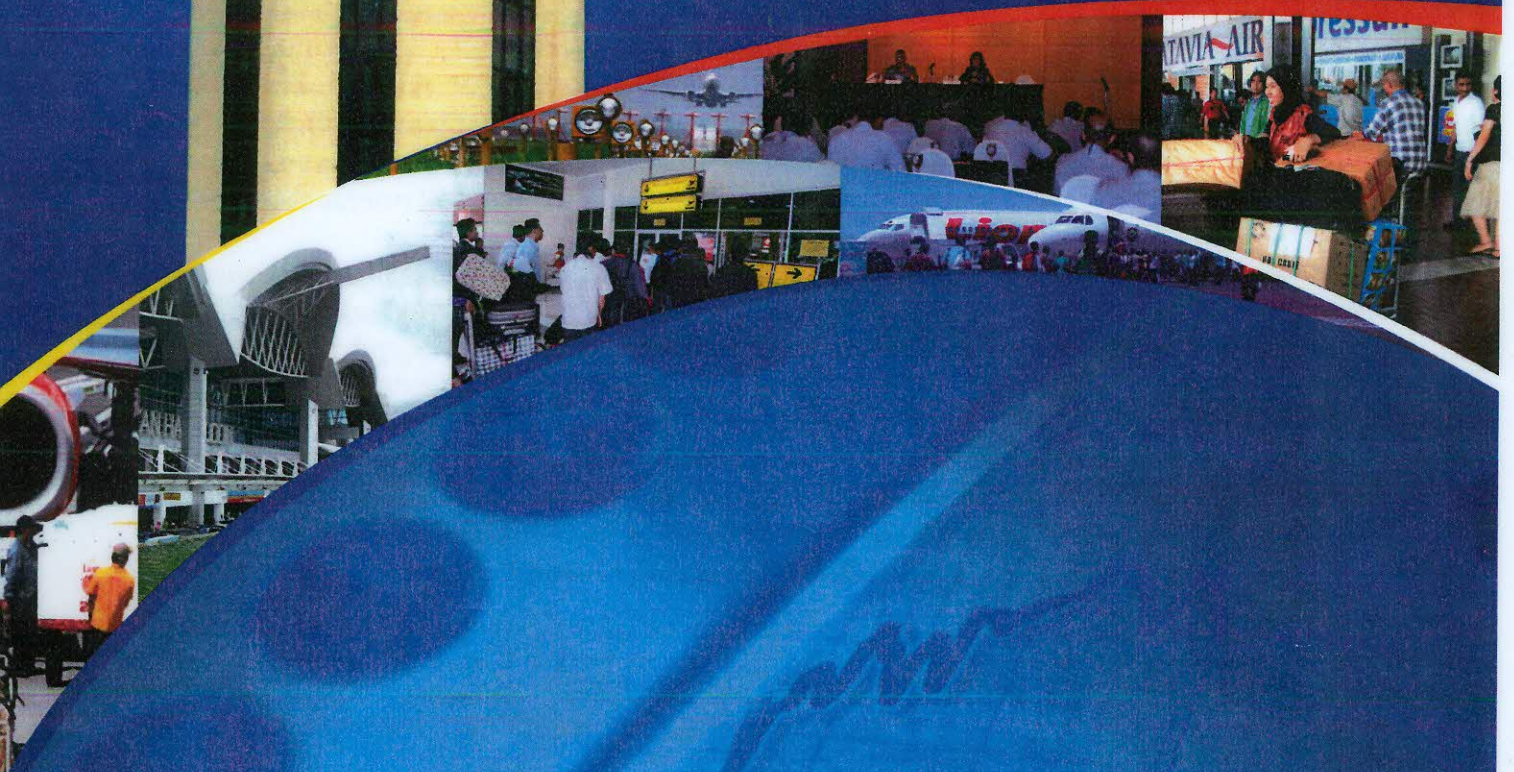


L A P O R A N
AKUNTABILITAS
KINERJA INSTANSI
PEMERINTAH

2011



DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
TAHUN 2012

RINGKASAN EKSEKUTIF

Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP) Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Tahun 2011 merupakan wujud pertanggungjawaban kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dalam rangka mewujudkan visi dan Misi Organisasi melalui pencapaian tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan. Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP) Direktorat Jenderal Perhubungan Udara disusun sebagai gambaran tolak ukur keberhasilan maupun kekurangberhasilan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dalam pelaksanaan tugas pokok dan fungsinya selama tahun 2011.

