkait bandar udara di revisi menjadi Rasio Laporan Pengawasan terhadap pelayanan dan pengoperasian bandar udara yang ditindaklanjuti** dan hasil kegiatannya mencapai 1 ;
3. Prosentase laporan pengawasan terhadap terpenuhinya standar kegiatan jasa terkait bandar udara yang ditindaklanjuti nilai realisasinya pada tahun 2016 sebesar 29.83 % sedangkan target yang ditetapkan sebesar 25 % atau 119.33 % dari target yang ditetapkan. Pengawasan yang dilakukan meliputi operator dengan bidang kegiatan pergudangan (warehouse), penanganan kargo dan pos, ground handling, pelayanan penumpang dan bagasi, catering di Bandar Udara : I Gusti Ngurah Rai - Bali, Eltari - Kupang, BIL - Praya, Komodo - Labuhan Bajo, Tambolaka, Sultan M. Kaharuddin - Sumbawa, F.X. Seda - Maumere, Sultan M. Salahuddin - Bima, Umbu Mehang Kunda - Waingapu, H.H. Aroeboesman - Ende, Soa - Bajawa dan meliputi evaluasi dokumen, verifikasi dokumen di lapangan, pengecekan fasilitas dan personil, pengecekan prosedur. Pada Tahun 2017 target **Prosentase laporan pengawasan terhadap terpenuhinya standar kegiatan jasa terkait bandar udara yang ditindaklanjuti di revisi menjadi Rasio Laporan Pengawasan terhadap pelayanan dan pengoperasian bandar udara yang ditindaklanjuti** dan hasil kegiatannya mencapai 1 ;
4. Jumlah laporan monitoring pelayanan kegiatan angkutan udara nilai realisasinya pada tahun 2016 sebesar 12 Laporan sedangkan target yang ditetapkan sebesar 12 laporan atau 100 % dari target yang ditetapkan. Pada Tahun 2017 target **Jumlah laporan monitoring pelayanan kegiatan angkutan udara di revisi menjadi Rasio Laporan Pengawasan Pelayanan Angkutan Udara yang ditindaklanjuti** dan hasil kegiatannya mencapai 1;
5. Jumlah laporan monitoring pelayanan kegiatan angkutan udara nilai realisasinya pada tahun 2016 sebesar 12 Laporan sedangkan target yang ditetapkan sebesar 12 laporan atau 100 % dari target yang ditetapkan. Pada Tahun 2017 target **Jumlah laporan monitoring pelayanan kegiatan angkutan udara di revisi menjadi Rasio Laporan Pengawasan Pelayanan Angkutan Udara yang ditindaklanjuti** dan hasil kegiatannya mencapai 1;

6. prosentase monitoring pelayanan kegiatan angkutan udara nilai realisasinya pada tahun 2016 sebesar 81.25 % sedangkan target yang ditetapkan sebesar 42 %. Pada Tahun 2017 target **prosentase monitoring pelayanan kegiatan angkutan udara** di revisi menjadi **Rasio Laporan Pengawasan Pelayanan Angkutan Udara yang ditindaklanjuti** dan hasil kegiatannya mencapai 1;
7. Jumlah laporan pengawasan terhadap pelaksanaan *Flight Approval* (FA) nilai realisasinya pada tahun 2016 sebesar 35 laporan sedangkan target yang ditetapkan sebesar 35 laporan atau 100 % dari target yang ditetapkan. Pada Tahun 2017 target **Jumlah laporan pengawasan terhadap pelaksanaan *Flight Approval* (FA)** di revisi menjadi **Rasio Laporan Pengawasan Kegiatan Angkutan Udara yang ditindaklanjuti** dan hasil kegiatannya mencapai 1;
8. laporan pengawasan terhadap pelaksanaan ijin rute nilai realisasinya pada tahun 2016 sebesar 35 sedangkan target yang ditetapkan sebesar 35 atau 100 % dari target yang ditetapkan. Pada Tahun 2017 target **Jumlah laporan pengawasan terhadap pelaksanaan ijin rute** di revisi menjadi **Rasio Laporan Pengawasan Kegiatan Angkutan Udara yang ditindaklanjuti** dan hasil kegiatannya mencapai 1;
9. Jumlah laporan pengawasan terhadap implementasi tarif angkutan udara nilai realisasinya pada tahun 2016 sebesar 35 laporan sedangkan target yang ditetapkan sebesar 35 laporan atau 100 % dari target yang ditetapkan. Dalam melakukan pengawasan terhadap implementasi tarif angkutan udara oleh badan usaha angkutan udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV melakukan dengan cara pengawasan langsung penjualan tiket kepada penumpang baik secara elektronik maupun penjualan secara fisik dan diberlakukan pengawasan khusus pada saat hari raya Lebaran. Pada Tahun 2016 masih diberlakukan pelarangan penjualan tiket angkutan udara di daerah Bandar Udara sesuai dengan surat edaran Menteri Perhubungan Nomor : SE.5 Tahun 2015 Tentang Implementasi Peningkatan Pelayanan Publik Di Bandar Udara Seluruh Indonesia. Pada Tahun 2017 target **Jumlah laporan pengawasan terhadap implementasi tarif angkutan udara** di revisi menjadi **Rasio Laporan Pengawasan Kegiatan Angkutan Udara yang ditindaklanjuti** dan hasil kegiatannya mencapai 1.

3.1.4 Capaian Meningkatnya kompetensi SDM transportasi udara di Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV.

Capaian Meningkatnya kompetensi SDM transportasi udara di Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV selama tahun 2015-2017 antara lain meliputi :

1. Jumlah personil berlisensi/ sertifikat kompetensi yang dimiliki oleh pegawai Kantor Otoritas Bandar Udara nilai realisasinya pada tahun 2016 sebesar 99 orang sedangkan target yang ditetapkan sebesar 88 orang atau 112.5 % dari target yang ditetapkan. Pada Tahun 2017 target **Jumlah personil berlisensi/ sertifikat kompetensi yang dimiliki oleh pegawai Kantor Otoritas Bandar Udara** di revisi menjadi **Rasio Pemenuhan ITS bagi Inspektur Penerbangan** dan hasil kegiatannya mencapai 0.5 dari target rasio sebesar 0.5 ;
2. Jumlah pegawai yang menjadi inspektur penerbangan nilai realisasinya pada tahun 2016 sebesar 43 orang sedangkan target yang ditetapkan sebesar 48 orang atau 89.58 % dari target yang ditetapkan. Pada Tahun 2017 target **Jumlah pegawai yang menjadi inspektur penerbangan** di revisi menjadi **Rasio Pemenuhan jumlah Kebutuhan Inspektur Penerbangan** dan hasil kegiatannya mencapai 0.43 dari target rasio sebesar 0.8;

3.1.5 Capaian Meningkatnya kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV dalam mewujudkan good governance.

Capaian Meningkatnya kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV dalam mewujudkan good governance selama tahun 2015-2017 antara lain meliputi :

1. Tingkat penyerapan anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara nilai realisasinya pada tahun 2016 sebesar 86.73 % sedangkan target yang ditetapkan sebesar 89 % atau 97,45 % dari target yang ditetapkan. Pada Tahun 2017 daya serap anggaran mencapai 89.75 % ;

2. Nilai aset Kantor Otoritas Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi nilai realisasinya pada tahun 2016 sebesar Rp. 5,754,429,050 sedangkan target yang ditetapkan sebesar Rp. 4,500,000,000,- atau 127.88 % dari target yang ditetapkan. Sedangkan pada tahun 2017 Nilai Aset Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Mencapai Rp. 9,387, 993, 195 capaian ini lebih rendah dari target sebesar 14,500,000,000 dikarenakan progress pembangunan gedung operasional tidak jadi dilaksanakan;

3.1.6 Capaian Menurunnya emisi gas buang moda transportasi udara.

Capaian Menurunnya emisi gas buang moda transportasi udara selama tahun 2015-2017 antara lain meliputi :

Jumlah laporan pengukuran emisi gas buang CO₂ pada kendaraan operasional sisi udara nilai realisasinya pada tahun 2016 sebesar 1 laporan sedangkan target yang ditetapkan sebesar 6 laporan atau 16,7 % dari target yang ditetapkan. Pada Tahun 2017 Jumlah laporan pengukuran emisi gas buang CO₂ pada kendaraan operasional sisi udara tidak dijadikan indikator kinerja kegiatan karena kegiatan tersebut dilakukan oleh pihak pengelola bandara ;

3.1.7 Capaian Meningkatnya layanan transportasi udara di perbatasan negara, pulau terluar dan wilayah non komersial lainnya.

Capaian Meningkatnya layanan transportasi udara di perbatasan negara, pulau terluar dan wilayah non komersial lainnya :

1. Jumlah laporan pengawasan implementasi pelayanan perintis dan subsidi angkutan udara nilai realisasinya pada tahun 2016 sebesar 2 laporan sedangkan target yang ditetapkan sebesar 3 laporan atau 66.67 % dari target yang ditetapkan. Pada Tahun 2017 Target kegiatan ini dirubah menjadi Rasio laporan pengawasan implementasi pelayanan perintis dan subsidi angkutan udara yang ditindaklanjuti;
2. Prosentase temuan hasil pengawasan pelayanan perintis dan subsidi angkutan udara nilai realisasinya pada tahun 2016 sebesar 100 % sedangkan target yang ditetapkan sebesar 55 % atau 181.82 % dari target yang ditetapkan. Pada Tahun 2017 Target kegiatan ini dirubah menjadi Rasio laporan pengawasan implementasi pelayanan perintis dan subsidi angkutan udara yang ditindaklanjuti;

