

ANGKUTAN UDARA PERINTIS SEBAGAI JEMBATAN UDARA MENUNJANG PERTUMBUHAN EKONOMI DAERAH

Budi Prasetyo⁽¹⁾, Sunarno⁽²⁾, Solihin⁽³⁾

Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia

ABSTRAK: Indonesia merupakan negara kepulauan dan jarak antar pulau memerlukan jarak tempuh yang tidak mudah dilalui untuk menghubungkan jalur kehidupan penduduk khususnya disektor ekonomi satu pulau dengan pulau yang lainnya, hal ini diperlukan fasilitas yang dapat menjembatani yakni dalam hal ini melalui transportasi udara, dimana multiplier effectnya yang sangat signifikan terhadap kehidupan perekonomian daerah kawasan terpencil yang ada di Indonesia.

Kata Kunci: Jembatan Udara

***ABSTRACT :** Indonesia is an archipelagic country and the distance between islands requires a distance that is not easily traveled to connect the inhabitants' economic life system paths to one island and another, this requires facilities that can bridge this issue through air transportation, where multiplier effects are very significant for life economy of remote areas in Indonesia.*

***Keyword:** The Indonesians Sky Bridge*

I. PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara yang berbasis kepulauan yang terkoneksi satu sama lain oleh lautan dan selat. Di samping itu, kenyataan menunjukkan bahwa antar pulau yang satu dengan pulau yang lain memiliki keberagaman atau variasi yang berbeda satu sama lain, seperti berbeda dari sisi luas kepulauan, densitas dan jumlah penduduk, potensi sumber daya alam, pendapatan daerah, infrastruktur, dan sebagainya. Tentunya, masing-masing wilayah tersebut memiliki karakteristik yang berbeda pula, baik dari sisi sosial, ekonomi, demografi, geografis, sumber daya alam, infrastruktur, fasilitas publik, dan sebagainya.

Indonesia adalah Negara kepulauan terbesar di dunia, yaitu mencakup 17,508 pulau (citra satelit terakhir menunjukkan 18,108 pulau), dengan luas total 7,9 juta km² terdiri dari 1,8 juta km² daratan, 3,2 juta km² laut territorial dan 2,9 juta km² perairan ZEE. Dengan wilayah yang luas tersebut, saat ini masih terdapat wilayah-wilayah yang terpencil, sehingga untuk menghubungkan daerah terpencil, pedalaman atau daerah yang sukar terhubung oleh moda transportasi lain dan secara komersial belum menguntungkan, pemerintah membuka rute penerbangan perintis. Rute dapat dikatakan sebagai rute perintis apabila memenuhi kriteria :

1. Menghubungkan daerah terpencil, dimana daerah tersebut tidak ada moda transportasi lain, dan/ atau kapasitas kurang memadai.
2. Mendorong pertumbuhan dan pengembangan wilayah terpencil, dimana daerah tersebut berpotensi untuk dikembangkan, menunjang program pengembangan dan pembangunan daerah serta mendorong perkembangan sektor lainnya.
3. Mewujudkan stabilitas pertahanan, dimana daerah tersebut berdekatan dengan wilayah perbatasan negara lain.

Dari banyaknya rute perintis tersebut, terdapat beberapa diantaranya yang kemudian berubah menjadi rute penerbangan komersial.

II. LANDASAN TEORI DAN DEFINISI/PENGETIHAN

Peraturan menteri perhubungan Nomor PM 79 tahun 2017 tentang kriteria dan penyelenggaraan kegiatan angkutan udara perintis dan subsidi angkutan udara kargo.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 9 tahun 2016 tentang Kriteria dan Penyelenggaraan Kegiatan Angkutan Udara Perintis. Penetapan kriteria dan penyelenggaraan Angkutan Udara Perintis dilakukan guna mewujudkan angkutan perintis udara yang dapat menghubungkan daerah terpencil, daerah tertinggal, daerah yang belum terlayani oleh moda transportasi lain serta mendorong pertumbuhan dan pengembangan wilayah guna mewujudkan stabilitas, pertahanan dan keamanan negara.

Penyelenggaraan angkutan perintis merupakan wujud kehadiran negara terhadap masyarakat sesuai dengan Nawa Cita pertama, dan merupakan bagian dari fokus kerja Kementerian Perhubungan dalam rangka meningkatkan keselamatan, kapasitas sarana dan kualitas pelayanan transportasi di Indonesia.

Peraturan yang telah diundangkan mulai tanggal 27 Januari 2016 yang lalu, merupakan pembaruan dari Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Udara Tahun 2010 Nomor SKEP/21/I/2010, yang mengatur beberapa hal meliputi: jenis kegiatan angkutan udara perintis, kriteria rute perintis, penyelenggaraan angkutan udara perintis, pelaksanaan angkutan udara perintis, evaluasi rute perintis, serta kewajiban penyelenggara angkutan perintis.