Dalam mewujudkan visi dan menjalankan misi, Ditjen Perhubungan Udara mempunyai tujuan dan sasaran sebagai berikut :

a. Tujuan

Mewujudkan penyelenggaraan transportasi udara yang efektif dan efisien yang didukung oleh SDM yang berkompeten guna mendukung perwujudan Indonesia yang lebih sejahtera, sejalan dengan perwujudan Indonesia yang aman dan damai serta adil dan demokratis

b. Sasaran

Dalam Rencana Strategik Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2010 – 2014 (tinjau ulang) mempunyai 5 (lima) sasaran, yang akan dicapai dalam kurun waktu lima tahun ke depan sebagai berikut :

1. Meningkatnya keselamatan, keamanan dan kualitas pelayanan transportasi udara.
2. Meningkatnya aksesibilitas pelayanan jasa transportasi udara dan konektivitas antar wilayah
3. Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi udara sesuai ketentuan sehingga dapat memberikan dukungan bagi perekonomian nasional yang berkelanjutan (sustainable growth)
4. Peningkatan kualitas SDM dan melanjutkan restrukturisasi kelembagaan dan reformasi regulasi
5. Meningkatkan pengembangan teknologi transportasi udara yang efisien dan ramah lingkungan sebagai antisipasi terhadap perubahan iklim.

Dari 5 (lima) sasaran yang ditargetkan dalam alur akuntabilitas Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2011, ada 1 (satu) sasaran yang rata-rata nilai capaiannya diatas 100% dan 4 (empat) sasaran memiliki rata-rata nilai capaian sasaran dibawah 100% yakni :

1. Sasaran Meningkatnya keselamatan, keamanan dan kualitas pelayanan transportasi udara dengan persentase rata-rata capaiannya sebesar 31,51%. Hal ini dikarenakan terdapat beberapa indikator sasaran yang nilai capaiannya dibawah 100% sebagai berikut :
 - a. Rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan korban jiwa dan pesawat rusak berat dengan nilai realisasi 24,1 kejadian/1 juta flight cycle dari rencana yang ditargetkan 8,45 kejadian/1 juta flight cycle sehingga persentase kinerja mengalami penurunan sebesar -85,21%
 - b. Rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan tidak adanya korban jiwa dan pesawat rusak berat dengan nilai realisasi 3,39 kejadian/1 juta flight cycle dari rencana yang ditargetkan 10,3 kejadian/1 juta flight cycle sehingga persentase kinerja mengalami penurunan sebesar -103,83%
 - c. Rasio kecelakaan transportasi udara pada AOC 121 dan AOC 135 dengan tidak ada korban jiwa dan pesawat rusak ringan dengan nilai realisasi 3,401 kejadian/1 juta flight cycle dari rencana yang ditargetkan 1,7 kejadian/1 juta flight cycle sehingga persentase kinerja mengalami penurunan sebesar -0,06%

Dari ketiga indikator kinerja diatas, ada tiga faktor penyebab kecelakaan pesawat udara antara lain ; faktor manusia (*human factor*), faktor teknis (*technical error*), dan faktor alam (*environment factor*). Dari data hasil analisa penyebab kecelakaan tahun 2010 dan 2011, dapat dilihat bahwa kontribusi terbesar penyebab terjadinya kecelakaan pesawat udara di rentang waktu itu adalah faktor manusia (*human factor*)

