

LEMBAGA KETAHANAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA



**OPTIMALISASI KEBIJAKAN PEMBANGUNAN TOL UDARA
GUNA MENINGKATKAN KETAHANAN NASIONAL**

Oleh :

SULIONO, S.Sos.

KOLONEL PNB NRP 516327

**KERTAS KARYA PERSEORANGAN (TASKAP)
PROGRAM PENDIDIKAN REGULER ANGKATAN (PPRA) LXII
LEMBAGA KETAHANAN NASIONAL RI
TAHUN 2021**

KATA PENGANTAR

Assalaamu'alaikum Wr. Wb., Salam sejahtera bagi kita semua.

Dengan memanjatkan puji syukur kehadirat Allah SWT, Tuhan Yang Maha Esa atas segala rahmat, petunjuk dan karunia-Nya, penulis sebagai salah satu peserta Program Pendidikan Reguler Angkatan (PPRA) LXII Tahun 2021 telah berhasil menyelesaikan tugas dari Lembaga Ketahanan Nasional Republik Indonesia, berupa sebuah Kertas Karya Ilmiah Perorangan (Taskap) dengan judul: **OPTIMALISASI KEBIJAKAN PEMBANGUNAN TOL UDARA GUNA MENINGKATKAN KETAHANAN NASIONAL.**

Penentuan Tutor dan judul Taskap ini didasarkan oleh Surat Keputusan Gubernur Lembaga Ketahanan Nasional Republik Indonesia Nomor 63 Tanggal 29 Maret Tahun 2021 tentang Penetapan Tutor Taskap kepada Para Peserta PPRA LXII Tahun 2021 Lemhannas RI untuk menulis Taskap dengan memilih judul yang telah ditentukan oleh Lemhannas RI.

Dalam kesempatan ini, perkenankan penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada Bapak Gubernur Lemhannas RI yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk mengikuti PPRA LXII di Lemhannas RI tahun 2021. Ucapan yang sama juga penulis sampaikan kepada Pembimbing atau Tutor Taskap kami, yaitu Bapak Brigjen TNI (Mar) Siswoto dan Tim Penguji Taskap, serta semua pihak yang telah membantu serta membimbing dalam pembuatan Taskap ini sampai selesai, sesuai ketentuan yang dikeluarkan oleh Lemhannas RI.

Penulis menyadari bahwa kualitas Taskap ini masih jauh dari kesempurnaan akademis, oleh karena itu dengan segala kerendahan hati mohon adanya masukan guna penyempurnaan naskah ini.

Besar harapan penulis agar Taskap ini dapat bermanfaat sebagai sumbangan pemikiran penulis kepada Lemhannas RI, termasuk bagi siapa saja

yang berkenan membutuhkannya dalam rangka membahas tentang optimalisasi kebijakan pembangunan Tol Udara guna meningkatkan ketahanan nasional.

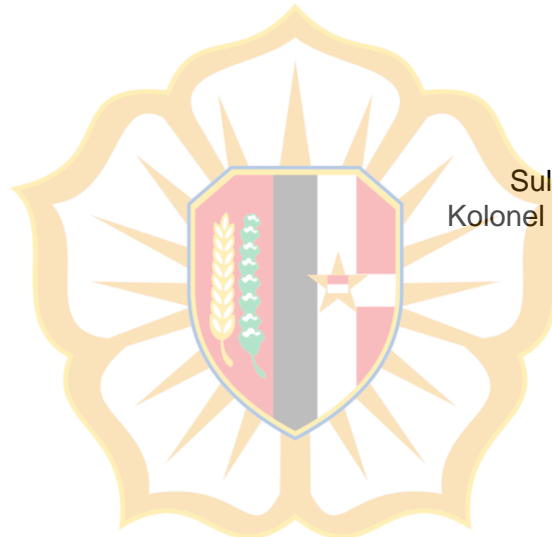
Semoga Tuhan Yang Maha Esa, Allah SWT senantiasa memberikan petunjuk dan bimbingan-Nya kepada kita semua, dalam melaksanakan tugas dan pengabdian kepada Bangsa dan Negara Kesatuan Republik Indonesia yang kita cintai bersama.

Sekian dan terima kasih, Wassalamu'alaikum Wr. Wb.



Jakarta, 24 Agustus 2021

Penulis



Suliono, S. Sos.
Kolonel Pnb NRP 516327



PERNYATAAN KEASLIAN

1. Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Suliono, S. Sos.
Pangkat : Kolonel Pnb.
Jabatan : Paban IV Dukopslat Sopsau
Instansi : Mabes TNI AU
Alamat : Blok F-1 No. 3, Komplek Lanud Atang Sendjaja, Bogor.

Sebagai peserta Program Pendidikan Reguler Angkatan (PPRA) ke LXII Tahun 2021 menyatakan dengan sebenarnya bahwa:

- a. Kertas Karya Ilmiah Perseorangan (Taskap) yang saya tulis adalah asli.
- b. Apabila ternyata sebagian atau seluruhnya tulisan Taskap ini terbukti tidak asli atau plagiasi, maka saya bersedia dinyatakan tidak lulus pendidikan.

2. Demikian pernyataan keaslian ini dibuat untuk dapat digunakan seperlunya.

Jakarta, 24 Agustus 2021



Penulis

Suliono, S. Sos.
Kolonel Pnb NRP 516327

DAFTAR ISI

| | Halaman |
|--|------------|
| KATA PENGANTAR | i |
| PERNYATAAN KEASLIAN | iii |
| DAFTAR ISI | iv |
| DAFTAR TABEL | vi |
| DAFTAR GAMBAR | vii |
| BAB I PENDAHULUAN | |
| 1. Latar Belakang | 1 |
| 2. Rumusan Masalah | 6 |
| 3. Maksud dan Tujuan | 6 |
| 4. Ruang Lingkup dan Sistematika | 7 |
| 5. Metode dan Pendekatan | 8 |
| 6. Pengertian | 8 |
| BAB II TINJAUAN PUSTAKA | |
| 7. Umum | 9 |
| 8. Peraturan Perundangan | 10 |
| 9. Kerangka Teoritis | 13 |
| 10. Data dan Fakta | 17 |
| 11. Lingkungan Strategis | 21 |
| BAB III PEMBAHASAN | |
| 12. Umum | 26 |
| 13. Kebijakan Pemerintah yang Mendukung Program Tol Udara | 27 |
| 14. Kebijakan Pembangunan Sumber Daya Manusia Bidang Transportasi Udara | 36 |
| 15. Kebijakan Penyediaan Sarana dan Prasarana Pendukung Program Pembangunan Tol Udara | 41 |

| | |
|---|----|
| 16. Kebijakan Program Pembangunan Tol Udara Dapat Meningkatkan Ketahanan Nasional | 45 |
|---|----|

BAB IV PENUTUP

| | |
|-----------------------|----|
| 17. Simpulan | 50 |
| 18. Rekomendasi | 51 |

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR LAMPIRAN:

1. ALUR PIKIR.
2. DAFTAR PENGERTIAN
3. PENGEMBANGAN BANDARA PRIORITAS DI DAERAH TERISOLIR, PERBATASAN DAN RAWAN BENCANA TAHUN 2020 -2024
4. DAFTAR PANGKALAN UDARA DAN BANDARA YANG DIGUNAKAN BERSAMA
5. DAFTAR NEGARA DENGAN TINGKAT KECELAKAAN PESAWAT
6. TARIF ANGKUTAN UDARA PERINTIS TAHUN 2021
7. DAFTAR RIWAYAT HIDUP