Distribusi barang dan jasa, yang menimbulkan dampak ekonomi terhadap suatu wilayah, tidak akan berjalan dengan efektif dan efisien jika infrastruktur transportasinya tidak memadai. Transportasi merupakan salah satu sektor infrastruktur yang berperan dalam mendistribusikan barang dan jasa dari satu tempat ke tempat lainnya. Dengan kata lain, sektor transportasi berperan sebagai katalisator untuk mengakselerasi tumbuhnya sektor-sektor perekonomian lainnya di suatu wilayah.

Pada kondisi geografis yang sukar terhubung dengan moda angkutan darat dan laut, maka satu-satunya moda angkutan yang dapat melayani daerah tersebut adalah moda angkutan udara apabila daerah tersebut memiliki prasarana angkutan udara atau akan dipersiapkan kebutuhan prasarana tersebut.

Pemilihan moda transportasi merupakan suatu alternatif dalam upaya memperlancar arus

manusia, barang dan informasi dari suatu daerah atau wilayah ke daerah atau wilayah lain. Moda angkutan udara merupakan salah satu kebutuhan akan moda transportasi terkait dengan aspek guna waktu (*time utility*). Akan tetapi, jika tidak tersedia infrastruktur dan prasarana transportasi selain moda transportasi udara, maka moda transportasi udara sangat dibutuhkan untuk pelaksanaan perpindahan manusia, barang dan informasi pada suatu daerah atau wilayah ke daerah atau wilayah lain.

Terselenggaranya angkutan udara perintis merupakan tugas pemerintah dengan pertimbangan bahwa penyelenggaraan angkutan udara pada rute tersebut secara ekonomi belum menguntungkan sehingga dalam pelaksanaan angkutan udara perintis yang dilakukan oleh operator nasional akan memperoleh kompensasi berupa subsidi untuk menjamin kelangsungan pelayanan angkutan udara perintis.

Ekonomi Indonesia merupakan salah satu kekuatan ekonomi berkembang utama dunia yang terbesar di Asia Tenggara dan terbesar di Asia ketiga setelah China dan India. Ekonomi negara ini menempatkan Indonesia sebagai kekuatan ekonomi terbesar ke-16 dunia yang artinya Indonesia juga merupakan anggota G-20.

Setelah mengalami gejolak politik dan sosial yang hebat pada pertengahan 1960an di bawah Presiden Soekarno, Indonesia yang dipimpin oleh Presiden Soeharto segera melakukan restrukturisasi tata kelola fiskal yang tercerai berai akibat berbagai kebijakan ekonomi yang memberatkan perimbangan neraca APBN yang ada dengan berbagai cara, dari mengadakan renegosiasi terkait pembayaran utang jatuh tempo hingga meminta IMF untuk mengasistensi pengelolaan fiskal Indonesia yang masih rapuh.

Selama 2 dekade Indonesia membangkitkan kembali ekonomi, ekonomi Indonesia yang ditopang dari kegiatan industri dan perdagangan berbasis ekspor menggerakkan ekonomi Indonesia masuk sebagai salah satu *The East Asia Miracle* pada tahun 1990an, di mana Indonesia mampu menciptakan stabilitas politik, sosial dan pertahanan-keamanan yang menjadi fondasi ekonomi yang

kuat untuk menghasilkan pembangunan dan pertumbuhan ekonomi yang tinggi dengan ditopang dari sektor industri manufaktur berbasis ekspor dan industri pengolahan sumber daya alam.

Alhasil, ekonomi Indonesia menjadi salah satu ekonomi yang terindustrialisasi seperti Jepang, Korea Selatan dan Thailand. Meski Indonesia berhasil mencapai stabilitas *poloshankam* dan industri manufaktur dan pengolahan mampu menggerakkan pertumbuhan ekonomi Indonesia, ternyata keberadaan infrastruktur transportasi seperti jalan tol, pelabuhan, kereta api dan bandara yang ada di Indonesia tidak mampu mengejar pertumbuhan kebutuhan pasar yang ada dan perlahan, hal ini mengakibatkan munculnya kesenjangan ekonomi di antara Pulau Jawa dan Pulau di luar Jawa akibat minimnya pembangunan infrastruktur transportasi di luar pulau Jawa, mengakibatkan terjadi maraknya urbanisasi massal warga luar Pulau Jawa yang menuju Pulau Jawa memunculkan kesimpulan bahwa pembangunan dan pertumbuhan ekonomi Indonesia hanya diperuntukkan untuk Pulau Jawa sendiri.

Tidak hanya itu saja, pengelolaan fiskal APBN yang mulai menunjukkan perimbangan neraca yang tidak sehat dan penegakan regulasi dan pengawasan kegiatan sektor finansial yang lemah karena minimnya kecakapan instansi untuk mengatur kegiatan sektor jasa keuangan mengakibatkan terjadinya pertumbuhan pinjaman tidak bergerak (*non-performing loan*) yang tidak terkendali, hal ini tidak lepas juga dari peran regulator finansial yang gagal untuk menegakkan peraturan yang gagal memberikan pertanggungjawaban sosial perusahaan berupa edukasi keuangan kepada rakyat.