Tabel 1.2
Capaian Indikator Kinerja Kegiatan
Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2017

| NO | SASARAN STRATEGIS | INDIKATOR KINERJA KEGIATAN | SATUAN |
|----|---|---|---------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1) | Meningkatnyakeselamatan dan keamanan transportasi udara di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara | 1 Rasio Laporan Pengawasan terhadapKeamanan Penerbangan yang ditindaklanjuti | 0.91 (Rasio) |
| | | 2 Rasio Laporan Pengawasan terhadap Pelayanan Darurat yang ditindaklanjuti | 0.36 (Rasio) |
| | | 3 Rasio Laporan Pengawasan terhadap Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara yang ditindaklanjuti | 1 (Rasio) |
| | | 4 Rasio Laporan Pengawasan terhadap pemenuhan standard kegiatan pelayanan navigasi penerbangan yang ditindaklanjuti | 1 (Rasio) |
| | | 5 Rasio Laporan Pengawasan terhadap pelayanan dan pengoperasian bandar udara yang ditindaklanjuti | 1.03 (Rasio) |
| | | 6 Jumlah Kegiatan Pengendalian terhadap fasilitas/peralatan dan pengoperasian bandar udara | 55 (Kegiatan) |
| 2) | Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi | 7 Rasio Laporan Pengawasan Kegiatan Angkutan Udara yang ditindaklanjuti | 1 (Rasio) |
| | | 8 Rasio Laporan Pengawasan Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara yang ditindaklanjuti | 0.32 (Rasio) |
| | | 9 Rasio Laporan Pengawasan Pelayanan Angkutan Udara yang ditindaklanjuti | 0.8 (Rasio) |
| 3) | Tersedianya SDM Transportasi udara yang kompeten dan proffesional di wilayah kerja KOBU | 10 Rasio Pemenuhan jumlah Kebutuhan Inspektur Penerbangan | 0.5 (Rasio) |

| NO | SASARAN STRATEGIS | INDIKATOR KINERJA KEGIATAN | SATUAN |
|----|--|---|---------------|
| | | 11 Rasio Pemenuhan ITS bagi Inspektur Penerbangan | 0.43 (Rasio) |
| 4) | Terwujudnya good governance dan clean governance di lingkungan KOBU | 12 Tingkat penyerapan anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara | 89.75 % |
| | | 13 Nilai aset Kantor Otoritas Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi | 9.387.993.195 |
| 5) | Meningkatnya layanan transportasi di daerah rawan bencana, perbatasan, terluar dan terpencil | 15 Rasio laporan pengawasan implementasi pelayanan perintis dan subsidi angkutan udara yang ditindaklanjuti | 1 |

Bab IV

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

4.1 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.

4.1.1 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI RPJMN 2015-2019

Dalam rangka mencapai agenda pembangunan nasional “Meningkatkan produktivitas rakyat dan daya saing di pasar Internasional” yang dijabarkan dalam sasaran sub agenda “Membangun Konektivitas Nasional Untuk Mencapai Keseimbangan Pembangunan” ditetapkan arah kebijakan dan strategi pembangunan nasional sebagaimana tercantum dalam dokumen RPJMN Tahun 2015-2019.

Tabel 4.1
Arah Kebijakan dan Strategi RPJMN 2015-2019 Sub Sektor Transportasi Udara

| NO | ARAH KEBIJAKAN | STRATEGI |
|--|--|--|
| Isu Strategis : Membangun Konektivitas Nasional Untuk Mencapai Keseimbangan Pembangunan | | |
| 1. | Mempercepat pembangunan Sistem Transportasi Multimoda | Pembangunan akses kereta api menuju ke bandara internasional, diantaranya pada Bandara Soekarno-Hatta, Minangkabau, Kualanamu, Hang Nadim, Juanda, Kertajati, Kulon Progo, Syamsudin Noor. |
| 2. | Mempercepat pembangunan transportasi yang mendorong penguatan industri nasional untuk mendukung Sistem Logistik Nasional dan penguatan konektivitas nasional dalam kerangka mendukung kerjasama regional dan global. | <p>a. Pembangunan sarana dan prasarana serta industri transportasi, diantaranya: Peningkatan kapasitas Bandara Soekarno-Hatta untuk melayani 87 juta penumpang per-tahun.</p> <p>b. Penyediaan armada transportasi nasional melalui pemberdayaan industri transportasi dalam negeri yang meliputi pengembangan pesawat udara (N-219).</p> <p>c. Meningkatkan jumlah penumpang yang diangkut maskapai penerbangan nasional menjadi 162 juta/penumpang/tahun dengan membangun 15</p> |

| NO | ARAH KEBIJAKAN | STRATEGI |
|----|--|---|
| | | bandara baru di Kertajati, Letung, Tambelan, Tebelian, Muara Teweh, Samarinda Baru, Maratua, Buntu Kunik, Morowali, Miangas, Siau, Namniwel, Kabir Patar, Werur, Koroway Batu, dan pengembangan dan rehabilitasi yang lama tersebar di Pulau Sumatera, Jawa, Bali, Kalimantan, Sulawesi, Nusa Tenggara, Maluku dan Papua. |
| | | d. Pengembangan 9 bandara untuk pelayanan kargo udara di Kualanamu, Soekarno - Hatta, Juanda, Syamsuddin Noor, Sepinggan, Hassanuddin, Samratulangi, Frans Kaisepo, Sentani. |
| 3. | Menjaga keseimbangan antara transportasi yang berorientasi nasional dengan transportasi yang berorientasi lokal dan kewilayahan. | <p>a. Membuka rute baru, meningkatkan frekuensi pelayanan, optimalisasi, dan integrasi penyelenggaraan subsidi angkutan perintis.</p> <p>b. Mempercepat pembangunan infrastruktur transportasi di wilayahwilayah perbatasan dan wilayah-wilayah terluar.</p> <p>c. Meningkatkan kapasitas dan kualitas pelayanan bandara melalui pembangunan dan pengembangan bandara terutama yang berada pada pusat kegiatan nasional (ibukota propinsi), pusat kegiatan wilayah dan wilayah yang mempunyai potensi ekonomi dan pariwisata.</p> <p>d. Meningkatkan kapasitas bandara di wilayah terpencil, pedalaman dan rawan bencana dengan melakukan perpanjangan landasan serta pembangunan terminal penumpang.</p> <p>e. Pengadaan pesawat dan kapal perintis.</p> |
| 4. | Membangun sistem dan jaringan transportasi yang terintegrasi untuk mendukung investasi pada Koridor Ekonomi, Kawasan Industri Khusus, Kompleks Industri, dan pusat-pusat pertumbuhan lainnya di wilayah non-koridor ekonomi. | Pengembangan bandara-bandara di sekitar kawasan industry maupun kawasan ekonomi khusus dan kawasan strategis lainnya, antara lain: Bandara Mutiara Palu, Eltari Kupang, Halu Oleo Kendari, Sam Ratulangi Manado Bandara Syamsuddin Noor-Banjarmasin, dan bandara lainnya. |
| 5. | Mengembangkan sarana dan prasarana transportasi yang ramah lingkungan dan mempertimbangkan daya dukung lingkungan dalam rangka mitigasi dan adaptasi perubahan iklim maupun peningkatan keselamatan dan kualitas kondisi lingkungan. | <p>a. Penyediaan sarana transportasi yang ramah lingkungan.</p> <p>b. Pembangunan prasarana transportasi yang tahan terhadap dampak perubahan iklim/cuaca ekstrim.</p> <p>c. Penyediaan bahan bakar yang berbasis energi baru terbarukan.</p> <p>d. Peningkatan kapasitas SDM transportasi yang responsif terhadap perubahan iklim/cuaca ekstrim.</p> |
| 6. | Meningkatkan keselamatan dan keamanan dalam penyelenggaraan pelayanan transportasi serta pertolongan dan penyelamatan korban kecelakaan transportasi | Pemenuhan fasilitas keselamatan dan keamanan berupa perlengkapan keselamatan transportasi jalan dan perkeretaapian maupun perlengkapan navigasi pelayaran dan penerbangan sesuai standart pelayanan minimal dan standart keselamatan transportasi internasional. |

Sumber : Buku II Dokumen RPJMN Tahun 2015-2019 hal 9-54 s/d 9-64

Catatan :

Untuk mempercepat pembangunan transportasi yang mendorong penguatan industri nasional untuk mendukung Sistem Logistik Nasional dan penguatan konektivitas nasional dalam kerangka mendukung kerjasama regional dan global, maka berdasarkan persetujuan ASEAN *Multilateral Agreement of the Full Liberalisation of Air Freight Services* yang telah diratifikasi Indonesia dengan Perpres No. 74 tahun 2015 tanggal 19 Juni 2015, terdapat 11 Bandar Udara Internasional yang di buka bagi Perusahaan angkutan Udara khusus kargo ASEAN tanpa batasan frekuensi dan kapasitas, antara lain Bandar udara Kualanamu, Soekarno - Hatta, Juanda, I Gusti Ngurah Rai, supadio, Hang Nadim, Sultan Mahmud Badaruddin, Sepinggan, Hassanuddin, Samratulangi, Frans Kaisepo.

4.1.2 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

Dalam rangka mewujudkan Pelayanan Transportasi yang Handal, Berdaya Saing dan Memberikan Nilai Tambah Dalam Rangka Mewujudkan Konektivitas Nasional dan Peningkatan Angkutan Perkotaan dilakukan melalui arah kebijakan:

1. Sasaran Terwujudnya Pelayanan Transportasi yang Handal, Berdaya Saing dan Memberikan Nilai Tambah Dalam Rangka Mewujudkan Konektivitas Nasional dan Peningkatan Angkutan Perkotaan, dengan arah kebijakan Mewujudkan Pelayanan Transportasi yang Handal, Berdaya Saing dan Memberikan Nilai Tambah Dalam Rangka Mewujudkan Konektivitas Nasional dan Peningkatan Angkutan Perkotaan, melalui strategi antara lain :
 - a. Peningkatan konektivitas antar wilayah
 - b. Pembangunan jaringan pelayanan yang terintegrasi antarmoda
 - c. Penyiapan konsep dan implementasi angkutan laut dari barat ke timur Indonesia
2. Sasaran meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi, dengan arah kebijakan Meningkatkan Keselamatan dan Keamanan Transportasi, melalui strategi antara lain :
 - a. Penguatan kelembagaan dalam peningkatan keselamatan transportasi
 - b. Peningkatan peran serta masyarakat dan badan usaha di bidang keselamatan transportasi
 - c. Pendidikan dan peningkatan kesadaran penyelenggaraan transportasi yang berkeselamatan sejak usia dini
 - d. Peningkatan/pembaharuan regulasi terkini sesuai dengan standar keselamatan
 - e. Peningkatan kualitas dan kuantitas sarana dan prasarana keselamatan transportasi sesuai dengan perkembangan teknologi
 - f. Pemenuhan standar keselamatan transportasi berupa perlengkapan keselamatan transportasi jalan dan perkeretaapian maupun perlengkapan navigasi pelayaran dan penerbangan
 - g. Peningkatan efektivitas pengendalian, pengaturan dan pengawasan terhadap pemenuhan standar keselamatan transportasi
 - h. Peningkatan keandalan/kelaikan sarana dan prasarana transportasi melalui program pengujian dan sertifikasi sarana, prasarana termasuk fasilitas pendukung lainnya
 - i. Peningkatan koordinasi pelaksanaan Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan (RUNK) serta Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan baik di tingkat nasional maupun daerah
 - j. Koordinasi peningkatan keselamatan di perlintasan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan
 - k. Peningkatan efektivitas pengawasan terhadap pemenuhan standar keamanan transportasi
 - l. Pemenuhan standar keamanan transportasi berupa perlengkapan keamanan transportasi