2. Meningkatnya aksesibilitas pelayanan jasa transportasi udara dan konektivitas antar wilayah dengan persentase rata-rata capaiannya sebesar 84,33%. Hal ini dikarenakan terdapat beberapa indikator sasaran yang nilai capaiannya dibawah 100% sebagai berikut :
 - a. Jumlah rute pelayanan perintis terealisasi 99,24% dari target yang ditetapkan karena terdapat 2 (dua) rute yaitu rute Labuha – Sanana dan Namlea – Sanana tidak dapat direalisasikan akibat adanya penutupan bandara oleh warga setempat karena perebutan lahan.
 - b. Jumlah penumpang perintis yang diangkut terealisasi sebesar 55,32% dari target yang ditetapkan karena tidak ada penerbangan terkait dengan kecelakaan pesawat NBA dan PT. SMAC sehingga pesawat dari dua airline tersebut dibekukan (di Grounded)

3. Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana transportasi udara sesuai ketentuan sehingga dapat memberikan dukungan bagi perekonomian nasional yang berkelanjutan (sustainable growth) dengan persentase rata-rata capaiannya sebesar 96,05%. Hal ini dikarenakan terdapat beberapa indikator sasaran yang nilai capaiannya dibawah 100% sebagai berikut :
 - Jumlah kargo yang diangkut baik domestik maupun luar negeri hanya terealisasi sebesar 82,92% dari target yang ditetapkan.

4. Meningkatkan pengembangan teknologi transportasi udara yang efisien dan ramah lingkungan sebagai antisipasi terhadap perubahan iklim dengan persentase rata-rata capaiannya sebesar 75%. Hal ini dikarenakan terdapat indikator sasaran yang nilai capaiannya dibawah 100% sebagai berikut :
 - Jumlah bandara yang memenuhi eco airport (AMDAL) hanya terealisasi 50% dari target yang ditetapkan karena jumlah bandara yang memenuhi eco-airport masih sama dengan tahun 2010, hal ini dikarenakan tahun 2011 masih dalam pembahasan Dewan Council yang terdiri dari Kementerian Perhubungan, Kementerian Lingkungan Hidup, Otoritas Bandara, Pemerintah Daerah setempat.

Sampai dengan akhir Desember 2011 permasalahan yang dapat diidentifikasi adalah sebagai berikut :

- a. Tidak sinkronnya antara dokumen perencanaan (RPJM, Rencana Strategik), dengan rencana kinerja tahunan.
- b. Keterbatasan Sumber Daya Manusia di UPT/Satker khususnya yang memiliki sertifikasi pengadaan barang dan jasa.
- c. Terlambatnya proses persetujuan pencairan tanda bintang pada kegiatan tertentu.
- d. Kendala cuaca ekstrim dalam penyelesaian kegiatan.
- e. Hambatan keamanan di dalam penyelesaian kegiatan pada UPT/Satker tertentu.
- f. Masalah pembebasan lahan oleh Pemda mengalami hambatan sehingga berpengaruh terhadap pelaksanaan kegiatan.
- g. Terbatasnya fasilitas sarana penunjang pelaporan pelaksanaan kegiatan DIPA 2011 sehubungan dengan sistem e-monitoring berbasis internet.

Langkah-langkah penyelesaian yang ditempuh antara lain :

- a. Diperlukan kebijakan untuk menerapkan rencana pembangunan jangka panjang, menengah dan pendek secara konsisten, meskipun tidak menutup kemungkinan dengan adanya perubahan terhadap lingkungan strategis.
- b. Perluanya perencanaan yang lebih matang dalam menyusun rencana anggaran, untuk meminimalisir berbagai permasalahan yang akan terjadi.
- c. Perlunya koordinasi / konsultasi dengan auditor (BPKP, Itjen dll) agar tidak terjadi kesalahpahaman tentang peraturan pengadaan barang dan jasa.
- d. Peningkatan koordinasi antara Satuan Kerja di lokasi dengan instansi lain (Pemda setempat) dalam memperoleh ijin agar tidak menghambat pelaksanaan pekerjaan.
- e. Perlu antisipasi terhadap hambatan yang biasa ditemui dalam pelaksanaan pekerjaan baik faktor alam atau curah hujan atau bandara yang belum siap dioperasikan untuk angkutan udara perintis, misalnya dengan lelang tidak mengikat.