Tingkat pertumbuhan ekonomi yang tinggi dari 1987-1997, menutupi beberapa kelemahan struktural dalam ekonomi Indonesia. Longgarnya kebijakan pemerintah dan institusi jasa keuangan saat itu dan meningkatnya nilai ekspor barang non-migas, membuat banyak jasa keuangan berupa bank, asuransi dan berbagai lembaga keuangan lainnya muncul dengan tujuan mendapat keuntungan dari fasilitasi ekspor, namun dengan modal inti yang sering kali kurang.

Tanpa disadari oleh pemerintah dan institusi keuangan sendiri, besarnya kesempatan untuk membiayai fasilitasi ekspor tersebut, perlahan-lahan mulai menunjukkan bahwa pertumbuhan jasa keuangan tidak berkualitas, mulai memakan korban berupa tutupnya beberapa bank secara berantai akibat gagal menarik kredit yang macet, hingga modal inti yang kurang mulai menandai gelapnya perkembangan jasa keuangan yang saat itu tengah tumbuh pesat. Belum lagi dengan sistem legal sangat lemah, dan tidak ada cara efektif untuk menjalankan kontrak, mengumpulkan hutang, atau menuntut atas kebangkrutan. Aktivitas bank sangat sederhana, dengan peminjaman berdasarkan "collateral" menyebabkan perluasan dan pelanggaran peraturan, termasuk batas peminjaman. Hambatan non-tarif, penyewaan oleh perusahaan milik negara, subsidi domestik, hambatan ke perdagangan domestik, dan hambatan ekspor menjadi bom waktu yang akan mewarnai kejatuhan ekonomi nasional.



Gambar 1 Perbandingan PDRB provinsi-provinsi di Indonesia dengan negara lain pada tahun 2016

Di bulan Agustus 1998, Indonesia dan IMF menyetujui program pinjaman dana di bawah Presiden B.J Habibie. Presiden Gus Dur yang terpilih sebagai presiden pada Oktober 1999 kemudian memperpanjang program tersebut.

Pada 2010 Ekonomi Indonesia sangat stabil dan tumbuh pesat. PDB bisa dipastikan melebihi Rp 6300 Trilyun meningkat lebih dari 100 kali lipat dibanding PDB tahun 1980. Setelah India dan China, Indonesia adalah negara dengan ekonomi yang tumbuh paling cepat di antara 20 negara anggota Industri ekonomi terbesar didunia G20.

Tabel 1 PDB (Produk Domestik Bruto) Indonesia dari tahun ke tahun oleh IMF dalam juta rupiah.

Tahun	PDB	%Pertumbuhan/tahun (bunga majemuk)
1980	60,143.191	
1985	112,969.792	13.5
1990	233,013.290	15.5
1995	502,249.558	16.6
2000	1,389,769.700	22.6
2005	2,678,664.096	14.0
2010	6,422,918.230	19.1

Catatan: Data di atas disajikan dalam rupiah, oleh karena itu pertumbuhan yang tampaknya pesat itu sangat dipengaruhi oleh pelemahan rupiah terhadap mata uang yang lebih stabil, misalnya US Dollar. Pertumbuhan sesungguhnya, misalnya daya beli masyarakat akan jauh lebih kecil, bahkan mungkin negatif.

Saat ini, satu dekade kemudian, Indonesia telah keluar dari krisis dan berada dalam situasi di mana sekali lagi negara ini mempunyai sumber daya keuangan yang cukup untuk memenuhi kebutuhan pembangunan. Perubahan ini terjadi karena kebijakan makroekonomi yang berhati-hati, dan yang paling penting defisit anggaran yang sangat rendah. Juga cara pemerintah membelanjakan dana telah mengalami transformasi melalui "perubahan besar" desentralisasi tahun 2001 yang menyebabkan lebih dari sepertiga dari keseluruhan anggaran belanja pemerintah beralih ke pemerintah daerah pada tahun 2006. Hal lain yang sama pentingnya, pada tahun 2005, harga minyak internasional yang terus meningkat menyebabkan subsidi minyak domestik Indonesia tidak bisa dikontrol, mengancam stabilitas makroekonomi yang telah susah payah dicapai. Walaupun terdapat risiko politik bahwa kenaikan harga minyak yang tinggi akan mendorong tingkat inflasi menjadi lebih besar, pemerintah mengambil keputusan yang berani untuk memotong subsidi minyak.

Dengan tingkat desentralisasi di Indonesia saat ini dan ruang fiskal yang kini tersedia, pemerintah Indonesia mempunyai kesempatan unik untuk memperbaiki pelayanan publiknya

yang terabaikan. Jika dikelola dengan hati-hati, hal tersebut memungkinkan daerah-daerah tertinggal di bagian timur Indonesia untuk mengejar daerah-daerah lain di Indonesia yang lebih maju dalam hal indikator sosial. Hal ini juga memungkinkan masyarakat Indonesia untuk fokus ke generasi berikutnya dalam melakukan perubahan, seperti meningkatkan kualitas layanan publik dan penyediaan infrastruktur seperti yang ditargetkan. Karena itu, alokasi dana publik yang tepat dan pengelolaan yang hati-hati dari dana tersebut pada saat mereka dialokasikan telah menjadi isu utama untuk belanja publik di Indonesia kedepannya.