- m. Pencegahan terhadap penyusupan barang-barang yang mengancam keamanan penumpang
 - n. Peningkatan koordinasi dalam rangka mencegah terjadinya tindakan melawan hukum di sektor transportasi (pencurian, vandalisme, perompakan, pembajakan, teroris, dll)
3. Sasaran Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi, dengan arah kebijakan Meningkatkan kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi, melalui strategi antara lain :
 - a. Peningkatan kehandalan sarana dan prasarana transportasi serta penataan jaringan/rute
 - b. Penyusunan pedoman standar pelayanan sarana dan prasarana transportasi
 - c. Implementasi standar pelayanan publik pada sarana dan prasarana transportasi, termasuk penyediaan fasilitas bagi pengguna jasa berkebutuhan khusus dan fasilitas yang responsif gender
 - d. Konsistensi penerapan reward dan punishment terhadap ketepatan pelayanan
 - e. Penerapan sistem informasi lalu lintas secara real time, penerapan ATCS dan Virtual Mobility
 - f. Penerapan sistem tiket elektronik yang terintegrasi
 4. Sasaran Meningkatnya Kapasitas Sarana dan Prasarana Transportasi, dengan arah kebijakan Meningkatkan Kapasitas Sarana dan Prasarana Transportasi, melalui strategi antara lain :
 - a. Peningkatan kualitas perencanaan pembangunan sarana dan prasarana transportasi
 - b. Pembangunan sarana dan prasarana transportasi yang berdasarkan *outcomes*
 - c. Mendorong pembangunan infrastruktur transportasi melalui kerjasama Pemerintah dan badan usaha serta melalui pembiayaan swasta
 - d. Penyiapan konsep angkutan umum massal perkotaan yang lebih matang dan komprehensif
 - e. Pengembangan BRT
 - f. Pembangunan dan pengembangan angkutan massal perkotaan berbasis rel
 - g. Penyediaan dana subsidi/ PSO yang terarah untuk penyelenggaraan angkutan umum massal perkotaan
 5. Sasaran Meningkatnya Layanan Transportasi di Daerah Rawan Bencana, Perbatasan, Terluar dan Terpencil, dengan arah kebijakan Meningkatkan Layanan Transportasi di Daerah Rawan Bencana, Perbatasan, Terluar dan Terpencil, melalui strategi antara lain :
 - a. Mempercepat pembangunan infrastruktur transportasi di wilayah-wilayah perbatasan dan wilayah-wilayah terluar
 - b. Meningkatkan kapasitas sarana dan prasarana transportasi di wilayah terpencil, pedalaman, perbatasan dan rawan bencana
 - c. Penyediaan sarana angkutan keperintisan
 6. Sasaran terlaksananya Perumusan Kebijakan dalam Penyelenggaraan Transportasi, dengan arah kebijakan Melaksanakan Perumusan Kebijakan dalam Penyelenggaraan Transportasi, melalui strategi antara lain :
 - a. Pemetaan arah / kebutuhan kerangka regulasi untuk mempercepat pelaksanaan prioritas pembangunan transportasi.
 - b. Peningkatan koordinasi dengan instansi lainnya terkait penyelesaian peraturan perundang-undangan.
 - c. Percepatan penyusunan peraturan perundang-undangan sesuai amanah undang-undang bidang transportasi.
 - d. Percepatan pelaksanaan penyederhanaan dan harmonisasi regulasi di bidang transportasi.
 - e. Evaluasi peraturan perundang-undangan yang tumpang tindih dan yang menghambat percepatan pembangunan transportasi.

7. Sasaran terlaksananya Pengembangan Sumber Daya Manusia Transportasi, dengan arah kebijakan Melaksanakan Pengembangan Sumber Daya Manusia Transportasi, melalui strategi antara lain :
 - a. Menyusun Man Power Planning SDM transportasi
 - b. Menyusun *Training Needs Analysis* (TNA) SDM transportasi
 - c. Mengembangkan kapasitas diklat SDM transportasi
 - d. Menata regulasi penyelenggaraan diklat SDM transportasi
 - e. Meningkatkan tata kelola diklat dan kualitas lulusan
 - f. Meningkatkan penyerapan lulusan diklat transportasi
8. Sasaran Meningkatkan Kualitas penelitian sesuai dengan kebutuhan, dengan arah kebijakan Meningkatkan Kualitas penelitian sesuai dengan kebutuhan, melalui strategi antara lain :
 - a. Peningkatan kuantitas dan kualitas sumber daya peneliti serta tenaga fungsional pendukung
 - b. Peningkatan sinergitas antara Badan Litbang Perhubungan dengan pengguna jasa penelitian dalam rangka meningkatkan pemanfaatan hasil penelitian
 - c. Peningkatan kerjasama penelitian antar lembaga riset dan industri untuk merumuskan kebijakan strategis penyelenggaraan transportasi
 - d. Penyempurnaan regulasi dan kelembagaan untuk penguatan peran Badan Litbang Perhubungan
9. Sasaran Meningkatkan kualitas Pengawasan atas Pelaksanaan Tugas di Lingkungan Kemenhub, dengan arah kebijakan Meningkatkan kualitas Pengawasan atas Pelaksanaan Tugas di Lingkungan Kemenhub, melalui strategi antara lain :
 - b. Peningkatan kualitas hasil pengawasan
 - b. Peningkatan kualitas dan kompetensi SDM Pengawasan
10. Sasaran tersedianya SDM Kementerian Perhubungan yang kompeten dan profesional, dengan arah kebijakan Menyediakan SDM Kementerian Perhubungan yang kompeten dan profesional, melalui strategi antara lain :
 - a. Memeberikan pelatihan kompetensi secara rutin dan berkelanjutan kepada seluruh SDM Kementerian perhubungan
 - b. Menerapkan sistem penilaian kinerja yang terukur
 - c. Melakukan sistem assessment dan lelang terbuka untuk promosi dan peningkatan karir
 - d. Memberlakukan sistem punishment and reward dalam menilai kinerja dan prestasi SDM
11. Sasaran terwujudnya *good governance and clean government* di Kemenhub, dengan arah kebijakan Mewujudkan *good governance & clean government* di Kemenhub, melalui strategi antara lain :
 - a. Penuntasan agenda reformasi birokrasi melalui penataan kelembagaan (organisasi, ketatalaksanaan dan sumber daya manusia)
 - b. Penyempurnaan sistem manajemen dan pelaporan kinerja dan keuangan Kementerian Perhubungan secara terintegrasi, terpercaya dan dapat diakses public
 - c. Penyediaan layanan informasi transportasi yang dapat diakses publik secara mudah
 - d. Penyederhanaan perijinan sektor transportasi
 - e. Penerapan *e-government* di lingkungan Kementerian Perhubungan
 - f. Penyediaan ruang partisipasi publik dalam menyusun dan mengawasi penerapan kebijakan
 - g. Mengoptimalkan peran Inspektorat Jenderal sebagai *consultant* dan *quality assurance*

4.2 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI DITJEN PERHUBUNGAN UDARA

Dalam rangka mewujudkan Pelayanan Transportasi Udara yang Handal, Berdaya Saing dan Memberikan Nilai Tambah Dalam Rangka Mewujudkan Konektivitas Nasional di bidang perhubungan udara dilakukan melalui arah kebijakan dan strategi sebagaimana tabel berikut.

Tabel 4.2
Arah Kebijakan dan Strategi Ditjen Perhubungan Udara

| NO | SASARAN STRATEGIS | ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI |
|----|---|--|
| 1 | Terwujudnya Pelayanan Transportasi Udara yang Handal, Berdaya Saing dan Memberikan Nilai Tambah Dalam Rangka Mewujudkan Konektivitas Nasional | <p>Mewujudkan Pelayanan Transportasi Udara yang Handal, Berdaya Saing dan Memberikan Nilai Tambah Dalam Rangka Mewujudkan Konektivitas Nasional, melalui strategi :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Peningkatan konektivitas antar wilayah; b. Pembangunan jaringan pelayanan yang terintegrasi antarmoda. |
| 2 | Meningkatnya Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara | <p>Meningkatkan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Udara, melalui strategi:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Penguatan kelembagaan dalam peningkatan keselamatan transportasi udara; b. Peningkatan peran serta masyarakat dan badan usaha di bidang keselamatan transportasi udara; c. Pendidikan dan peningkatan kesadaran penyelenggaraan transportasi udara yang berkeselamatan sejak usia dini; d. Peningkatan/pembaharuan regulasi terkini sesuai dengan standar keselamatan transportasi udara; e. Peningkatan kualitas dan kuantitas sarana dan prasarana keselamatan transportasi udara sesuai dengan perkembangan teknologi; f. Pemenuhan standar keselamatan transportasi udara berupa perlengkapan keselamatan penerbangan; g. Peningkatan efektivitas pengendalian, pengaturan dan pengawasan terhadap pemenuhan standar keselamatan transportasi udara; h. Peningkatan keandalan/kelaikan sarana dan prasarana transportasi udara melalui program pengujian dan sertifikasi sarana, prasarana termasuk fasilitas pendukung lainnya; i. Peningkatan efektivitas pengawasan |