DAFTAR TABEL

| | |
|---------|---|
| TABEL 1 | KEKURANGAN SDM BIDANG TRANSPORTASI UDARA DITJEN PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2016-2020 |
| TABEL 2 | PENCAPAIAN PROGRAM DAN KEGIATAN DIREKTORAT ANGKUTAN UDARA TAHUN 2016 – 2017 |



DAFTAR GAMBAR

- GAMBAR 1 ANGKUTAN PERINTIS KARGO DI PAPUA TAHUN 2018
- GAMBAR 2 FAKTOR PENYEBAB KECELAKAAN PENERBANGAN TAHUN 2010-
2016
- GAMBAR 3 PENGEMBANGAN BANDARA PRIORITAS DI DAERAH TERISOLIR,
PERBATASAN DAN RAWAN BENCANA TAHUN 2020-2024.



OPTIMALISASI KEBIJAKAN PEMBANGUNAN TOL UDARA GUNA MENINGKATKAN KETAHANAN NASIONAL

BAB I PENDAHULUAN

1. Latar Belakang.

Cita-cita bangsa Indonesia sesuai dengan Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 adalah terwujudnya masyarakat yang merdeka, bersatu, berdaulat, adil dan makmur. Dalam mewujudkan cita-cita nasional bangsa Indonesia tersebut, maka perlu dilakukan pembangunan terencana dan berkelanjutan. Salah satu program pembangunan dalam rangka mendukung tercapainya cita-cita bangsa Indonesia adalah pembangunan infrastruktur, seperti program tol udara yang bertujuan untuk pemerataan pembangunan dan peningkatan kesejahteraan masyarakat sampai ke pelosok tanah air. Program tol udara akan meningkatkan kehidupan yang berkeadilan khususnya dalam pemenuhan kebutuhan pokok masyarakat, sehingga apa yang dirasakan masyarakat di kota maupun di desa, di Jawa maupun diluar Jawa, adalah sama, seperti adanya kesamaan harga (satu harga) komoditas di seluruh wilayah Indonesia.

Program pembangunan tol udara adalah perwujudan dari program Nawacita Presiden Joko Widodo, terutama Nawacita ke-3, yaitu pembangunan Indonesia yang dilaksanakan dimulai dari wilayah pinggiran dengan penguatan pada daerah-daerah dan wilayah pedesaan dalam kerangka Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Pembangunan tol udara juga untuk mendukung Nawacita ke-7, yaitu untuk mewujudkan kemandirian ekonomi yang dilakukan dengan menggerakkan sektor ekonomi domestik. Program tol udara dicanangkan oleh Presiden Jokowi sejak tahun 2016 yang merupakan kelanjutan dari program tol laut, agar barang di pelabuhan yang telah diangkut menggunakan kapal dapat dilanjutkan ke daerah tujuan dengan pesawat udara, melalui program tol udara maka distribusi barang akan dapat menjangkau ke wilayah tertinggal, terpencil,

terluar, dan perbatasan (3TP). Adapun yang menjadi sasaran utama pembangunan tol udara ini adalah untuk menjamin ketersediaan barang dan berbagai kebutuhan pokok di daerah 3TP, guna mengurangi disparitas harga bagi masyarakat serta menjamin kelangsungan pelayanan penyelenggaraan angkutan barang ke dan dari daerah 3TP.

Pada saat ini, program tol udara oleh Kementerian Perhubungan (Kemenhub) dilakukan dengan sistem subsidi bagi industri penerbangan sehingga biaya logistik di daerah 3TP dapat ditekan dan harga barang setidaknya tidak jauh berbeda dengan harga barang sejenis di perkotaan. Pembangunan tol udara yang telah diprogramkan mulai tahun 2016, hingga saat ini belum menunjukkan hasil yang optimal karena belum didukung kelengkapan regulasi, baik di tingkat pusat maupun daerah serta kebijakan antar kementerian yang masih belum sinergi. Data dan fakta yang ada menunjukkan, bahwa pembangunan tol udara belum sepenuhnya berhasil dalam mendukung pembangunan dan pertumbuhan ekonomi serta kesamaan harga di daerah 3TP, seperti masih tingginya harga berbagai kebutuhan disebabkan oleh biaya logistik yang masih tinggi, sehingga terjadi disparitas harga komoditas antar wilayah di berbagai daerah di Indonesia. Kondisi ini dapat dilihat dengan membandingkan harga berbagai kebutuhan pokok serta beberapa barang penting di wilayah Indonesia timur dan wilayah Indonesia barat. Biaya logistik yang masih tinggi di wilayah Indonesia timur seperti di Papua disebabkan oleh kondisi geografi berupa kawasan pegunungan, mengakibatkan aksesibilitas barang dan orang sangat sulit dijangkau menggunakan transportasi darat, menjadikan sangat tergantung pada angkutan udara.

Untuk mengatasi permasalahan biaya logistik yang tinggi, pemerintah telah mengeluarkan kebijakan melalui penerbangan perintis khususnya di daerah pegunungan Papua. Program ini pada dasarnya dapat memberikan manfaat positif bagi masyarakat di wilayah pedalaman yang minim akses transportasi, seperti dengan adanya penurunan harga beberapa komoditas barang yang dapat terkirim ke wilayah tersebut. Penurunan harga komoditas barang karena adanya dukungan dari tol laut yang membawa produk tersebut dari pelabuhan menuju Bandara pengumpul dan selanjutnya

menggunakan angkutan udara perintis menuju sasaran daerah 3TP. Manfaat lain yang dapat dirasakan dari pembangunan tol udara adalah peningkatan pertumbuhan ekonomi dan pembangunan di daerah 3TP, karena program tol udara merupakan salah satu daya tarik bagi investor untuk menanamkan modalnya di daerah yang disesuaikan dengan potensi yang dimiliki daerah tersebut. Adanya program tol udara di daerah 3TP akan memberikan keuntungan karena telah membuka isolasi, serta dapat memperkuat konektivitas seluruh wilayah NKRI. Pembukaan tol udara khususnya Bandara perintis pada umumnya berada di lokasi geografis yang kurang ideal atau tidak layak sebagai lokasi Bandara.