Sebagai contoh, sementara anggaran pendidikan telah mencapai 17.2 persen dari total belanja publik- mendapatkan alokasi tertinggi dibandingkan sektor lain dan mengambil sekitar 3.9 persen dari PDB pada tahun 2006, dibandingkan dengan hanya 2.0 persen dari PDB pada tahun 2001 - sebaliknya total belanja kesehatan publik masih di bawah 1.0 persen dari PDB . Sementara itu, investasi infrastruktur publik masih belum sepenuhnya pulih dari titik terendah pasca krisis dan masih pada tingkat 3.4 persen dari PDB . Satu bidang lain yang menjadi perhatian saat ini adalah tingkat pengeluaran untuk administrasi yang luar biasa tinggi. Mencapai sebesar 15 persen pada tahun 2006 , menunjukkan suatu penghamburan yang signifikan atas sumber daya publik.

III. LANDASAN HUKUM

1. Undang-undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
2. Undang-undang No. 32 tahun 2004 tentang Otonomi Daerah.
3. Undang undang No. 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara

Mengacu pada UU Penerbangan no. 1 tahun 2009 dalam pasal 30 antara lain yang berkaitan dengan angkutan udara perintis, pengaturannya diatur dalam peraturan Menteri Perhubungan yaitu yang terkait dengan tata cara dan prosedur pengaturan administratif dan sanksinya.

Dalam Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995, pasal 37, mengemukakan :

1. Tarif penumpang angkutan udara perintis ditetapkan dengan memperhatikan

kemampuan daya beli masyarakat pada daerah yang bersangkutan

2. Struktur tarif penumpang dan kargo angkutan udara perintis terdiri atas tarif dasar dan tarif jarak.
3. Tarif penumpang dan kargo ditetapkan Menteri.

UU No 1 tahun 2009 Tentang Penerbangan juga mengamanatkan Pemberdayaan industri dan pengembangan teknologi penerbangan wajib dilakukan Pemerintah secara terpadu dengan dukungan semua sektor terkait untuk memperkuat transportasi udara nasional. Pemberdayaan industri dan pengembangan teknologi penerbangan paling sedikit meliputi industri rancang bangun, produksi, dan pemeliharaan pesawat udara mesin, baling-baling, dan komponen pesawat udara; fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan; teknologi, informasi, dan navigasi penerbangan; kebandarudaraan; serta fasilitas pendidikan dan pelatihan personel penerbangan.

Perkuatan transportasi udara nasional wajib dilakukan Pemerintah dengan mengembangkan riset pemasaran dan rancang bangun yang laik jual; mengembangkan standardisasi dan komponen penerbangan dengan menggunakan sebanyak-banyaknya muatan lokal dan alih teknologi; mengembangkan industri bahan baku dan komponen; memberikan kemudahan fasilitas pembiayaan dan perpajakan; memfasilitasi kerja sama dengan industri sejenis dan/atau pasar pengguna di dalam dan luar negeri; serta menetapkan kawasan industri penerbangan terpadu.

IV. METODOLOGI

Pengambilan data dilakukan di Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Direktorat Angkutan Udara dengan :

1. Melakukan wawancara dengan pejabat yang menangani penerbangan perintis di Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara
2. Melakukan pengamatan terhadap pelaksanaan penerbangan perintis
3. Pengambilan data produksi penerbangan perintis di Direktorat Angkutan Udara

4. Metode analisis dengan menggunakan Analisis Deskriptif.

V. ANALISA DAN PEMBAHASAN

Kondisi angkutan udara perintis

Angkutan udara perintis dilaksanakan untuk melayani kebutuhan masyarakat di daerah terpencil dan pedalaman secara terus menerus dan berkesinambungan setiap tahun sampai tercapai sebuah rute komersial. Namun pada pelaksanaannya dalam satu tahun anggaran tidak dapat terlayani sepenuhnya karena terkendala masalah keterbatasan operator dan armada yang sesuai untuk kegiatan angkutan udara perintis sehingga mengganggu pelayanan kepada masyarakat.

Aksesibilitas pelayanan, terutama pada pelayanan jasa transportasi di wilayah terpencil dan perbatasan, belum seluruhnya dapat dijangkau secara memadai. Selain itu, masalah daya beli masyarakat yang masih investasi sarana dan prasarana transportasi masih memerlukan subsidi operasi dan dukungan investasi pemerintah yang cukup besar dalam upaya menyelenggarakan pelayanan transportasi yang murah dan terjangkau bagi seluruh masyarakat.

Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Udara terus berupaya meningkatkan konektivitas atau keterhubungan antar pulau di Indonesia melalui penyediaan jaringan dan rute penerbangan yang dapat melayani dan menghubungkan daerah terpencil dan tertinggal atau daerah yang belum terlayani oleh moda transportasi lain dan secara komersial belum menguntungkan, hal ini sebagaimana telah diamanatkan dalam Undang-Undang nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan. Demikian yang disampaikan Rapat Koordinasi II Angkutan Udara Perintis (Rakortis).