| NO | SASARAN STRATEGIS | ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI |
|----|--|---|
| | | <p>terhadap pemenuhan standar keamanan transportasi udara;</p> <p>j. Pemenuhan standar keamanan transportasi berupa perlengkapan keamanan transportasi udara;</p> <p>k. Pencegahan terhadap penyusupan barang-barang yang mengancam keamanan penumpang transportasi udara;</p> <p>l. Peningkatan koordinasi dalam rangka mencegah terjadinya tindakan melawan hukum di sektor transportasi udara (pencurian, vandalisme, perompakan, pembajakan, teroris, dll).</p> |
| 3 | Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara | <p>Meningkatkan kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara, melalui strategi antara lain :</p> <p>a. Peningkatan kehandalan sarana dan prasarana transportasi udara serta penataan jaringan/rute;</p> <p>b. Penyusunan pedoman standar pelayanan sarana dan prasarana transportasi udara;</p> <p>c. Implementasi standar pelayanan publik pada sarana dan prasarana transportasi udara, termasuk penyediaan fasilitas bagi pengguna jasa berkebutuhan khusus dan fasilitas yang responsif gender;</p> <p>d. Konsistensi penerapan reward dan punishment terhadap ketepatan pelayanan transportasi udara.</p> |
| 4 | Meningkatnya Kapasitas Sarana dan Prasarana Transportasi Udara | <p>Meningkatkan Kapasitas Sarana dan Prasarana Transportasi Udara, melalui strategi antara lain :</p> <p>a. Peningkatan kualitas perencanaan pembangunan sarana dan prasarana transportasi udara;</p> <p>b. Pembangunan sarana dan prasarana transportasi udara yang berdasarkan <i>outcomes</i>;</p> <p>c. Mendorong pembangunan infrastruktur transportasi udara melalui kerjasama Pemerintah dan badan usaha serta melalui pembiayaan swasta.</p> |
| 5 | Meningkatnya Layanan Transportasi Udara di Daerah Rawan Bencana, Perbatasan, Terluar dan Terpencil | Meningkatkan Layanan Transportasi Udara di Daerah Rawan Bencana, Perbatasan, Terluar dan Terpencil, melalui strategi antara |

| NO | SASARAN STRATEGIS | ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI |
|----|--|---|
| | | <p>lain :</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 keperintisan. |
| 6 | Terlaksananya Perumusan Kebijakan dalam Penyelenggaraan Transportasi Udara | <p>Melaksanakan Perumusan Kebijakan dalam Penyelenggaraan Transportasi Udara, melalui strategi antara lain :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Pemetaan arah / kebutuhan kerangka regulasi untuk mempercepat pelaksanaan prioritas pembangunan transportasi udara; b. Peningkatan koordinasi dengan instansi lainnya terkait penyelesaian peraturan perundang-undangan di bidang perhubungan udara; 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 | Tersedianya SDM Ditjen Perhubungan Udara yang kompeten dan profesional | <p>Menyediakan SDM Ditjen Perhubungan Udara yang kompeten dan profesional, melalui strategi antara lain :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Memberikan pelatihan kompetensi secara rutin dan berkelanjutan kepada seluruh SDM Ditjen Perhubungan Udara; b. Menerapkan sistem penilaian kinerja yang terukur; c. Melakukan sistem assessment dan lelang terbuka untuk promosi dan peningkatan karir; d. Memberlakukan sistem punishment and reward dalam menilai kinerja dan prestasi SDM. |

| NO | SASARAN STRATEGIS | ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI |
|----|---|---|
| 8 | Terwujudnya <i>good governance and clean government</i> di Ditjen Perhubungan Udara | <p>Mewujudkan <i>good governance & clean government</i> di Ditjen Perhubungan Udara, melalui strategi antara lain :</p> <ul 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. Penyediaan layanan informasi transportasi yang dapat diakses publik secara mudah; d. Penyederhanaan perijinan sektor transportasi udara; e. Penerapan <i>e-government</i> di lingkungan Ditjen Perhubungan Udara. |

Dengan memperhatikan perubahan lingkungan strategis transportasi udara yang antara lain ditandai dengan munculnya beberapa kebijakan baru yang tertuang dalam peraturan-peraturan baru di bidang perhubungan udara seperti Perpres 3 tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional, Rancangan Revisi PM 69 Tahun 2013 tentang Tata Nelayan Kebandarudaraan Nasional, Rancangan Perpres tentang Penggunaan Bersama Bandar Udara, Pangkalan Udara dan Ruang Udara, dll, maka perlu dilakukan penyesuaian/penyempurnaan terhadap kebijakan di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara baik menyangkut angkutan udara, bandar udara, navigasi penerbangan, kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara, dan keamanan penerbangan.

Tabel 4.3
Arah Kebijakan dan Strategi Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV tahun 2015-2019

| NO | SASARAN | ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH IV |
|----|--|--|
| 1 | Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara | <p>Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara, melalui strategi:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Peningkatan Pengawasan terhadap Keamanan Penerbangan dengan Lingkup Pengawasan meliputi 5 (lima) objek pengawasan yaitu BUBU/UPBU, RA, Airlines, Lembaga Diklat dan LPPNPI; b. Peningkatan Pengawasan terhadap Pelayanan Darurat dengan Lingkup Pengawasan meliputi fasilitas, prosedur dan personil di area bandar udara; c. Peningkatan Pengawasan terhadap Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara yang sedang beroperasi di bandar udara . Objek pengawasan meliputi pesawat udara dan personil pengoperasian pesawat udara; d. Peningkatan kegiatan pengendalian terhadap Pesawat Udara dan Personil Ahli Perawatan Pesawat Udara meliputi perpanjangan sertifikat kelaikudaraan pesawat udara dan perpanjangan lisensi personil ahli perawatan pesawat udara; e. Peningkatan Pengawasan terhadap pelayanan dan pengoperasian bandar udara dengan Lingkup Pengawasan meliputi pengawasan terhadap personel, prosedur, fasilitas/peralatan/utilitas dan operasi bandar udara; f. Peningkatan Kegiatan Pengendalian terhadap fasilitas/peralatan dan pengoperasian bandar udara dimana Pengendalian meliputi perpanjangan perizinan (izin, persetujuan, pengesahan, rekomendasi, sertifikat fasilitas atau peralatan/organisasi dan lisensi personil (PM. 22 Tahun 2015); g. Peningkatan keandalan/kelaikan sarana dan prasarana transportasi melalui program pengujian dan sertifikasi sarana, prasarana termasuk fasilitas pendukung lainnya; |
| 2 | Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi | <p>Meningkatkan kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi, melalui strategi:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Peningkatan Pengawasan Kegiatan Angkutan Udara meliputi monitoring implementasi ijin rute, FA, tarif, FAL, GSA dan Slot Time dan meningkatkan koordinasi dengan Direktorat Angkutan Udara; b. Peningkatan Pengawasan Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara Mengacu kepada PM. 178 Tahun 2015; c. Peningkatan Pengawasan Pelayanan Angkutan Udara Mengacu kepada PM. 185 Tahun 2015 dan PM. 89 Th. 2015; |

| | | |
|----|--|--|
| 3 | Tersedianya SDM Transportasi udara yang kompeten dan profesional di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara | Memenuhi SDM transportasi udara dalam jumlah & kompetensi sesuai dengan kebutuhan, ditempuh melalui strategi antara lain: <ul style="list-style-type: none"> a. Menyusun <i>Man Power Planning</i> SDM transportasi; b. Menyusun <i>Training Needs Analysis</i> (TNA) SDM transportasi; c. Pemenuhan jumlah Kebutuhan Inspektur Penerbangan berdasarkan perhitungan ABK yang meliputi kebutuhan jumlah inspektur. KP 606 Tahun 2015/ KP 229 Tahun 2017; d. Pemenuhan ITS bagi Inspektur Penerbangan dimana d. Pemenuhan kebutuhan diklat/training berdasarkan PM. 118 Tahun 2015 dan PM 59 Tentang Syarat dan Kriteria Inspektur Penerbangan |
| 4. | Terwujudnya good governance dan clean governance di lingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara | Mewujudkan transparansi dan akuntabilitas kinerja, melalui strategi antara lain: <ul 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. |
| 5. | Meningkatnya layanan transportasi di daerah rawan bencana, perbatasan, terluar dan terpencil | Mewujudkan transparansi dan akuntabilitas kinerja, melalui strategi antara lain: <ul style="list-style-type: none"> a. pengawasan implementasi pelayanan perintis dan subsidi angkutan udara dan berkoordinasi Direktorat Angkutan Udara; |

4.3 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 ;

4.4 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)

4.4.1. Bagian Tata Usaha

Bagian Tata Usaha mempunyai tugas melaksanakan urusan administrasi dan kerumahtanggaan Kantor Otoritas Bandar Udara. Secara umum cakupan Fungsi Tata Usaha antara lain :

- a. penyiapan bahan penyusunan rencana strategis, rencana kerja dan program kegiatan serta pengelolaan data dan informasi;
- b. pelaksanaan urusan perbendaharaan, akuntansi, verifikasi, pengelolaan Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) dan pengelolaan Barang Milik Negara (BMN);
- c. pelaksanaan administrasi penerbitan izin pergerakan orang dan kendaraan di daerah keamanan terbatas (*Security Restricted Area / SRA*) pada bandar udara yang diusahakan dan menjadi tempat kedudukan Kantor Otoritas Bandar Udara;
- d. pelaksanaan urusan kepegawaian dimana salah satu nya adalah melakukan peningkatan Kompetensi SDM di Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV;
- e. pelaksanaan urusan hukum, hubungan masyarakat, surat menyurat, kearsipan dan dokumentasi, pelayanan informasi publik, perlengkapan serta rumah tangga; dan pelaksanaan evaluasi dan penyusunan laporan

4.4.2. Bidang Pelayanan dan Pengoperasian Bandar 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.

Secara umum cakupan pengawasan antara lain :

- 1) Dokumen (SOP, Sertifikat, Lisensi Personil, dan dokumen terkait lainnya)
- 2) Fasilitas Pelayanan Navigasi dan Fasilitas Bandar Udara
- 3) Personil Pelayanan Navigasi dan Fasilitas Bandar Udara

Kebijakan Umum Pelayanan dan Pengoperasian Bandar Udara terdiri atas :

a. Seksi Fasilitas dan Pelayanan Bandar Udara (FPBU)

Pengawasan dan pengendalian dilaksanakan untuk menjamin pelayanan operasi penerbangan dapat dilaksanakan dengan selamat, aman dan berkesinambungan untuk mendukung terwujudnya pemanfaatan ruang udara yang optimal dan harmonis, jalur penerbangan nasional dan internasional yang teratur dan efisien serta terpenuhinya standar penyelenggaraan pelayanan navigasi penerbangan sebagaimana peraturan yang berlaku.