Berbagai manfaat dari pembangunan tol udara seperti yang diuraikan di atas belum sepenuhnya dapat dirasakan masyarakat di wilayah 3TP karena masih terdapat beberapa permasalahan yang harus diselesaikan. Permasalahan pertama adalah regulasi terkait tol udara, seperti belum ada regulasi tentang penetapan institusi atau lembaga yang menjadi operator pengoperasian tol udara seperti halnya tol laut yang telah dikelola oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yaitu PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Pelni), belum adanya tindak lanjut regulasi di daerah, dan lain-lain. Meski pemerintah telah memprogramkan angkutan udara perintis, seperti di Papua yang terdiri dari 11 (sebelas) rute, hal ini akan menjadi kurang optimal apabila sinergitas antar lembaga serta keselarasan antara Pemerintah Pusat (Pempus) dan Pemerintah Daerah (Pemda) belum terlaksana dengan baik. Permasalahan kedua adalah masih rendahnya kapasitas Sumber Daya Manusia (SDM) dalam bidang transportasi udara yaitu banyak pegawai yang tidak sesuai kompetensi dan tingkat pendidikannya, hal ini seperti yang terjadi di Kemenhub secara umum dan juga di Dinas Perhubungan pada khususnya, dimana pengawakan pada jabatan dengan personel yang mempunyai kompetensi masih kurang, seperti inspektur penerbangan, tenaga operasional, serta teknisi penerbangan. Sebenarnya pembinaan SDM bidang penerbangan telah diatur melalui Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan pada pasal 382 ayat (3), dimana ruang lingkup tanggung jawab Kemenhub meliputi: peningkatan kualitas dan kuantitas; pengaturan kurikulum, silabus serta metoda pendidikan dan

pelatihan; penataan, penyempurnaan, dan sertifikasi organisasi; serta modernisasi dan peningkatan teknologi sarana dan prasarana belajar mengajar pada lembaga pendidikan dan pelatihan di bidang penerbangan.¹ Dari sisi operator, sampai saat ini masih banyak SDM operator transportasi udara di Indonesia yang belum memiliki sertifikat kompetensi bidang transportasi, demikian juga secara kuantitas masih kekurangan SDM pengawas dan pengatur bidang transportasi udara. Data Ditjen Perhubungan Udara tahun 2020 menunjukkan masih terjadi kekurangan inspektur penerbangan sebanyak 135 orang, operasional penerbangan 310 orang serta teknisi penerbangan 86 orang (data pada table1). Permasalahan ketiga adalah masih terbatasnya sarana dan prasarana (Sarpras) pendukung tol udara, pemerintah telah membangun beberapa Bandara di daerah 3TP, namun belum memenuhi standar keselamatan penerbangan karena masih sangat minimnya ketersediaan Sarpras pendukung penerbangan. Sebagai contoh adalah panjang landasan pacu yang masih belum memenuhi standar sehingga dapat berisiko jika dilihat dari sisi keselamatan penerbangan. Mengingat kondisi geografis di Indonesia, seperti wilayah Papua, Maluku, Sulawesi dan Kalimantan, maka harus terlebih dahulu dilakukan analisa dan kajian secara mendalam sehingga dapat memberikan kontribusi yang maksimal serta mencegah kerugian yang lebih besar. Beberapa hal yang menjadi pertimbangan dalam membangun Bandara adalah sebagai berikut: (1) menggunakan area atau lokasi yang strategis, namun tidak produktif (*fertile soil*); (2) pembangunan Bandara harus merupakan proyek strategis dan bersifat jangka panjang. Pembangunan Sarpras Bandara membutuhkan lahan yang luas serta biaya pembangunan yang besar karena menggunakan teknologi modern, sehingga harus diproyeksikan untuk dapat digunakan dalam waktu yang lama dengan perencanaan penggunaan 50-100 tahun. Oleh karena itu, pembangunan Bandara harus berkoordinasi dengan Pemerintah Daerah (Pemda) tentang Rencana Umum Tata Ruang (RUTR) di wilayah tersebut, sehingga sesuai dengan *master plan* Bandara serta mengantisipasi perkembangan pada masa mendatang; (3) pembangunan Bandara harus memperhitungkan keberadaan fasilitas kesehatan yang

¹ Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

memadai. Setiap Bandara harus dapat memastikan keberadaan fasilitas kesehatan yang dapat dijangkau dalam waktu singkat.²

Dengan demikian, adanya kebijakan yang mengatur tentang pembangunan tol udara akan berdampak pada menurunnya disparitas harga bahkan terwujudnya satu harga komoditi di seluruh wilayah Indonesia, sehingga dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan pembangunan daerah. Adanya dukungan kebijakan berupa regulasi akan mendorong percepatan pembangunan tol udara sesuai dengan yang telah direncanakan. Seperti di wilayah Papua, yaitu terbangunnya tiga Bandara sebagai titik utama yang menjadi daerah penghubung ke wilayah 3TP, yaitu Wamena, Timika, dan Dekai. Bandara Timika akan menjadi daerah penghubung dengan daerah lainnya seperti Ilaga, Beoga, Sinak, dan Kenyam. Sedangkan Bandara Wamena menjadi daerah penghubung ke daerah lain seperti Mugi, Mapenduma, dan Mamit. Adapun Bandara Dekai akan menjadi penghubung dengan daerah Anggruk, Silimo, Ubahak dan Korupun. Hal yang sama terjadi di Sulawesi dan Kalimantan, dimana telah terbangun Bandara penghubung yang akan mendistribusikan berbagai kebutuhan barang dan orang ke daerah 3TP seperti di pulau Sulawesi yakni daerah Masamba, selanjutnya akan didistribusikan ke daerah Seke dan Rampi. Sementara di pulau Kalimantan dipusatkan di daerah Tarakan, selanjutnya akan didistribusikan ke daerah Long Bawan dan Long Apung. Pembangunan Bandara penghubung maupun Bandara di daerah 3TP dapat bersinergi dan bekerja sama dengan TNI, K/L, Pemda maupun swasta.

Pembangunan tol udara dapat menjadi kunci pemerataan harga di wilayah 3TP karena telah memberikan manfaat besar dalam mengurangi disparitas harga, terutama di wilayah Papua. Optimalisasi tol udara dilakukan dengan membangun Bandara kecil beserta fasilitas pendukungnya di berbagai wilayah 3TP, sehingga dapat mendorong pengiriman logistik seperti kebutuhan pokok dan bahan bangunan. Dengan penurunan harga-harga tersebut maka dapat mendorong pembangunan infrastruktur yang pada akhirnya akan mempercepat pembangunan di daerah 3TP.

² <https://money.kompas.com/read/2019/11/19/080000026/mempertimbangkan-kembali-pengembangan-bandara-bandara-baru?page=all>, diakses tanggal 1 April 2021, pukul 19.30 Wib

Meningkatnya pembangunan tersebut berpengaruh terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat dan pada akhirnya berdampak pada peningkatan ketahanan nasional.

2. Rumusan Masalah.

Berdasarkan uraian pada latar belakang di atas, maka dapat dilihat bahwa kebijakan dan regulasi program pembangunan tol udara yang merupakan kelanjutan dari pembangunan tol laut masih belum optimal. Demikian juga dengan kebijakan yang mengatur pembangunan SDM bidang transportasi udara serta kebijakan yang mendorong pembangunan Sarpras tol udara yang masih kurang detail mengakibatkan program pembangunan tol udara terkesan lambat. Dengan demikian, yang menjadi rumusan masalah dalam penulisan Taskap ini adalah “**bagaimana optimalisasi kebijakan pembangunan tol udara dapat meningkatkan ketahanan nasional**”. Rumusan masalah di atas akan dianalisa dan dikaji secara mendalam dengan menggunakan beberapa pertanyaan yang relevan, sebagai berikut:

- a. Bagaimana kebijakan pemerintah yang mendukung program tol udara?
- b. Bagaimana kebijakan pembangunan sumber daya manusia bidang transportasi udara?
- c. Bagaimana kebijakan penyediaan sarana dan prasarana pendukung program pembangunan tol udara?
- d. Bagaimana kebijakan program pembangunan tol udara dapat meningkatkan ketahanan nasional?