Keberhasilan penyelenggaraan angkutan udara perintis ini juga tidak lepas dari peran serta dari semua pemangku kepentingan yang terlibat didalam menjalankan fungsi-fungsi tersebut. Dalam rakortis II ini membahas evaluasi penyelenggaraan angkutan udara perintis dan subsidi angkutan bahan bakar minyak tahun anggaran 2017 serta usulan program angkutan udara perintis penumpang dan subsidi angkutan BBM dan usulan program jembatan udara yang terdiri dari

angkutan udara perintis kargo dan subsidi angkutan udara kargo beserta subsidi angkutan udara BBM Tahun Anggaran 2018 yang disampaikan oleh Koordinator Wilayah.

Pada Tahun Anggaran 2017 terdapat 25 koordinator wilayah (KPA) dengan 188 rute yang di layani oleh 3 operator yaitu; PT. Asi Pudjiastuti (Susi Air), PT. Airfast Indonesia dan PT. Marta Buana Abadi. Menurut data realisasi penerbangan terhadap target frekuensi dan penumpang diangkut tahun anggaran 2017 posisi bulan Januari hingga Juli 2017 ini,

Kementerian Perhubungan telah melakukan pelayanan angkutan udara perintis sebanyak 11.729 frekuensi dari target awal sejumlah 12.858 frekuensi (91%) dengan mengangkut kurang lebih 82.726 penumpang dari target awal sejumlah 139.228 penumpang (59%). Dan pada Tahun Anggaran 2018, jumlah rute yang dilayani direncanakan akan meningkat menjadi 218 rute (dengan 42 rute merupakan usulan baru) dan jumlah KPA selaku koordinator wilayah akan dioptimalisasi menjadi 23 koordinator wilayah.

Peningkatan jumlah rute ini sejalan dengan peranan penting angkutan udara perintis yaitu memberikan aksesibilitas daerah terpencil/pedalaman yang tidak atau belum terhubung oleh moda transportasi lain dan membentuk konektivitas jaringan rute penerbangan yang menghubungkan rute utama ataupun rute pengumpan dalam penyelenggaraan angkutan udara nasional.

Terdapat 3 wilayah sebagai penyelenggara program Jembatan Udara yang akan melayani rute penerbangan perintis kargo dan subsidi angkutan udara kargo Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara nomor : KP. 233 Tahun 2017 tanggal 11 September 2017 tentang Rute dan Penyelenggara Angkutan Udara Perintis Kargo dan Subsidi Angkutan Udara Kargo Serta Penyelenggara Subsidi Angkutan Bahan Bakar Minyak (BBM) Pesawat Udara Untuk Angkutan Udara Perintis Kargo, sebagai pelaksanaan program realisasi Jembatan Udara yang saat ini masih dalam tahap proses lelang, dengan rincian sebagai berikut:

1. 12 rute angkutan udara Perintis Kargo yang menghubungkan 15 Kota. Masing masing 4

- rute pada wilayah Timika, Wamena dan Dekai;
2. Subsidi Angkutan Bahan Bakar Minyak Pesawat Udara Untuk Angkutan Udara Perintis Kargo di wilayah Wamena dan Dekai; dan
 3. Subsidi Angkutan Udara Kargo untuk 1 rute yang menghubungkan 2 Kota pada wilayah Papua yaitu Timika dan Wamena. Program jembatan udara merupakan komplemen dari program tol laut yang dicanangkan Presiden Joko Widodo dalam mendukung sisi angkutan logistik yang diharapkan dapat mendukung bagi upaya penurunan harga sembako di wilayah pedalaman.

Koordinator wilayah agar lebih mencermati rute-rute yang akan diterbangi oleh penerbangan perintis. Tugas koordinator wilayah selanjutnya mempersiapkan kesinambungan pelaksanaan program angkutan udara perintis dan subsidi angkutan kargo pada tahun berikutnya.

Permasalahan yang muncul diharapkan mampu mendapatkan solusi sehingga tercipta pelayanan yang terbaik untuk masyarakat di tahun anggaran 2017 ini maupun 2018 ke depan. Kesiapan angkutan udara perintis, pelaksanaannya berdasarkan pada kontrak yang telah disepakati. Operator harus konsisten dalam memberikan pelayanan karena penerbangan tersebut memang dibutuhkan oleh saudara-saudara kita khususnya di daerah tertinggal, terpencil serta daerah terluar dan perbatasan yang hanya mengandalkan angkutan udara sebagai alat transportasi. Keberhasilan angkutan udara perintis bukan hanya semata-mata dilihat dari keteraturan pelayanan angkutan udara sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan namun juga tingkat keterisian penumpang yang sama baiknya sehingga program ini tidak terasa sia-sia, yang pada akhirnya diharapkan dapat meningkatkan perekonomian daerah tersebut.