Pengawasan yang dilaksanakan antara lain : Inspeksi, Audit (dilaksanakan bersama Direktorat Navigasi Penerbangan atau Direktorat Bandar Udara), dan Monitoring tindak lanjut temuan.

Hasil pengawasan dievaluasi secara rutin untuk mengidentifikasi rencana tindak lanjut yang tidak dipenuhi oleh penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan dan penyelenggara bandar udara serta mengetahui kecenderungan peningkatan atau penurunan pelayanan operasi penerbangan pada suatu Bandar Udara.

Pengawasan dan pengendalian pada Seksi FPBU dilaksanakan pada wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV terhadap :

- 1) Fasilitas dan peralatan bandar udara
- 2) Fasilitas dan peralatan navigasi
- 3) Tarif jasa kebandarudaraan
- 4) Jasa terkait bandar udara
- 5) Pelaksanaan SOP dan standar kinerja operasional fasilitas, peralatan dan pelayanan bandar udara
- 6) Pelaksanaan SOP dan standar kinerja operasional fasilitas, peralatan dan pelayanan navigasi penerbangan

b. Seksi Pengoperasian Bandar Udara

Pengawasan dan pengendalian dilaksanakan untuk menjamin pengembangan suatu bandar udara tetap sesuai dengan rencana induk tanpa mengesampingkan pengaruh terhadap kelestarian lingkungan sekitar bandar udara. Bandar Udara sebagai suatu aset bagi pemerintah pusat dan daerah untuk menunjang pembangunan di wilayah bandara tersebut perlu mendapat dukungan agar dapat berkembang, peran serta dan Kontribusi Kantor Otoritas Bandar Udara dapat diberikan melalui pelaksanaan pengawasan dan pengendalian secara intensif demi tercapainya keselamatan, pelayanan, keamanan dan pemenuhan regulasi.

Pengawasan yang dilaksanakan antara lain : Inspeksi, Audit (dilaksanakan bersama Direktorat Navigasi Penerbangan atau Direktorat Bandar Udara), dan Monitoring tindak lanjut temuan.

Pengawasan dan pengendalian pada Seksi PBU dilaksanakan pada wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV terhadap:

- 1) Pelaksanaan rencana induk bandar udara
- 2) Pelestarian Lingkungan
- 3) Sertifikat kompetensi dan lisensi personel bandar udara dan navigasi penerbangan

4.4.3. 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/FAL).

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 sistem 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 Sistem 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 Contigency 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 Realisasi Ijin Rute Penerbangan untuk kegiatan angkutan udara dalam negeri dan luar negeri di Bandar Udara Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV yang terdiri dari 3 (tiga) Badan Usaha Bandar Udara dan 15 (lima belas) Unit Penyelenggara Bandar Udara;
- 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;
 Tarif angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri golongan tarif pelayanan kelas ekonomi ditetapkan oleh Menteri dengan mempertimbangkan aspek perlindungan konsumen dan badan usaha angkutan udara niaga berjadwal dari persaingan tidak sehat. Tarif angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri terdiri atas tarif angkutan penumpang dan tarif angkutan kargo.
 Tarif angkutan penumpang terdiri atas golongan tarif pelayanan kelas ekonomi dan non-ekonomi. Tarif penumpang pelayanan kelas ekonomi dihitung berdasarkan komponen : tarif jarak, pajak, iuran wajib asuransi dan biaya tushlah/tambahan (surcharge).
 Besaran tarif jarak ditetapkan berdasarkan kelompok pelayanan yang diberikan oleh badan usaha angkutan udara yaitu :
 - a. penerapan tarif 100% (seratus persen) dari tarif maksimum untuk badan usaha angkutan udara yang memberikan pelayanan dengan standar maksimum (full services);
 - b. penerapan tarif setinggi-tingginya 90% (sembilan puluh persen) dari tarif maksimum, untuk pelayanan dengan standar menengah (medium services); dan
 - c. penerapan tarif setinggi-tingginya 85% (delapan puluh lima) dari tarif maksimum, untuk pelayanan dengan standar minimum (no frills services).

Tarif batas atas dan batas bawah ditetapkan oleh Menteri. Badan usaha angkutan udara wajib menetapkan besaran tarif penumpang pelayanan kelas ekonomi yaitu besaran tarif jarak terendah sampai dengan tertinggi.

Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV mempunyai tugas Melakukan Pengendalian dan Pengawasan penetapan Tarif Batas Atas Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Dalam Negeri dimana Badan usaha angkutan udara yang melanggar ketentuan tarif dikenakan sanksi administratif berupa sanksi peringatan dan/atau pencabutan izin rute penerbangan.

- 4) Pengendalian dan Pengawasan Kegiatan Angkutan Udara Haji;

Direktorat Jenderal Perhubungan Udara - Kementerian Perhubungan melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan angkutan udara baik dari aspek teknis dan operasional maupun standar pelayanan penerbangan untuk kegiatan angkutan udara haji sesuai dengan ketentuan perundang undangan yang berlaku.

Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Melakukan Pengawasan Pelaksanaan kegiatan angkutan udara haji di Bandara Embarkasi/ Debarkasi Lombok terkait dengan:

 - a) Realisasi pelaksanaan *Flight Clearance* yang telah mendapatkan persetujuan dari Kementerian Luar Negeri, Mabes TNI dan Kementerian Perhubungan sesuai dengan rekomendasi slot time yang diberikan;
 - b) Memastikan prosedur pelayanan penumpang angkutan udara Haji sesuai dengan standar pelayanan angkutan udara hari mulai dari Pre-Flight, Inflight, dan Post Flight;
 - c) Monitoring Proses keberangkatan dan kedatangan Haji dari dan ke Bandara Embarkasi/ Debarkasi Haji dan memastikan bahwa proses tersebut berjalan dengan lancar dan aman.

- 5) Melaksanakan Evaluasi Pelaksanaan Angkutan Udara Perintis

Kantor Otoritas Bandar Udara melaksanakan evaluasi terhadap pelaksanaan angkutan udara perintis pada Bandar Udara wilayah kerja yang melaksanakan penerbangan perintis. Evaluasi pelaksanaan angkutan perintis dilaksanakan berdasarkan:

 - a) Fungsi keperintisan;
 - b) Kinerja penyelenggara angkutan udara perintis;
 - c) Pelaporan Kegiatan Angkutan Udara Perintis yang dilakukan secara berkala setiap bulan yang dapat dilakukan secara manual atau elektronik;
 - d) Log Book; dan
 - e) Pertumbuhan ekonomi dan peningkatan pembangunan infrastruktur daerah.

- 6) Pengendalian dan Pengawasan Pelaksanaan Slot Time diantaranya terkait On Time Performance dan Slot Performance pada Badan Usaha Angkutan Udara dan Perusahaan Angkutan Udara Asing;

Unit Pelaksana Koordinasi Slot (UPKS) merupakan unit yang bertugas sebagai fasilitator dan atau mediator penerapan *slot time* di Bandar udara sesuai area tugas. UPKS diketuai oleh Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara, Sekretaris adalah General Manajer Perum LPPNPI setempat dan anggotanya adalah General Manajer atau Kepala Penyelenggara Bandar Udara setempat

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

Kantor Otoritas Bandar Udara selaku Ketua Komite Fasilitas (FAL) Bandar Udara pada bandar udara yang menjadi wilayah kerjanya terdapat Kantor Otoritas Bandar Udara memiliki kewenangan untuk :

 - a) Menyusun Program Fasilitas (FAL) Bandar Udara di Wilayahnya;
 - b) Menyampaikan usulan evaluasi Program Fasilitas (FAL) Udara Nasional dan/ atau melakukan evaluasi Program Fasilitas (FAL) Bandar Udara; dan

- c) Mengusulkan anggota Komite Fasilitas (FAL) Bandar Udara.
- 8) Melakukan pendataan Data Statistik Lalu Lintas Angkutan Udara (LLAU) pada Bandar Udara Wilayah Kerja;
- 9) Monitoring data Notice of Airport Capacity (NAC) Runway, APRON dan Terminal selaku Unit Pelaksana Koordinasi Slot (UPKS) pada Bandara yang dikoordinasikan oleh Indonesia Airport Slot Management (IASM) yaitu Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Bandara Internasional Lombok, dan Bandara Internasional El Tari;

| Day Hour | | Day Hour | | RUNWAY | | | | | | | TERMINAL INT | | | | | | | TERMINAL DOM | | | | | | | APRON | | | | | | |
|---------------|---------------|----------|---|--------|---|---|---|---|---|---|--------------|---|---|---|---|---|---|--------------|---|---|---|---|---|---|-------|---|---|---|---|--|--|
| UTC | LT | 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 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 | 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 | 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 | 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 | 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 | 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 | 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 | 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 | | | | |
| 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 | | | | |
| 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 | | | | | |
| 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 | | | | | |
| 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 | | | | | |
| 16:00 - 16:59 | 00:00 - 00:59 | | | | | | | | 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 | 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 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 23:00 - 23:59 | 07:00 - 07:59 | X | 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 X

Close to full C

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

Bali, 10 SEP 2015
Co. GENERAL MANAGER,
[Signature]
ANGKASA PURA AIRPORTS
I GUSTI NGURAH RAJITA

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH IV

BERITA ACARA
PENETAPAN KAPASITAS BANDAR UDARA
Periode Summer 2018 (26 Maret 2018 s.d 27 Oktober 2018)

BANDAR UDARA : BANDAR UDARA INTERNASIONAL I GUSTI NGURAH RAI
IATA CODE : DPS
ICAO CODE : WADD
OPERATING HOURS : 12A
AFFR. CAT : CAT. IX

Pada hari ini RABU, Tanggal DELAPAN BELAS Bulan OKTOBER Tahun 2017 telah disepakati Kapasitas Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai - Bali Periode Summer 2018, oleh Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV selaku Ketua UPKS Bandar Udara Wilayah IV, General Manager Perum LPPN Kantor Cabang Denpasar selaku sekretaris UPKS (KCS) dan General Manager PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandara Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai (sebagai anggota UPKS UPS).