3. Maksud dan Tujuan.

- a. **Maksud.** Penulisan Kerta Karya Ilmiah Perorangan (Taskap) ini adalah untuk memberikan gambaran, analisa, pembahasan, dan rekomendasi tentang Optimalisasi Kebijakan Pembangunan Tol Udara Guna Meningkatkan Ketahanan Nasional.

- b. **Tujuan.** Penulisan Taskap ini bertujuan sebagai sumbangan pemikiran kepada pemangku kebijakan untuk memecahkan persoalan pada Kebijakan Pembangunan Tol Udara Guna Meningkatkan Ketahanan Nasional.

4. Ruang Lingkup dan Sistematika.

- a. **Ruang Lingkup.** Ruang lingkup penulisan Taskap ini dibatasi pada upaya optimalisasi kebijakan pembangunan tol udara dengan melihat faktor-faktor berpengaruh yaitu terkait kebijakan pemerintah pada pembangunan tol udara, kapasitas sumber daya manusia bidang transportasi udara, dan sarana prasarana yang mendukung tol udara, di wilayah Papua.
- b. **Sistematika.** Penulisan Taskap ini terdiri dari 4 (empat) bab dengan sistematika sebagai berikut:
- 1) **Bab I : Pendahuluan.** Bab ini berisi gambaran umum dan penjelasan yang menjadi latar belakang pembahasan optimalisasi kebijakan pada program pembangunan tol udara yang dapat meningkatkan ketahanan nasional, mulai dari rumusan masalah, maksud dan tujuan, ruang lingkup dan sistematika, metoda dan pendekatan serta beberapa daftar pengertian guna menyamakan persepsi.
 - 2) **Bab II : Tinjauan Pustaka.** Bab ini berisi penjelasan umum tentang kebijakan tol udara, peraturan perundang-undangan yang terkait, data dan fakta, kerangka teoritis, dan perkembangan lingkungan strategis.
 - 3) **Bab III : Pembahasan.** Bab ini berisi tentang penjelasan umum pokok-pokok pembahasan tentang kebijakan pembangunan tol udara. Pembahasan dilakukan dengan pendekatan teori dan tinjauan pustaka sehingga dihasilkan kebijakan yang optimal terkait tol udara, terpenuhinya kapasitas SDM bidang transportasi

udara, serta tersedianya sarana dan prasarana pendukung tol udara.

- 4) **Bab IV : Penutup.** Bab ini berisi tentang simpulan sesuai hasil analisa dan rekomendasi saran yang diajukan sebagai bahan pertimbangan bagi pengambil kebijakan pembangunan tol udara.

5. **Metode dan Pendekatan.**

- a. **Metode.** Penulisan Taskap ini dilakukan menggunakan metode deskripsi analitis berdasarkan data dan fakta, literatur (studi kepustakaan) serta teori-teori yang terkait dengan pembahasan tentang kebijakan program pembangunan tol udara.
- b. **Pendekatan.** Pendekatan yang digunakan pada penulisan Taskap ini adalah pendekatan pada perspektif kepentingan nasional dengan analisis deskriptis untuk mengurai masalah yang terdapat pada kebijakan program tol udara.

6. **Pengertian.** Beberapa daftar pengertian untuk menghindari terjadinya perbedaan penafsiran, dapat dilihat pada lampiran 1.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

7. Umum.

Transportasi udara mengalami perkembangan pesat yang dapat dilihat dari jumlah perusahaan atau maskapai penerbangan yang terus bertambah serta jumlah Bandara yang berkembang hingga di wilayah 3TP. Perkembangan transportasi ini sejalan dengan kebijakan pemerintah untuk mendukung tol udara guna mempercepat pendistribusian berbagai kebutuhan pokok ke wilayah 3TP. Ketersediaan Sarpras tol udara sangat diperlukan dalam mendukung transportasi yang efektif, efisien, cepat, dan nyaman. Ketersediaan berbagai kebutuhan pokok di daerah 3TP beserta stabilitas harga sangat dipengaruhi oleh pemanfaatan tol udara. Kementerian Perdagangan (Kemendag) dalam menyediakan stok berbagai kebutuhan pokok, serta dalam menjaga stabilitas harga barang di daerah 3TP sangat terkait dengan ketersediaan tol udara di daerah tersebut. Kemendag memanfaatkan tol udara dalam program gerai maritim sebagai program pelaksanaan Nawacita untuk mendistribusikan berbagai kebutuhan pokok. Tol udara dapat meningkatkan kelancaran arus barang dan jasa serta meningkatkan perdagangan antar pulau.

Pendistribusian berbagai kebutuhan pokok melalui tol udara dilakukan dengan menggunakan angkutan udara kargo dari Bandara penghubung ke Bandara lainnya yang berada di daerah 3TP. Dalam pembangunan serta pemanfaatan tol udara melibatkan berbagai *stakeholder*, seperti Kemendag berkoordinasi dengan Kemenhub, Pemda, Kepala Bandara (Kabandara) dan operator pesawat, serta pelaku distribusi barang. Dibutuhkan koordinasi yang intens antara Kemendag dengan Pemda terkait informasi kebutuhan barang, jumlah, serta harga barang yang diangkut melalui tol udara, kemudian dilakukan evaluasi bersama Kemenhub secara periodik. Dalam mendukung pembangunan tol udara, harus didukung kebijakan dan kesepakatan dari seluruh *stakeholders* seperti Kemenhub, Kemendag, Pemda, dan Operator/Maskapai. Dengan demikian perlu disusun kebijakan atau peraturan yang menjadi landasan hukum program pembangunan tol

udara yang dapat menaungi pembangunan sarana dan prasarana serta operasional berbagai Bandara yang terdapat di daerah 3TP. Selain aturan yang mendukung pembangunan tol udara, pada bagian ini akan dijelaskan juga tentang kerangka teoritis yang akan digunakan, serta lingkungan strategis yang mempengaruhi.

8. **Peraturan Perundangan.** Terdapat beberapa landasan hukum yang digunakan untuk mengkaji kebijakan pembangunan tol udara guna meningkatkan ketahanan nasional, diantaranya:

a. **Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD NRI Tahun 1945).** Pada alinea keempat Pembukaan UUD NRI Tahun 1945 menegaskan bahwa tujuan nasional adalah “melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi, keadilan sosial”³. Alinea keempat ini secara jelas menyebutkan bahwa salah satu tujuan nasional penyelenggaraan negara adalah mencapai kesejahteraan rakyat Indonesia, untuk itu pemerintah berkewajiban mewujudkan tujuan tersebut. Guna mewujudkan kesejahteraan rakyat maka perlu adanya pemerataan pembangunan dan peningkatan ekonomi masyarakat, salah satu upaya untuk pemerataan dan peningkatan ekonomi adalah dengan membuka akses jangkauan distribusi barang sampai ke seluruh pelosok tanah air, melalui program pembangunan tol udara.

b. **Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.** UU No. 1 tahun 2009 ini mengatur tentang penerbangan, dimana dalam pembangunan tol udara harus memedomani UU ini, seperti tentang SDM penerbangan, angkutan udara, kebandarudaraan, keamanan dan keselamatan penerbangan, serta hal-hal lain tentang penyelenggaraan penerbangan. Pada pasal 194 huruf (e) menyebutkan bahwa Bandara memiliki peran sebagai