Perlu diperhatikan dalam pelaksanaan angkutan udara perintis, yaitu:

1. Usulan rute perintis untuk tahun anggaran 2018 harus sesuai dengan kriteria rute perintis yang tertuang pada PM 79 tahun 2017.
2. KPA wajib melaporkan hasil pengawasan kepada Direktur Jenderal cq. Direktorat

- Angkutan Udara dan tembusan kepada Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara setiap 1 (satu) bulan secara manual atau melalui jaringan internet.
3. KPA wajib melakukan evaluasi penyelenggaraan angkutan udara perintis dan subsidi biaya angkutan bahan bakar minyak dan/atau pelaksanaan program jembatan udara setiap 6 (enam) bulan serta melaporkan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara dan Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara.
 4. Operator pelaksana wajib mengisi Log Book sesuai dengan format yang telah ditetapkan secara manual atau melalui jaringan internet dan melaporkannya kepada KPA paling lama 10 (sepuluh) hari sejak pelaksanaan angkutan udara perintis.
 5. Segera melaksanakan lelang tidak mengikat agar pelayanan angkutan udara perintis tidak terhenti di awal tahun anggaran 2018.
 6. Untuk rute-rute perintis yang kemungkinan akan diterbangi diatas permukaan air dengan pesawat single engine, harus ada risk assessment antara operator pelaksana dengan direktorat teknis terkait.
 7. Tingkatkan koordinasi dengan PEMDA setempat dan pemangku kepentingan lainnya untuk pelaksanaan angkutan udara perintis kargo.

Tujuan Subsidi Transportasi Keperintisan

Angkutan udara perintis adalah kegiatan angkutan udara niaga dalam negeri yang melayani jaringan dan rute penerbangan untuk menghubungkan daerah terpencil dan tertinggal atau daerah yang belum terlayani oleh moda transportasi lain dan secara komersial belum menguntungkan.

Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan ingin meningkatkan konektivitas atas keterhubungan antarpulau melalui angkutan perintis sehingga pemerintah daerah harus bersinergi mempersiapkan hal tersebut."Keberhasilan penyelenggaraan angkutan udara perintis ini juga tidak lepas dari peran serta dari semua pemangku kepentingan yang terlibat didalam menjalankan fungsi-fungsi tersebut.

Pada Tahun Anggaran 2017 terdapat 25 koordinator wilayah (KPA) dengan 188 rute yang di layani oleh tiga operator yaitu; PT. Asi

Pudjiastuti (Susi Air), PT. Airfast Indonesia dan PT Marta Buana Abadi.

Menurut data realisasi penerbangan terhadap target frekuensi dan penumpang diangkut tahun anggaran 2017 posisi Januari hingga Juli 2017, Kementerian Perhubungan telah melakukan pelayanan angkutan udara perintis sebanyak 11.729 frekuensi dari target awal sejumlah 12.858 frekuensi dan sudah mencapai 91% dengan mengangkut penumpang 59% berjumlah 82.726 penumpang dari target 139.228 penumpang.

Pada tahun Anggaran 2018, jumlah rute yang dilayani direncanakan akan meningkat menjadi 218 rute, termasuk dengan 42 rute merupakan usulan baru. Selain itu, jumlah KPA selaku koordinator wilayah akan dioptimalisasi menjadi 23 koordinator wilayah.

Peningkatan jumlah rute ini sejalan dengan peranan penting angkutan udara perintis yaitu memberikan aksesibilitas daerah terpencil atau pedalaman yang tidak atau belum terhubung oleh moda transportasi lain.

Selain itu juga membentuk konektivitas jaringan rute penerbangan yang menghubungkan rute utama ataupun rute pengumpan dalam penyelenggaraan angkutan udara nasional.

Beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam pelaksanaan angkutan udara perintis.

1. Usulan rute perintis untuk tahun anggaran 2018 harus sesuai dengan kriteria rute perintis yang tertuang pada Peraturan Menteri Nomor 79 tahun 2017 tentang Kriteria dan Penyelenggaraan Kegiatan Angkutan Udara Perintis dan Subsidi Angkutan Udara Kargo.
2. KPA wajib melaporkan hasil pengawasan kepada Direktur Jenderal Direktorat Angkutan Udara dan tembusan kepada Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara setiap satu bulan secara manual atau melalui jaringan internet.
3. KPA wajib melakukan evaluasi penyelenggaraan angkutan udara perintis dan subsidi biaya angkutan bahan bakar minyak dan/atau pelaksanaan program jembatan udara setiap enam bulan serta melaporkan kepada Direktur Jenderal

Perhubungan Udara dan Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara.

4. Operator pelaksana wajib mengisi Log Book sesuai dengan format yang telah ditetapkan secara manual atau melalui jaringan internet dan melaporkannya kepada KPA paling lama 10 hari sejak pelaksanaan angkutan udara perintis.
5. Segera melaksanakan lelang tidak mengikat agar pelayanan angkutan udara perintis tidak terhenti pada awal tahun anggaran 2018.
6. Untuk rute-rute perintis yang kemungkinan akan diterbangi diatas permukaan air dengan pesawat single engine, harus ada risk assessment antara operator pelaksana dengan direktorat teknis terkait.
7. Tingkatkan koordinasi dengan pemerintah daerah setempat dan pemangku kepentingan lainnya untuk pelaksanaan angkutan udara perintis kargo.