I. DASAR HUKUM:
a. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Alokasi Keterpaduan Waktu Terbang (Slot Time) di Bandar Udara;
b. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Nomor KP. 112 tahun 2017 Tentang Tata Cara Pengalokasian Slot Time;
c. Manual Amdar Indonesia nomor 307/BAH/PER/KN/MDSPA/2/12/2015 tanggal 19 Desember 2015 tentang Pembagian Kapasitas Runway El Tari;
d. Surat Direktur Angkutan Udara nomor : UM.009/127/DJPU/DAU-2017 tanggal 13 Oktober 2017 perihal Penetapan Kapasitas 35 Bandara Periode Summer 2018;
e. Surat Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV nomor : AU.2022970X/OB/WI/IV/2017 tanggal 16 Oktober 2017 perihal Undangan Rapat Pembahasan Kapasitas Bandar Udara Periode Summer 2018.

II. KAPASITAS BANDAR UDARA:
Berdasarkan hasil perhitungan kapasitas landasan pacu (mempertimbangkan kebutuhan pemeriksaan landasan, perawatan landasan / rubber deposit, kegiatan overfly runway), kapasitas apron, kapasitas terminal (C/C, Kapasitas Terminal Keberangkatan dan Terminal Kedatangan), diperoleh hasil sebagai berikut:
a. Kapasitas Landasan Pacu:
*)Total Kapasitas Runway Per Jam

| RUNWAY CAPACITY | |
|-------------------|---|
| Total Keseluruhan | Reguler (R) / Extra (G) / Charter (C) / Irregular |
| 100% | 30 Movement |

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH IV

BERITA ACARA
PENETAPAN KAPASITAS BANDAR UDARA
Periode Summer 2018 (26 Maret 2018 s.d 27 Oktober 2018)

BANDAR UDARA : BANDAR UDARA INTERNASIONAL EL TARI
IATA CODE : KOE
ICAO CODE : WATT
OPERATING HOURS : 22.00 s.d. 14.30 UTC
AFFR. CAT : CAT. VI

Pada hari ini RABU, Tanggal DELAPAN BELAS Bulan OKTOBER Tahun 2017 telah disepakati Kapasitas Bandar Udara Internasional El Tari Periode Summer 2018 oleh Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV selaku Ketua UPKS Bandar Udara Wilayah IV, General Manager Perum LPPN Kantor Cabang Prastawa Kupang selaku sekretaris UPKS (KCS) dan General Manager PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandara Udara Internasional El Tari (sebagai anggota UPKS KOE).

I. DASAR HUKUM:
a. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Alokasi Keterpaduan Waktu Terbang (Slot Time) di Bandar Udara;
b. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 126 Tahun 2015 Tentang Pedoman Penyusunan Perjanjian Tingkat Layanan Dalam Pembelian Layanan Kapada Pengguna Jasa;
c. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Nomor KP. 112 tahun 2017 Tentang Tata Cara Pengalokasian Slot Time;
d. Surat Direktur Angkutan Udara nomor : UM.009/127/DJPU/DAU-2017 tanggal 13 Oktober 2017 perihal Penetapan Kapasitas 35 Bandara Periode Summer 2018;
e. Surat Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV nomor : AU.2022970X/OB/WI/IV/2017 tanggal 16 Oktober 2017 perihal Undangan Rapat Pembahasan Kapasitas Bandar Udara Periode Summer 2018.

II. KAPASITAS BANDAR UDARA:
Berdasarkan hasil perhitungan kapasitas landasan pacu (mempertimbangkan kebutuhan pemeriksaan landasan, perawatan landasan / rubber deposit, kegiatan overfly runway), kapasitas apron, kapasitas terminal (C/C, Kapasitas Terminal Keberangkatan dan Terminal Kedatangan), diperoleh hasil sebagai berikut:
1. Kapasitas Landasan Pacu:
1.1. Total Kapasitas Runway Per Jam

| RUNWAY CAPACITY | |
|-------------------|---|
| Total Keseluruhan | Reguler (R) / Extra (G) / Charter (C) / Irregular |
| 100% | 13 Movement |

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH IV

BERITA ACARA
PENETAPAN KAPASITAS BANDAR UDARA
Periode Summer 2018 (26 Maret 2018 s.d 27 Oktober 2018)

BANDAR UDARA : LOMBOK INTERNATIONAL AIRPORT
IATA CODE : LOP
ICAO CODE : WADDL
OPERATING HOURS : 22.00 s.d. 16.00 UTC
AFFR. CAT : CAT. VI

Pada hari ini RABU, Tanggal DELAPAN BELAS Bulan OKTOBER Tahun 2017 telah disepakati Kapasitas Bandar Udara Internasional Lombok Periode Summer 2018 oleh Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV selaku Ketua UPKS Bandar Udara Wilayah IV, General Manager Perum LPPN Kantor Cabang Prastawa Kupang selaku sekretaris UPKS (KCS) dan General Manager PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandara Internasional Airport (sebagai anggota UPKS LOP).

I. DASAR HUKUM:
a. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Alokasi Keterpaduan Waktu Terbang (Slot Time) di Bandar Udara;
b. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Nomor KP. 112 tahun 2017 Tentang Tata Cara Pengalokasian Slot Time;
c. Surat Direktur Angkutan Udara nomor : UM.008/127/DJPU/DAU-2017 tanggal 13 Oktober 2017 perihal Penetapan Kapasitas 35 Bandara Periode Summer 2018;
d. Surat Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV nomor : AU.2022970X/OB/WI/IV/2017 tanggal 16 Oktober 2017 perihal Undangan Rapat Pembahasan Kapasitas Bandar Udara Periode Summer 2018.

II. KAPASITAS BANDAR UDARA:
Berdasarkan hasil perhitungan kapasitas landasan pacu (mempertimbangkan kebutuhan pemeriksaan landasan, perawatan landasan / rubber deposit, kegiatan overfly runway), kapasitas apron, kapasitas terminal (C/C, Kapasitas Terminal Keberangkatan dan Terminal Kedatangan), diperoleh hasil sebagai berikut:

4.4.4 KELAIKUDARAAN DAN PENGOPERASIAN PESAWAT UDARA

Standar kelaikudaraan pesawat udara diperlukan guna memenuhi persyaratan minimum kondisi pesawat udara dan/ atau komponen-komponennya untuk menjamin keselamatan penerbangan dan mencegah terjadinya pencemaran lingkungan. Sertifikat kelaikudaraan diperlukan untuk memastikan tingkat pemenuhan standar. Sertifikasi diberikan setelah pesawat udara lulus pemeriksaan dan pengujian kelaikudaraan.

Kebijakan seksi Angkutan Udara, Kelaikudaraan, dan Pengoperasian Pesawat Udar Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah khususnya untuk kegiatan Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara terdapat perubahan pendekatan pengawasan ke depan yaitu :

- a. Melakukan pengawasan dan pembinaan terhadap operator penerbangan untuk meningkatkan keselamatan penerbangan (*Improve Safety Oversight*) yang mencakup :
 - Melaksanakan *surveillance* kelaikan udara dan operasi penerbangan serta pelaksanaan *ramp check* secara rutin;
 - Menerapkan *Safety Management System (SMS)* secara konsisten untuk melengkapi sistem yang sudah ada dan sebagai alat untuk mengukur tingkat *safety* di teknik dan operasi serta manajemen;
 - Menjalankan *surveillance* dan pengendalian (control) dengan penguatan fungsi Otoritas Bandar Udara (OBU) melalui :
 - ❖ Menambahkan jumlah frekuensi *surveillance* kepada operator penerbangan 121/135 Flying School 141 dan AMO 145 di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV;
 - ❖ Ikut serta dan melaksanakan pendampingan DKPPU/KNKT dalam pelaksanaan investigasi *incident/accident* pesawat udara di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV;
 - ❖ Penambahan jumlah inspektur Operasi Pesawat Udara (*Flight Operation Inspector*) yang memiliki kemampuan melakukan *surveillance/dan* pengendalian pada wilayah Kerja Otoritas Bandar Udara Wilayah IV;
 - ❖ Peningkatan kualitas SDM inspektur yang bersangkutan melalui program sekolah, kursus dan training.
- c. Melaksanakan pemenuhan dan peningkatan kuantitas, kualitas dan kompetensi inspektur kelaikan udara dan operasi penerbangan;
- d. Penambahan sarana dan prasarana yang mendukung peningkatan kinerja:
 - Pembuatan dan pengembangan *data base internal* yang terintegrasi;
 - Komputerisasi sistem *license*.
- e. Mensyaratkan operator menggunakan sistem pengiriman data penerbangan secara real time;
- f. Melaksanakan penerbitan sertifikat Standar kelaikudaraan pesawat udara Standar baik Non Transport Category maupun Category Transport terhadap pesawat udara yang beroperasi di wilayah Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV. Sertifikat kelaikudaraan pesawat udara diperlukan guna memenuhi persyaratan minimum kondisi pesawat udara dan/ atau komponen-komponennya untuk menjamin keselamatan penerbangan setelah pesawat udara lulus pemeriksaan dan pengujian kelaikudaraan.
- g. Melaksanakan perpanjangan sertifikat Ahli Perawatan Pesawat Udara (APPU) kepada personil operator penerbangan yang melaksanakan perawatan pesawat udara di Bandar Udara Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV.
- h. Melaksanakan Ramp Check Narkoba bekerjasama dengan Balai Kesehatan Penerbangan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara kepada seluruh personil penerbangan yang beroperasi di Bandar Udara Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV.
- i. Pelaksanaan *law enforcement* terhadap pemegang sertifikat, baik institusi maupun personal dengan tujuan meminimalisasikan angka insiden, serius insiden maupun *accident* pesawat udara ;

4.5 TEKNOLOGI INFORMASI DAN KOMUNIKASI (TIK) SUB SEKTOR TRANSPORTASI UDARA

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

Sebagaimana kita ketahui bahwa Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK) telah berkembang sangat jauh saat ini dan telah merevolusi cara hidup kita, baik terhadap cara berkomunikasi, cara belajar, cara bekerja, cara berbisnis, dan lain sebagainya. Era informasi memberikan ruang lingkup yang sangat besar untuk mengorganisasikan segala kegiatan melalui cara baru, inovatif, instan, transparan, akurat, tepat waktu, lebih baik, memberikan kenyamanan yang lebih dalam mengelola dan menikmati kehidupan. Dengan teknologi informasi dan komunikasi semua proses kerja dan konten akan ditransformasikan dari fisik dan statis menjadi digital, mobile, virtual dan personal. Akibatnya kecepatan kinerja bisnis meningkat dengan cepat. Kecepatan proses meningkat sangat tajam di banyak aktivitas modern manusia. Oleh karena itu diperlukan peningkatan kualitas sumber daya manusia untuk mendorong kelangsungan teknologi informasi dan komunikasi di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

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.