³ UUD NRI 1945 Alinea Keempat

“pembuka isolasi daerah, pengembangan daerah perbatasan dan penanganan bencana alam” dari definisi ayat tersebut jelas bahwa dalam program tol udara dibutuhkan Bandara sebagai pendukung kegiatan transportasi udara. Pada pasal 257 ayat “(2) menyebutkan “Dalam keadaan tertentu pangkalan udara dapat digunakan bersama sebagai bandar udara”, hal ini penting karena pangkalan udara yang merupakan sarana pendukung operasi penerbangan/transportasi udara yang dioperasikan militer untuk kepentingan militer, dapat digunakan untuk mendukung kegiatan penerbangan sipil (diluar kegiatan militer), hal tersebut bertujuan untuk mendukung program tol udara dengan optimalisasi Sarpras yang ada tanpa mengganggu pertahanan dan keamanan serta kerahasiaan negara.

c. **Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2014 tentang Perdagangan.**

Pada pasal 3 disebutkan tujuan dari pengaturan kegiatan perdagangan, yaitu: (1) meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional; (2) menjamin kelancaran distribusi dan ketersediaan barang kebutuhan pokok dan barang penting; dan (3) meningkatkan fasilitas, sarana, dan prasarana perdagangan.⁴ Pasal ini memberikan penjelasan bahwa pemerintah harus hadir di seluruh wilayah Indonesia untuk menjamin ketersediaan barang kebutuhan pokok, dengan demikian pembangunan tol udara sangat dibutuhkan untuk mendistribusikan berbagai kebutuhan pokok sampai menjangkau daerah-daerah 3TP yang masih sulit dijangkau dengan transportasi darat maupun transportasi laut. Pasal ini diperkuat pasal 5 ayat (2) yang menyatakan bahwa “kebijakan dan pengendalian perdagangan dalam negeri diarahkan pada: (1) peningkatan efisiensi dan efektivitas distribusi; (2) peningkatan iklim usaha dan kepastian berusaha; (3) pengintegrasian dan perluasan pasar dalam negeri; (4) peningkatan akses pasar bagi produk dalam negeri”. Pasal ini mengartikan bahwa adanya tol udara yang mendukung perdagangan di wilayah 3TP dapat meningkatkan efektivitas distribusi barang serta mendorong peningkatan ekonomi dan usaha di daerah 3TP karena

⁴ UU RI No.7 Tahun 2014 Pasal 3

dapat mengirimkan berbagai hasil produk dari daerah 3TP ke daerah lain, bahkan ke negara lain. Dengan demikian, keberadaan tol udara akan mendukung pada masuk dan keluarnya barang dari dan ke daerah 3TP.

d. **Peraturan Presiden Nomor 71 Tahun 2015 tentang Penetapan dan Penyimpanan Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting.**

Pada pasal 5 menyebutkan “pengelolaan stok dan logistik antara lain dilakukan dengan cara mengoptimalkan perdagangan antar pulau, dan menyediakan dan/atau mengoptimalkan sarana distribusi.”⁵ Berdasarkan pasal tersebut berarti bahwa, pemerintah bertanggung jawab menjaga harga barang dan ketersediaan stok barang di seluruh wilayah Indonesia, termasuk di daerah 3TP. Dukungan angkutan udara sangat dibutuhkan untuk pendistribusian kebutuhan pokok dan kebutuhan penting lainnya untuk masyarakat di daerah 3TP. Operasional penerbangan membutuhkan biaya yang mahal sehingga menjadikan biaya logistik tinggi, untuk itu diperlukan kebijakan subsidi angkutan udara. Subsidi angkutan udara diperlukan untuk memfasilitasi pengangkutan barang kebutuhan pokok dan barang penting lainnya dalam rangka memenuhi kebutuhan masyarakat ke wilayah 3TP. Ketersediaan barang dan stabilitas harga di daerah 3TP sangat dipengaruhi oleh program tol udara yang dapat mengangkut berbagai kebutuhan pokok dari daerah produksi ke daerah 3TP tersebut.

e. **Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 27 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang Dari dan Ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar, dan Perbatasan.** Pada pasal 13 ayat (1) disebutkan bahwa kewajiban penyelenggaraan pelayanan publik untuk angkutan udara dilaksanakan melalui program jembatan udara. Pada ayat (2) disebutkan program jembatan udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa kegiatan angkutan udara perintis kargo dan subsidi kegiatan angkutan udara kargo. Adapun pada ayat (3) menguraikan

⁵ Peraturan Presiden Nomor 71 Tahun 2015 Pasal 5

tentang prinsip-prinsip dalam penyelenggaraan program jembatan udara, yaitu: pemberian kompensasi berupa subsidi operasi angkutan udara dan/atau subsidi angkutan bahan bakar minyak pada kegiatan angkutan udara kargo berdasarkan rute penerbangan yang ditetapkan oleh menteri; aturan untuk mematuhi ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan; dan menyediakan fasilitas sesuai dengan peruntukan angkutan udara barang/kargo di Bandara.

- f. **Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 66 Tahun 2020 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 79 Tahun 2017 Tentang Kriteria dan Penyelenggaraan Kegiatan Angkutan Udara Perintis dan Subsidi Angkutan Udara Kargo.** Pada pasal 3 ayat (2) disebutkan bahwa “rute perintis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dengan kriteria untuk: (a) menghubungkan daerah terpencil dan daerah tertinggal; (b) menghubungkan daerah yang belum terlayani oleh moda transportasi lain; dan/atau (c) menghubungkan daerah yang secara komersial belum menguntungkan”. Sedangkan pada ayat (3) disebutkan bahwa “daerah terpencil dan daerah tertinggal sebagaimana dimaksud pada ayat (2), meliputi: (a) daerah yang sulit aksesibilitas dengan ibu kota provinsi dan/atau daerah lain yang mempunyai keterhubungan secara ekonomi; (b) daerah perbatasan dengan negara lain berdasarkan penetapan oleh Badan yang membidangi pengelolaan perbatasan; (c) pulau-pulau kecil terluar berdasarkan penetapan Presiden; atau (d) daerah tertinggal berdasarkan penetapan Presiden. Jadi Permenhub nomor 66 tersebut merupakan peraturan lanjutan dalam penyelenggaraan program tol udara yang harus disosialisasikan dan dilaksanakan dengan konsisten.