Adapun tugas koordinator wilayah selanjutnya mempersiapkan kesinambungan pelaksanaan program angkutan udara perintis dan subsidi angkutan kargo pada tahun berikutnya.

Ada tiga wilayah sebagai penyelenggara program Jembatan Udara yang akan melayani rute penerbangan perintis kargo dan subsidi angkutan udara kargo.

Hal itu tercantum dalam rancangan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP. 233 Tahun 2017 tanggal 11 September 2017 tentang Rute dan Penyelenggara Angkutan Udara Perintis Kargo dan Subsidi Angkutan Udara Kargo Serta Penyelenggara Subsidi Angkutan Bahan Bakar Minyak (BBM) Pesawat Udara Untuk Angkutan Udara Perintis Kargo.

Sebagai panduan pelaksanaan program realisasi Jembatan Udara Kemenhub telah menegaskan tiga prioritas utama.

1. 12 rute angkutan udara Perintis Kargo yang menghubungi 15 Kota dengan empat rute pada wilayah Timika, Wamena, dan Dekai.
2. Subsidi Angkutan Bahan Bakar Minyak Pesawat Udara Untuk Angkutan Udara Perintis Kargo di wilayah Wamena dan Dekai.
3. subsidi Angkutan Udara Kargo untuk satu rute yang menghubungi dua Kota pada wilayah Papua yaitu Timika dan Wamena.

Program jembatan udara merupakan komplemen dari program tol laut yang dicanangkan Presiden Joko Widodo dalam mendukung sisi angkutan logistik yang diharapkan dapat mendukung bagi upaya penurunan harga sembako di wilayah pedalaman.

Pemerintah telah banyak memiliki rencana dalam mengembangkan wilayah. Salah satu hal yang dapat mewujudkan pengembangan wilayah tersebut adalah transportasi keperintisan. Dengan adanya transportasi keperintisan diharapkan pelayanan jasa angkutan transportasi bagi masyarakat pengguna pada kelas ekonomi dan daerah terpencil dapat merata.

Berikut ini tujuan transportasi keperintisan:

1. Menghubungkan daerah-daerah terpencil dan/atau belum berkembang dengan daerah yang sudah maju;
2. Menghubungkan daerah yang secara komersial belum menguntungkan untuk dilayani oleh penyelenggara angkutan;
3. Melayani masyarakat golongan berpendapatan rendah (tarif kelas ekonomi).

Pemerataan pelayanan untuk daerah terpencil ini sejalan dengan dengan amanat UUD 1945 Pasal 34, yang menyatakan bahwa "negara bertanggung jawab atas fasilitas kesehatan dan fasilitas pelayanan umum yang layak".

Kewajiban pemerintah dalam pelayanan umum termasuk pelayanan transportasi angkutan penyeberangan dilakukan berdasarkan pertimbangan kebijakan pemerataan pembangunan antar wilayah/daerah, yang mengharuskan daerah-daerah terpencil dan atau belum berkembang wajib diberikan pelayanan meski secara finansial rugi. Sebagai konsekuensinya, Pemerintah memberikan kompensasi subsidi bagi operator yang diberikan penugasan untuk menyelenggarakan/mengoperasikan angkutan penyeberangan perintis untuk melayani daerah tersebut.

Peraturan Menteri Perhubungan No. 19 tahun 2008 tentang tarif angkutan udara perintis. Rute angkutan udara perintis ditetapkan melalui Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. SKEP/252/XII/2008

tanggal 30 Desember 2008 terdiri dari 99 (sembilan puluh sembilan) pegal rute Penetapan rute tersebut didadarkan aas evaluasi penetapan rute sebelumnya (2007)dengan menetapkan 7 rute dihapus dan 13 rute tambahan baru.

Mengacu dengan pengaturan angkutan udara perintis tersebut diatas, masih perlu diperhatikan dasar2 penetapan angkutan udara perintis sesuai dengan maksud dan tujuannya. Adapun maksud dan tujuan ditetapkannya angkutan udara perintis adalah karena terdapatnya daerah2 terisolir / terpencil yang sulit dijangkau oleh moda angkutan lain. Kebijakan yang paling penting pada angkutan udara perintis adalah untuk menjaga kesatuan dan persatuan bangsa, dalam mempertahankan NKRI. Untuk memperlancar urusan pemerintahan (daerah). Menjaga pertahanan dan keamanan negara, terutama pada daerah2 perbatasan. Menumbuh kembangkan perekonomian daerah, sehingga kehidupan masyarakatnya akan lebih layak dan semakin baik, harga barang2 tidak mencekik leher masyarakat. Mempelancar kebutuhan masyarakat dalam bidang kesehatan dan kebutuhan sosial lainnya, dimana angkutan obat2an dapat dikirim dengan cepat, dan budaya yang ada dapat dipertahankan.