Tabel 4.31
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 | KOBU WIL IV & PUSAT 1.Decision Support System 2.Business Inteligent |
| 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) | 1.Data Services 2.Data Ware House | |
| Penataan Teknologi Informasi di Bidang P2BU 1.SIM PBU (2014/2015) | | |

Ruang Lingkup kegiatan Sistem Pengelolaan Manajemen Data Terpusat Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV ini meliputi:

1. Penyusunan kebutuhan data terpusat berdasarkan data-data produksi dan sarana prasarana. Dengan langkah sebagai berikut:
 - a. Mengumpulkan data survey setiap transaksi terpusat di Bandar Udara Ngurah Rai Bali.
 - b. Mengumpulkan data yang dibutuhkan terhadap proses infrastruktur/sarana prasarana.
 - c. Menentukan data-data mana saja yang dapat diambil secara langsung pada *database* berjalan, *database* tak berjalan (*database* yang tak terkoneksi ke sistem *client-server*), ataupun data-data yang tersimpan dalam bentuk *hardcopy* untuk kemudian dijadikan sumber data.
 - d. Menentukan sistem konektivitas masing-masing sumber data dengan sistem data terpusat yang akan dibentuk sebagai media penyimpanan dan pengelolaan data.
 - e. Merancang format pelaporan sesuai dengan kaidah-kaidah pelaporan ICAO dan ATAG

4.4.5.2 Kegiatan Teknologi Informasi dan Komunikasi Yang Telah Dilaksanakan Di Lingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV

Dalam rangka menindaklanjuti roadmap pengembangan teknologi informasi dan komunikasi di lingkungan Wilayah Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV 2015 – 2019 telah dilakukan sosialisasi di lingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV dengan waktu pelaksanaan seperti terangkum dalam tabel di bawah ini:

Tabel 4.33

Jadwal Kegiatan teknologi informasi dan komunikasi di Lingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV

| No | Kegiatan Yang Telah Dilaksanakan | Waktu Pelaksanaan |
|----|---|-------------------|
| 1 | Melakukan koordinasi mengenai sinkronisasi data dan proses penerbitan pas bandara di UPBU Komodo Labuan Bajo | 18-20 Mei 2017 |
| 2 | Melakukan koordinasi mengenai sinkronisasi data dan proses penerbitan pas bandara di UPBU Uumbu Meheng Kunda Waingapu | 5-8 Mei 2017 |

4.6 Program Pembangunan

- Transportasi udara mempunyai kedudukan yang cukup strategis dalam konteks peran dan sumbangannya dalam pembangunan nasional. Salah satunya komponen penting dalam pengembangan dan peningkatan kualitas pelayanan pada transportasi udara adalah pengembangan kinerja dan pembangunan di bidang bandar udara.
- Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2011 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 22 Tahun 2015 Tentang Peningkatan Fungsi Pengendalian Dan Pengawasan Oleh Kantor Otoritas Bandar Udara maka Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV memiliki tugas pokok melaksanakan pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan penerbangan di bandar udara meliputi :
 - a. pemberian arahan, bimbingan, perpanjangan perizinan (sertifikat organisasi dan lisensi personel), dan melaksanakan pengawasan dalam bentuk inspeksi, pengamatan, pemantauan dan memberikan tindakan korektif di bidang kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara;

- b. pemberian arahan, bimbingan, persetujuan terbang (flight approval), perpanjangan perizinan kegiatan usaha penunjang angkutan udara dan melaksanakan pengawasan dalam bentuk inspeksi, pengamatan, pemantauan dan memberikan tindakan korektif di bidang angkutan udara serta melaksanakan dan koordinasi fasilitas kegiatan penerbangan internasional (Facilitation/FAL);
 - c. pemberian arahan, bimbingan, perpanjangan perizinan (izin, pengesahan, rekomendasi, sertifikat fasilitas/peralatan/organisasi dan lisensi personel) dan melaksanakan pengawasan dalam bentuk inspeksi, pengamatan, pemantauan dan memverikan tindakan korektif di bidang Bandar udara;
 - d. pemberian arahan, bimbingan dan melaksanakan pengawasan dalam bentuk inspeksi, pengamatan, pemantauan dan memberikan tindakan korektif di bidang navigasi penerbangan dan;
 - e. pemberian arahan, bimbingan, perpanjangan perizinan (izin, sertifikat fasilitas/peralatan/organisasi dan lisensi personel), pemberian PAS Bandar udara (orang dan kendaraan) dan melaksanakan pengawasan dalam bentuk inspeksi, pengamatan, pemantauan, survey, pengujian dan memberikan tindakan korektif bidang keamana penerbangan, kargo/pos, barang berbahaya serta pelayanan darurat.
- Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Bali merupakan Kantor Otoritas Bandar Udara Kelas I dengan wilayah kerja mencakup propinsi Bali, Nusa Tenggara Timur dan Nusa Tenggara Barat. Dalam rangka menunjang kinerja Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Bali agar terlaksana secara efektif perlu memiliki fasilitas gedung kantor.
 - Sesuai Nota Kesepahaman Nomor HK.201/2/6/DRJU.KUM.3013; MOU. 150/RT.01.03/2013/PD tanggal 16 Agustus 2013 antara PT. Angkasa Pura I (Persero) dan Ditjen Perhubungan Udara dimana d. menyebutkan PT. Angkasa Pura I (Persero) akan menyediakan ruangan kantor sementara sebagai pengganti Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV yang tekena pengembangan bandar udara dan menyediakan lahan pengganti yang berada dalam kawasan bandar udara untuk dibangun Kantor Permanen Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Bali.
 - Mengacu Proses Pelaksanaan dan Berita Acara Serah Terima Penggunaan Lahan Untuk Gedung Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV dan Berita Acara Penetapan Tanda Batas dan Pengukuran Atas Aset PT. Angkasa Pura I (persero) Berupa Lahan Yang Digunakan Oleh Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai – Bali tanggal 19 Maret 2015.

Atas hal tersebut di atas dan sesuai dengan Rencana Kerja dan Anggaran untuk TA.2018 dan TA.2019 Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV mengusulkan alokasi anggaran untuk kegiatan Pembangunan Bangunan Operasional Pengawasan dan Pengendalian Keselamatan dan Keamanan Penerbangan Serta Pelayanan Publik Otoritas Bandar Udara Wilayah IV sebesar :

Tahap I : Rp. 70.000.000.000 (Struktur+ Arsitek)

Tahap II : Rp. 20.000.000.000 (Mekanikal Elektrikal)

Tahap III : Rp. 15.000.000.000 (Interior dan Furniture)

Bab V

Target Kinerja dan Kerangka Pendanaan

5.1 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 5.1
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,- | Mentausahakan 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 |

Tabel 5.2
REVISI 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 | |
| Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara | 1) | Rasio Laporan Pengawasan terhadap Keamanan Penerbangan yang ditindaklanjuti | Rasio | - | - | 0.9 | 0.9 | 0.9 | Lingkup Pengawasan meliputi 5 (lima) objek pengawasan yaitu BUBU/UPBU, RA, Airlines, Lembaga Diklat dan LPPNPI. Rasio laporan pengawasan adalah perbandingan jumlah laporan pengawasan yang ditindaklanjuti terhadap total jumlah laporan pengawasan di tahun berjalan. |
| | 2) | Rasio Laporan Pengawasan terhadap Pelayanan Darurat yang ditindaklanjuti | Rasio | - | - | 0.5 | 0.6 | 0.7 | Lingkup Pengawasan meliputi fasilitas, prosedur dan personil di area bandar udara. Rasio laporan pengawasan adalah perbandingan jumlah laporan pengawasan yang ditindaklanjuti terhadap total jumlah laporan pengawasan di tahun berjalan. |
| | 3) | Rasio Laporan Pengawasan terhadap Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara yang ditindaklanjuti | Rasio | - | - | 0.9 | 0.9 | 0.9 | merupakan pengawasan pesawat udara yang sedang beroperasi di bandar udara . Objek pengawasan meliputi pesawat udara dan personil pengoperasian pesawat udara. |
| | 4) | Rasio Laporan Pengawasan terhadap pemenuhan standard kegiatan pelayanan navigasi penerbangan yang | Rasio | - | - | 0.9 | 0.9 | 1 | Lingkup pengawasan meliputi sertifikasi dan personil penyelenggara pelayanan telekomunikasi, lalu lintas udara, |

| SASARAN STRATEGIS KOBU IV 2015-2019 | INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK) | | SATUAN | TARGET | | | | | DEFENISI |
|--|-------------------------------------|---|---------|--------|------|------|------|------|--|
| | | | | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | |
| | | ditindaklanjuti | | | | | | | AIS, MET ,SAR dan Lembaga Diklat di Bidang Navigasi Penerbangan |
| | 5) | Rasio Laporan Pengawasan terhadap pelayanan dan pengoperasian bandar udara yang ditindaklanjuti | Rasio | - | - | 0.8 | 0.9 | 0.9 | Lingkup Pengawasan meliputi pengawasan terhadap personel, prosedur, fasilitas/peralatan/utilitas dan operasi bandar udara. Rasio laporan pengawasan adalah perbandingan jumlah laporan pengawasan yang ditindaklanjuti terhadap total jumlah laporan pengawasan di tahun berjalan. |
| | 6) | Jumlah Kegiatan Pengendalian terhadap fasilitas/peralatan dan pengoperasian bandar udara | Laporan | - | - | 55 | 60 | 65 | Pengendalian dalam perpanjangan perizinan (izin, persetujuan, pengesahan, rekomendasi, sertifikat fasilitas atau peralatan/organisasi dan lisensi personil (PM. 22 Tahun 2015)). Khusus Otban Wilayah IX dan X, sudah melaksanakan pengendalian terhadap fasilitas/peralatan/utilitas dan pengoperasian bandar udara tetapi menggunakan perbantuan SDM dari Direktorat Teknis karena kekurangan SDM. |
| Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi | 7) | Rasio Laporan Pengawasan Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara yang ditindaklanjuti | Rasio | - | - | 0.5 | 0.7 | 0.8 | Mengacu kepada PM. 178 Tahun 2015. |