9. Kerangka Teoritis.

Teori yang digunakan dalam penulisan Taskap ini difokuskan pada teori yang berkaitan dengan kebijakan program pembangunan tol udara serta

faktor-faktor yang mempengaruhi, adapun teori-teori tersebut adalah sebagai berikut:

- a. **Teori Kekuatan Udara (*Douhet's Theoriest*)**. Teori kekuatan udara yang disampaikan Giulio Douhet yang dikenal sebagai *Douhet's Theoriest*, seperti yang dijelaskan dalam bukunya berjudul "*The Command of the Air*", bahwa penguasaan dan pengendalian ruang udara merupakan satu hal yang sangat penting. Teori ini juga memiliki hubungan yang erat dengan pembangunan tol udara karena program ini mengandalkan kekuatan udara seperti kesiapan pesawat dan sarana pendukung lainnya. Kekuatan angkutan udara memiliki keunggulan, seperti pada kecepatan sehingga berbagai barang dan jasa dapat dengan cepat didistribusikan ke berbagai wilayah di nusantara, baik ke daerah pegunungan maupun pulau-pulau yang masih terisolir. Kekuatan udara yang unggul juga akan dapat menjaga kedaulatan wilayah serta menjaga segala sumber kekayaan alam yang terdapat didalamnya dari pencurian yang dilakukan oleh negara lain.
- b. **Teori Kebijakan**. William Dun (1999) sebagaimana dituliskan kembali oleh Widodo J. Pudjirahardjo mendefinisikan bahwa kebijakan adalah aturan tertulis yang merupakan keputusan formal organisasi, yang bersifat mengikat, yang mengatur perilaku dengan tujuan untuk menciptakan tata nilai baru dalam masyarakat. Kebijakan akan menjadi rujukan utama para anggota organisasi atau anggota masyarakat dalam berperilaku. Kebijakan pada umumnya bersifat *problem solving* dan proaktif, berbeda dengan hukum (*law*) dan peraturan (*regulation*), kebijakan lebih bersifat adaptif dan intepretatif, meskipun kebijakan juga mengatur "apa yang boleh, dan apa yang tidak boleh".⁶ Penerapan teori kebijakan yang dikemukakan oleh William Dunn sangat berkorelasi dengan kebijakan tentang pembangunan tol udara, dimana kebijakan yang dikeluarkan dalam membangun tol udara selalu mengacu pada tataran kebijakan yang tertinggi dan bersifat

⁶ Dunn, William N. 2000. Pengantar Analisa Kebijakan Publik. Yogyakarta: Gajah Mada Press

politis, serta diturunkan hingga ke tingkat paling bawah seperti kebijakan di tingkat Provinsi dan Kabupaten.

Adapun tahapan penyusunan kebijakan menurut William N Dunn (20013: 24), adalah sebagai berikut: (1) Tahap penyusunan agenda. Setelah ada direktif dari Presiden tentang program pembangunan tol udara, maka instansi yang terkait menyusun agenda tentang pembangunan tol udara dan menyusun *roadmap* tentang pembangunan tersebut; (2) Tahap formulasi kebijakan. Pada tahap ini, diuraikan tentang formulasi kebijakan yang disusun akan menyelesaikan berbagai permasalahan dengan solusi dan pemecahan terbaik. Pemecahan masalah tersebut berasal dari berbagai alternatif atau pilihan kebijakan yang diusulkan; (3) Tahap adopsi kebijakan. Pada tahap ini terdapat beberapa analisis dan perkiraan solusi untuk mengatasi permasalahan, sehingga dipilih salah satu alternatif dari pembangunan tol udara diadopsi dengan dukungan dari mayoritas legislatif atau konsensus antara K/L; (4) Tahap implementasi kebijakan. Pada tahap ini kebijakan yang telah diambil selanjutnya diimplementasikan oleh unit-unit administrasi yang terkait dengan pembangunan tol udara; (5) Tahap penilaian kebijakan. Pada tahap ini, kebijakan tentang pembangunan tol udara yang telah dijalankan dilakukan penilaian dan evaluasi apakah sudah sesuai dengan target yang diharapkan.

- c. **Teori Pembangunan.** Pembangunan menurut Mansour Fakhri (2006:10) adalah sebuah kata benda netral yang digunakan untuk menjelaskan proses dan usaha untuk meningkatkan kehidupan sosial, ekonomi, politik, budaya, infrastruktur masyarakat, dan sebagainya. Pada hakekatnya, pembangunan mencerminkan perubahan total suatu masyarakat atau penyesuaian sistem sosial secara keseluruhan, tanpa mengabaikan keragaman kebutuhan dasar dan keinginan individu atau kelompok sosial yang ada di dalamnya. Pemerintah pada saat ini sedang melakukan pembangunan di daerah tertinggal, terisolir, terluar dan daerah perbatasan terutama peningkatan bidang ekonomi, sosial dan keamanan. Pemerintah telah menyusun Undang Undang Nomor

43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara yang di dalamnya terkandung amanat untuk membentuk Badan Nasional Pengelola Perbatasan (BNPP). Pada era Pemerintahan Jokowi, pemerintah giat melakukan pembangunan di wilayah perbatasan dengan membangun jalan paralel perbatasan di Kalimantan panjangnya 2000 km, di Papua 800 km, dan NTT 350 km. Pemerintah juga telah mengalokasikan dana ke pedesaan atau dana transfer desa, suatu konsep yang belum pernah ada sebelumnya. Demikian juga dengan adanya program pembangunan tol udara, merupakan kelanjutan dari program pembangunan dan jalur transportasi yang sudah ada sebelumnya, baik jalan tol maupun tol laut yang telah menghubungkan pulau-pulau di Indonesia.

- d. **Teori Pembangunan Sumber Daya Manusia (SDM).** Menurut Gouzali, pengembangan SDM merupakan kegiatan yang harus dilaksanakan organisasi, agar pengetahuan (*knowledge*), kemampuan (*ability*), dan keterampilan (*skill*) mereka sesuai dengan tuntutan pekerjaan yang mereka lakukan.⁷ Ditinjau dari masa pelaksanaannya, pelatihan sebagai bagian dari tugas pengembangan, Sedarmayanti mengemukakan ruang lingkup pengembangan SDM adalah sebagai berikut: (1) *Pre service training* (pelatihan pratugas) adalah pelatihan yang diberikan kepada calon karyawan yang akan mulai bekerja, atau karyawan yang baru bersifat pembekalan, agar mereka dapat melaksanakan tugas yang akan dibebankan kepada mereka; (2) *In service training* (pelatihan dalam tugas), adalah pelatihan dalam tugas yang dilakukan untuk karyawan yang sedang bertugas dalam organisasi dengan tujuan meningkatkan kemampuan dalam melaksanakan pekerjaan; (3) *Post service training* (pelatihan purna/pasca tugas) adalah pelatihan yang dilaksanakan organisasi untuk membantu dan mempersiapkan karyawan dalam menghadapi pensiun, misalnya pelatihan wirausaha.⁸

⁷ M. Kadarisman, Manajemen Pengembangan Sumber Daya Manusia, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2013., hlm. 5

⁸ Ibid, hlm. 31

Metode pengembangan SDM tersebut di atas sangat tepat dilakukan dalam mempersiapkan SDM dalam bidang transportasi udara, mulai dari kesiapan para pilot dan *crew* pesawat, petugas *air traffic control*, dan manajemen transportasi. Proses kesiapan ini dapat dilakukan mulai dari proses di lingkungan pendidikan dengan menyesuaikan kurikulum, selanjutnya pada masa training dan pelatihan bagi pegawai yang telah diterima bekerja dalam bidang transportasi udara. Kesiapan SDM ini akan sangat menentukan keberhasilan kebijakan pembangunan tol udara yang telah direncanakan.