Sejalan dengan maksud dan tujuan angkutan perintis ini, maka kebijakan penentuan dan penetapan rute angkutan udara perintis perlu mempertimbangkan seluruh aspek2 yang terkait dengan kehidupan masyarakat. Pada hematnya, dalam menentukan kebijakan angkutan udara perintis, akan berpengaruh pula oleh kebijakan dalam menetapkan tarif angkutan dan kebijakan pemberian subsidi pada masing lintas.

Kebijakan penentuan tarif angkutan udara perintis harus dilakukan melalui pendekatan finansial dalam arti, perlunya diperhitungkan seluruh biaya-biaya yang terkait untuk angkutan tersebut, meliputi biaya investasi pesawat dan biaya operasi pesawat. Dalam hal ini, dihitung biaya pokok angkutan, sesuai dengan jenis dan type pesawat yang digunakan. Berdasarkan hasil perhitungan biaya pokok tersebut, baru ditetapkan kebijakan penentuan besaran tarif.

Dalam menentukan kebijakan besaran tarif dilakukan dengan mempertimbangkan besaran subsidi, mamfaat subsidi. Pendekatan socio economic benefit merupakan bahan pertimbangan yang utama perlu dilakukan, yaitu menganalisis perhitungkan mamfaat subsidi bagi pertumbuhan ekonomi masyarakat dan kepentingan nasional, dimana kewajiban pemerintah dalam melindungi dan mensejahterakan masyarakatnya dapat dicapai sesuai dengan maksud dan tujuan keperintisan transportasi sebagaimana dikemukakan diatas.

Kajian kemampuan daya beli masyarakat daerah keperintisan juga menjadi dasar pertimbangan, dalam hal mana analisis ability to pay memerlukan kajian tersendiri, sehingga keseimbangan pemberian subsidi sesuai dengan sarannya, Analisis penentuan rute juga memerlukan kajian yang mendalam setiap tahun, sesuai dengan pertanggung jawaban anggaran yang diberikan oleh pemerintah.

Untuk rute perintis yang sudah berjalan, evaluasi besaran tarif perlu dilakukan dengan hati-hati, terutama bila usulan besaran kenaikan tarif tersebut, akan menimbulkan dampak gejala kenaikan harga barang didaerah tersebut, disamping gejala kemampuan masyarakat dalam membayar tarif baru (ability to pay).

VI KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

1. Penerbangan Perintis di Indonesia perlu penanganan yang optimal karena propinsi ini perekonomian dan pembangunannya berkembang dengan pesat sesuai dengan program pemerintah arena itu perlu adanya penambahan frekuensi penerbangan pada masing-masing rute penerbangan.
2. Problem atau permasalahan pada penerbangan perintis di Indonesia adalah adanya campur tangan Pemerintah Daerah dalam pengoperasian penerbangan perintis yaitu dengan melakukan kerja sama dengan maskapai komersil dan menentukan tarif penerbangan, sedangkan dalam Undang-undang No 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan jelas dinyatakan pada pasal 104 – 106 bahwa penerbangan perintis adalah tanggung jawab pemerintah pusat yang dalam hal ini adalah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara baik dalam menentukan rute, maskapai yang beroperasi

frekuensi penerbangan maupun perhitungan tarif.

3. Ada usulan untuk pembukaan rute penerbangan perintis yang baru dengan waktu tempuh lebih singkat, Moda pesaing pada rute ini adalah moda laut dengan kapal motor dengan waktu tempuh lebih lama

Saran

1. Agar Direktorat Jenderal Perhubungan Udara secepatnya menangani persoalan permasalahan penerbangan perintis di Indonesia.
2. Perlu adanya penawaran kepada maskapai perintis lainnya seperti PT.DAS, PT. SMAC Trigana untuk melayani rute perintis di Indonesia dalam menanggulangi kekosongan penerbangan yang ditutup oleh penerbangan komersil.
3. Dalam menentukan besaran tarif perintis supaya tetap mengacu pada Keputusan Menteri Perhubungan dan di laksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

DAFTAR PUSTAKA

- _____. (2009). Undang - Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Sekretariat Negara, Jakarta
- _____. (2009). KM 17 Tahun 2009 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil, Kementerian Perhubungan, Jakarta
- _____. (2001). KM 11 Tahun 2001 tentang Penyelenggara Angkutan Udara , Kementerian Perhubungan, Jakarta.
- _____. (2011). KM 73 Tahun 2011 tentang Tarif Angkutan Perintis, Kementerian Perhubungan, Jakarta.
- _____. (2012). Buku Statistic Perhubungan “Transportasi Statistik”, Pusdatin, Jakarta, 2012.
- _____. (2012). Buku Statistik Angkutan Udara Tahun 2012, Direktorat Angkutan Udara, Jakarta.
- _____. (2010). Kajian Peningkatan Pelayanan Angkutan Udara Perintis, Jakarta, 2011.
- _____. (2009). Kajian Peningkatan Rute dan Prekumsi Penerbangan Perintis di 2010 Kalimantan Timur.
- _____. (2009). Penelitian Tentang Kebutuhan Pesawat Yang Melayani Penerbangan Perintis di Indonesia