| SASARAN STRATEGIS KOBU IV 2015-2019 | INDIKATOR KINERJA KEGIATAN (IKK) | | SATUAN | TARGET | | | | | DEFENISI |
|--|-------------------------------------|--|--------|-------------|-----------------|------------------|------------------|-------------------|---|
| | | | | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | |
| | 8) | Rasio Laporan Pengawasan Kegiatan Angkutan Udara yang ditindaklanjuti | Rasio | - | - | 0.9 | 0.9 | 0.9 | Pengawasan meliputi monitoring implementasi ijin rute, FA, tarif, FAL, GSA dan Slot Time |
| Meningkatnya kompetensi SDM transportasi udara di Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV | 9) | Rasio Pemenuhan Kompetensi bagi Inspektur Penerbangan | Rasio | - | - | - | 0.5 | 0.6 | Pemenuhan kebutuhan berdasarkan perhitungan ABK yang meliputi kebutuhan jumlah inspektur. KP 606 Tahun 2015/ KP 229 Tahun 2017 |
| Terwujudnya good governance dan clean governance di lingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara | 10) | Tingkat penyerapan anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara | % | 87 | 89 | 90 | 91 | 93 | Mewujudkan Anggaran berbasis kinerja |
| | 11) | Nilai aset Kantor Otoritas Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi | Rupiah | 369.578.555 | 4.500.000.000,- | 14.500.000.000,- | 73.000.000.000,- | 119.500.000.000,- | Mentausahakan barang milik Negara yang diinventarisasi oleh Otoritas Bandar Udara Wil.IV |
| Meningkatnya layanan transportasi di daerah rawan bencana, perbatasan, terluar dan terpencil | 12) | Rasio laporan pengawasan implementasi pelayanan perintis dan subsidi angkutan udara yang ditindaklanjuti | Rasio | - | - | 0.9 | 0.7 | 0.8 | Jumlah Laporan yang dihasilkan di Tahun Berjalan. Pengertian tindak lanjut ialah hingga KOBU melaporkan kepada Direktorat Angkutan Udara. |

5.2 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 5.2
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 | 160,549,352 |
| 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 | 403,725,907 |

Bab VI

Penutup

Reviu Rencana Strategis (Renstra) Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV merupakan penjabaran dari Reviu Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan tahun 2015-2019 dan Konsep Reviu Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2015-2019 dengan berpedoman serta memperhatikan hasil kajian potensi dan permasalahan serta analisis lingkungan strategis Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV yang kemudian dituangkan ke dalam Reviu Rencana Strategis Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV yang di dalamnya memuat visi, misi, tujuan, sasaran, strategi, kebijakan dan program serta kegiatan selama kurun waktu 2015-2019 yang dapat digunakan sebagai acuan dan pedoman dalam penyusunan rencana kerja/program di lingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Tahun 2015-2019.

**MATRIKS REVIU INDIKATOR KINERJA KEGIATAN
KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH IV
RENCANA STRATEGIS KANTOR OTORITAS BANDAR UDARA WILAYAH IV**

| NO | SASARAN KOBU | URAIAN INDIKATOR KINERJA KEGIATAN | SATUAN | DEFINISI | TARGET 2017 | TARGET 2018 | TARGET 2019 | KET | |
|----|--|-----------------------------------|---|----------|--|-------------------|-------------------|--------------------|--|
| 1 | Meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi udara di Wilayah Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara | 1 | Rasio Laporan Pengawasan terhadap Keamanan Penerbangan yang ditindaklanjuti | Rasio | Lingkup Pengawasan meliputi 5 (lima) objek pengawasan yaitu BUBU/UPBU, RA, Airlines, Lembaga Diklat dan LPPNPI. Rasio laporan pengawasan adalah perbandingan jumlah laporan pengawasan yang ditindaklanjuti terhadap total jumlah laporan pengawasan di tahun berjalan. Pengertian tindak lanjut ialah hingga KOBU melakukan evaluasi CAP objek pengawasan | 0,9 | 0,9 | 0,9 | |
| | | 2 | Rasio Laporan Pengawasan terhadap Pelayanan Darurat yang ditindaklanjuti | Rasio | Lingkup Pengawasan meliputi fasilitas, prosedur dan personil di area bandar udara. Rasio laporan pengawasan adalah perbandingan jumlah laporan pengawasan yang ditindaklanjuti terhadap total jumlah laporan pengawasan di tahun berjalan. Pengertian tindak lanjut ialah hingga KOBU melakukan evaluasi CAP objek pengawasan | 0,5 | 0,6 | 0,7 | |
| | | 3 | Rasio Laporan Pengawasan terhadap Kelangkaan dan Pengoperasian Pesawat Udara yang ditindaklanjuti | Rasio | merupakan pengawasan pesawat udara yang sedang beroperasi di bandar udara . Objek pengawasan meliputi pesawat udara dan personil pengoperasian pesawat udara. Pengertian tindak lanjut ialah hingga objek pengawasan menyampaikan CAP ke KOBU. | 0,9 | 0,9 | 0,9 | |
| | | 4 | Rasio Laporan Pengawasan terhadap pemenuhan standard kegiatan pelayanan navigasi penerbangan yang ditindaklanjuti | Rasio | Lingkup pengawasan meliputi sertifikasi dan personil penyelenggara pelayanan telekomunikasi, lalu lintas udara, AIS, MET ,SAR dan Lembaga Diklat di Bidang Navigasi Penerbangan Pengertian tindak lanjut ialah hingga objek pengawasan menyampaikan CAP ke KOBU. | 0,9 | 0,9 | 1 | |
| | | 5 | Rasio Laporan Pengawasan terhadap pelayanan dan pengoperasian bandar udara yang ditindaklanjuti | Rasio | Lingkup Pengawasan meliputi pengawasan terhadap personel, prosedur, fasilitas/peralatan/utilitas dan operasi bandar udara. Rasio laporan pengawasan adalah perbandingan jumlah laporan pengawasan yang ditindaklanjuti terhadap total jumlah laporan pengawasan di tahun berjalan. Pengertian tindak lanjut ialah hingga KOBU melakukan evaluasi CAP objek pengawasan | 0,8 | 0,9 | 0,9 | |
| | | 6 | Jumlah Kegiatan Pengendalian terhadap fasilitas/peralatan dan pengoperasian bandar udara | Kegiatan | Pengendalian dalam perpanjangan perizinan (izin, persetujuan, pengesahan, rekomendasi, sertifikat fasilitas atau peralatan/organisasi dan lisensi personil (PM. 22 Tahun 2015)). Khusus Otban Wilayah IX dan X, sudah melaksanakan pengendalian terhadap fasilitas/peralatan/utilitas dan pengoperasian bandar udara tetapi menggunakan perbantuan SDM dari Direktorat Teknis karena kekurangan SDM. | 55 | 60 | 65 | |
| 2 | Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana transportasi | 7 | Rasio Laporan Pengawasan Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara yang ditindaklanjuti | Rasio | Mengacu kepada PM. 178 Tahun 2015. | 0,5 | 0,7 | 0,8 | |
| | | 8 | Rasio Laporan Pengawasan Kegiatan Angkutan Udara yang ditindaklanjuti | Rasio | Pengawasan meliputi monitoring implementasi ijin rute, FA, tarif, FAL, GSA dan Slot Time Pengertian tindak lanjut ialah hingga KOBU melaporkan kepada Direktorat Angkutan Udara | 0,9 | 0,9 | 0,9 | |
| 3 | Tersedianya SDM Transportasi udara yang kompeten dan profesional di wilayah kerja Kantor Otoritas Bandar Udara | 9 | Rasio Pemenuhan Kompetensi bagi Inspektur Penerbangan | Rasio | Pemenuhan kebutuhan berdasarkan perhitungan ABK yang meliputi kebutuhan jumlah inspektur. KP 606 Tahun 2015/ KP 229 Tahun 2017 | - | 0,5 | 0,6 | |
| 4 | Terwujudnya good governance dan clean governance di lingkungan Kantor Otoritas Bandar Udara | 10 | Tingkat penyerapan anggaran Kantor Otoritas Bandar Udara | % | Daya Serap satu tahun anggaran | 90 | 91 | 93 | |
| | | 11 | Nilai aset Kantor Otoritas Bandar Udara yang berhasil diinventarisasi | Rupiah | Nilai Asset BMN | 14.500.000.000,00 | 73.000.000.000,00 | 119.500.000.000,00 | |
| 5 | Meningkatnya layanan transportasi di daerah rawan bencana, perbatasan, terluar dan terpencil | 12 | Rasio laporan pengawasan implementasi pelayanan perintis dan subsidi angkutan udara yang ditindaklanjuti | Rasio | Jumlah Laporan yang dihasilkan di Tahun Berjalan Pengertian tindak lanjut ialah hingga KOBU melaporkan kepada Direktorat Angkutan Udara | 0,9 | 0,7 | 0,8 | |

**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 | | | |
| | | VOL | BIAYA | VOL | BIAYA | VOL | BIAYA | VOL | BIAYA | VOL | BIAYA | | |
| TOTAL | Rp | | 31.739.965,00 | | 47.115.366 | | 64.080.536 | | 153.480.333 | | 107.309.707 | | 403.725.907 |
| Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Bandar Udara | | | 2.573.900 | | 0,00 | | 12.758.489 | | 97.693.836 | | 47.523.127 | | 160.549.352 |
| 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 | | 70.000.000 | | 23.709.907 | |
| Pengadaan Furniture dan Meubelair Gedung Kantor | | | | | | | | | | | 1 Pkt | 15.000.000 | |
| 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 | | | |
| 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 | | | |