10. Data dan Fakta.

Dari penelusuran penulis tentang data dan fakta yang berkaitan dengan kebijakan pembangunan tol udara dapat digambarkan sebagai berikut:

- a. **Kebijakan Pembangunan Tol Udara.** Pemerintah telah berkomitmen membangun 28 rute tol udara sebagai program lanjutan dari Tol laut ke wilayah pedalaman. Pembangunan tol udara ini melibatkan beberapa *stakeholders* seperti Kemenhub, Kemendag, Pemda, Operator Angkutan Udara dan Otoritas Bandara. Pemerintah telah meluncurkan program pembangunan 13 rute tol udara pada bulan November 2017, dan pada tahun 2018 bertambah menjadi 43 rute.⁹ Adapun daerah yang mendapat prioritas pembangunan adalah daerah yang sulit dijangkau transportasi lain selain transportasi udara, seperti Timika, Wamena, Dekkaj, Pegunungan Bintang, Oksibil dan Tanah Merah di Papua, serta beberapa daerah di Sulawesi dan Kalimantan. Daerah-daerah tersebut mendapat prioritas program tol udara berdasarkan usulan Pemda setelah dilakukan evaluasi setiap tahun. Menurut data yang disampaikan Direktorat Angkutan Udara Kemenhub, terdapat empat kunci keberhasilan pemanfaatan tol udara, yaitu: (1) pemberian subsidi operasi untuk angkutan udara perintis kargo dan angkutan udara kargo; (2) Pemda mendorong potensi perdagangan produk-

⁹ <https://www.kompas.id/baca/ekonomi/2020/02/26/atasi-disparitas-harga-28-rute-jembatan-udara-topang-Tol-laut/>, diakses tanggal 4 April 2021, pukul 20:40 Wib

produk daerah untuk mengisi angkutan balik; (3) *Stakeholders* memiliki komitmen bersama; dan (4) Koordinasi dari seluruh pihak terkait.¹⁰

Presiden Joko Widodo melanjutkan program tol laut dengan program tol udara untuk menjangkau daerah-daerah yang sulit secara geografis dan hanya bisa dijangkau dengan transportasi udara. Tol udara merupakan program yang dilaksanakan dalam rangka melakukan pemerataan pembangunan dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat di seluruh wilayah Indonesia terutama di daerah 3TP. Program pembangunan tol udara bertujuan mewujudkan keterhubungan seluruh wilayah di Indonesia mulai dari wilayah barat hingga ke wilayah timur, wilayah utara hingga ke wilayah selatan Indonesia. Adanya keterhubungan seluruh wilayah akan menurunkan biaya logistik dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Gambar 1.
Angkutan Perintis Kargo di Papua Tahun 2018



- b. **Sumber Daya Manusia Bidang Transportasi Udara.** Pada periode kedua pemerintahan Presiden Joko Widodo, salah satu yang menjadi program utama adalah membangun SDM yang unggul dan inovatif, karena memiliki peran yang sangat penting dalam mengisi serta mewujudkan pembangunan. Faktanya bahwa kualitas SDM yang dimiliki bangsa Indonesia masih rendah, hal ini dapat dilihat pada data Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2019 terkait tingkat kualitas SDM Indonesia, yang menyebutkan bahwa proporsi penduduk dengan umur

¹⁰ Ibid

15 tahun ke atas, hanya 8,8% yang mempunyai ijazah tinggi, 26,4% SMA, dan 21,2% SMP, serta prosentase terbanyak adalah yang berijazah SD yaitu 43,7%. Demikian juga dengan data yang dikeluarkan oleh *World Bank* yang menunjukkan peringkat Indonesia masih rendah, dengan skor 0,53.¹¹

Kondisi SDM bidang transportasi udara berdasarkan data dari Kemenhub, bahwa tingkat pendidikan SDM pada Ditjen Perhubungan Udara masih didominasi oleh SDM dengan pendidikan setingkat SLTA, yakni sebesar 44,68 %, padahal kondisi membutuhkan pegawai setingkat diploma dengan kemampuan dan keahlian bidang transportasi udara. Demikian juga terkait jumlah SDM bidang transportasi udara masih mengalami kekurangan, data Ditjen Hubud sebagai penyelenggara pelayanan dalam bidang transportasi udara yang memiliki tugas pokok dan fungsi untuk meningkatkan pelayanan, menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan di seluruh wilayah Indonesia memerlukan SDM khususnya di bidang teknis dan operasional, berdasarkan penghitungan analisis beban kerja (ABK) jumlah kekurangan SDM untuk tahun 2016 s/d 2020 sebanyak 6647, seperti pada tabel 1 berikut ini.

Tabel 1.
Kekurangan SDM bidang transportasi udara Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2016-2020

| NO | JENIS JABATAN | KURANG | RENC PENAMBAHAN SDM (TAHUN) | | | | |
|----|----------------------------------|-------------|-----------------------------|-------------|-------------|-------------|------------|
| | | | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| 1 | Tenaga Inspektur Penerbangan | 924 | 305 | 180 | 161 | 143 | 135 |
| 2 | Tenaga Medis | 40 | 0 | 12 | 11 | 10 | 7 |
| 3 | Tenaga Operasional Penerbangan | 3922 | 1146 | 826 | 949 | 691 | 310 |
| 4 | Tenaga Teknisi Penerbangan | 1593 | 471 | 548 | 279 | 209 | 86 |
| 5 | Tenaga Administrasi Dan Keuangan | 168 | 168 | 6 | 0 | 0 | 0 |
| | JUMLAH | 6647 | 2090 | 1572 | 1400 | 1053 | 538 |

Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara

¹¹ Buletin Transparansi Inspektorat Jenderal Kementerian Perhubungan, Volume 19 No.5 Tahun 2019

Dengan kekurangan SDM seperti data tersebut maka banyak yang belum dapat diawaki, sehingga berpotensi pada lemahnya keberhasilan pelaksanaan tugas

Demikian juga dengan pencapaian program dan kegiatan yang telah dilakukan belum memenuhi target. Berdasarkan fenomena data prosentase penilaian prestasi kinerja pegawai negeri sipil dibandingkan tingkat pencapaian program dan kegiatan di Direktorat Angkutan Udara, menunjukkan kinerja yang belum mencapai target yang telah ditetapkan oleh organisasi. Data seperti yang terlihat pada tabel 2.

Tabel 2.
Pencapaian program dan kegiatan Direktorat Angkutan Udara
Tahun 2016-2017

| NO | KEGIATAN | TARGET | REALISASI |
|----|--|--------|-----------|
| 1 | Jumlah peraturan yang diterbitkan di bidang Angkutan Udara | 11 | 9 |
| 2 | Peningkatan kualitas SDM melalui jumlah Inspektur Angkutan Udara | 50 | 25 |

Sumber: Direktorat Angkutan Udara (2017)

- c. **Disparitas Harga.** Disparitas harga merupakan masalah yang sangat penting dan harus diatasi yang disebabkan oleh tingginya biaya transportasi. Harga berbagai kebutuhan pokok relatif berfluktuasi di beberapa wilayah, khususnya di wilayah timur Indonesia, sebagai contoh harga semen sangat bervariasi di beberapa wilayah di Indonesia, dimana harga di wilayah timur Indonesia seperti Papua jauh lebih mahal dibanding daerah lainnya. Namun demikian, kebijakan pemerintah melalui pembangunan tol udara telah berhasil mengurangi berbagai harga kebutuhan pokok di wilayah Papua. Kebijakan pembangunan tol udara telah dapat mengurangi disparitas harga semen yang sangat tinggi di Puncak Jaya dan daerah-daerah lain di Papua, seperti data pada Agustus 2017 harga semen dengan ukuran 50 kg dari harga Rp. 1.5 juta hingga Rp. 2 juta menjadi Rp. 500.000 per sak. Dengan penurunan harga tersebut, maka harga menjadi

terjangkau dan menjadikan optimalisasi penggunaan anggaran sehingga mendorong percepatan pembangunan berbagai infrastruktur di daerah.¹² Selain harga semen, hal yang sama juga terjadi pada harga bahan bakar minyak (BBM) dari harga sebelumnya Rp 50.000-Rp 100.000 per liter, menjadi Rp 6.500 per liter sama seperti harga BBM di pulau Jawa.¹³ Berdasarkan hasil evaluasi dari program gerai maritim 2019, program tol udara melalui angkutan penerbangan perintis telah memberikan dampak positif bagi masyarakat di beberapa wilayah Papua, karena rata-rata disparitas harga bahan pokok menjadi turun. Di wilayah Papua seperti Distrik Jila, Ilima dan Hareapini, perbedaan harga tertinggi ada pada beras mengalami penurunan sekitar 64-65%, sementara pada produk minyak goreng mengalami penurunan sebesar 66,67% di Distrik Jila dan Alama, sementara telur ayam mengalami penurunan sebesar 66% di Long Apung, harga gula pasir mengalami penurunan 64% di Distrik Alama, dan garam mengalami penurunan sebesar 53,33% di Long Bawan.¹⁴ Adanya pengurangan harga tersebut memiliki hubungan yang erat dari prioritas pembangunan yang dilakukan oleh Kemenhub, yaitu pembangunan transportasi udara ke daerah terpencil dan terluar seperti banyak wilayah di pegunungan Papua yang hanya bisa dijangkau dengan pesawat. Kehidupan masyarakat di pegunungan Papua sangat bergantung dengan koneksitas tol udara karena dengan kondisi geografis berupa pegunungan dan hutan mengakibatkan sulit diakses menggunakan transportasi darat.

11. Lingkungan Strategis.

Transportasi udara adalah faktor pendukung dan faktor pendorong dalam membuka aksesibilitas pada daerah-daerah 3TP, karena dengan adanya transportasi udara menjadikan daerah-daerah di seluruh wilayah

¹² <https://finance.detik.com/industri/d-3598560/Tol-udara-jokowi-sukses-turunkan-harga-semen-dan-bbm-di-papua>, diakses tanggal 21 April 2021, pukul 15.30 Wib

¹³ Ibid

¹⁴ <https://www.kompas.id/baca/ekonomi/2020/02/26/atasi-disparitas-harga-28-rute-jembatan-udara-topang-Tol-laut/>, diakses tanggal 21 April 2021, pukul 19.40 Wib

Indonesia seperti daerah terisolasi yang sebelumnya sulit atau bahkan tidak terjangkau menjadi dapat terjangkau dan terhubung. Pembangunan tol udara dipengaruhi oleh lingkungan strategis, baik di tingkat global, regional, maupun nasional, sehingga memberikan dampak positif maupun negatif yang pada akhirnya mempengaruhi kondisi ketahanan nasional. Dalam menganalisa pembangunan tol udara dilakukan dengan perspektif lingkungan strategis dengan menyajikan data yang berasal dari pengaruh global, regional, dan nasional, sebagai berikut:

- a. **Global.** Perubahan teknologi transportasi udara berkembang secara cepat di era globalisasi saat ini. Peningkatan ini terjadi karena tingginya permintaan mobilitas dan aktifitas masyarakat baik di dalam maupun ke luar negeri. Guna meningkatkan dan menjamin keamanan dan keselamatan penerbangan, maka ditetapkan standar dan pengawasan dalam penerbangan. Adapun badan internasional yang menangani keselamatan penerbangan adalah *International Civil Aviation Organization* (ICAO) yang memiliki peran sangat penting dalam merumuskan kebijakan serta pengawasan tentang aturan penerbangan sipil yang berkaitan dengan keselamatan dan keamanan, berdasarkan paradigma yang digunakan oleh ICAO. ICAO juga berperan sebagai pembuat standar dan memonitor kepatuhan pelaksanaan standar-standar yang telah ditetapkan. Dengan regulasi penerbangan, khususnya terkait masalah keselamatan penerbangan yang dikeluarkan oleh ICAO sebagai otoritas tertinggi penyelenggaraan regulasi penerbangan sipil, harus menjadi perhatian bagi pelaksanaan penerbangan di Indonesia, seperti dalam implementasi tol udara yang menggunakan moda transportasi udara.
- b. **Regional.** Persoalan wilayah perbatasan antara Indonesia dengan negara tetangga berpotensi menjadi ancaman bagi kedaulatan negara. Wilayah negara Indonesia yang berbatasan dengan 10 negara, dapat mengancam kedaulatan apabila tidak dijaga dengan baik karena perbatasan dapat menjadi pintu masuk bagi berbagai kejahatan dan paham yang tidak sesuai nilai-nilai luhur bangsa. Kalimantan yang

berbatasan dengan Malaysia membutuhkan penanganan secara serius karena terdapat sejumlah potensi ancaman keamanan dan ketahanan yang merugikan Indonesia, seperti halnya Indonesia kehilangan Pulau Sipadan dan Ligitan serta terjadinya pergeseran tapal batas di sejumlah daerah di Kalimantan, demikian juga wilayah Papua yang berbatasan dengan Papua Nugini, Marwasta (2016) menjelaskan nilai-nilai strategis yang terdapat pada wilayah perbatasan, diantaranya: (1) Daerah perbatasan sangat penting dalam mempertahankan kedaulatan negara; (2) Daerah perbatasan sangat penting meningkatkan kesejahteraan sosial dan ekonomi masyarakat sekitarnya; (3) Daerah perbatasan memiliki keterkaitan dengan wilayah yang berbatasan dengan wilayah tersebut; (4) Daerah perbatasan sangat penting dalam menjaga kondisi dan situasi pertahanan dan keamanan wilayah, baik dalam skala regional maupun skala nasional.¹⁵

- c. **Nasional.** Wilayah Indonesia yang sangat luas dan secara geografis sulit dijangkau dengan transportasi darat dan laut, maka wilayah tersebut diakses dengan transportasi udara. Namun demikian, karakteristik transportasi udara yang dapat terbang dengan cepat memiliki kapasitas yang terbatas, sehingga membutuhkan anggaran yang lebih besar dalam membangun sarana dan prasarana transportasi udara. Oleh karena itu, berbagai perkembangan lingkungan strategis berpengaruh pada kebijakan pembangunan tol udara yang disoroti dengan pendekatan aspek Gatra, sebagai berikut:

- 1) **Aspek Geografi.** Indonesia memiliki posisi yang sangat strategis karena berada pada posisi silang dunia, yakni diantara dua benua dan dua samudera. Indonesia sebagai negara kepulauan dengan jumlah pulau sekitar 17.000 pulau tersebar dari Sabang sampai Marauke. Dengan kondisi geografi tersebut menjadikan wilayah Indonesia tersebar atas pulau-pulau yang disatukan lautan, serta

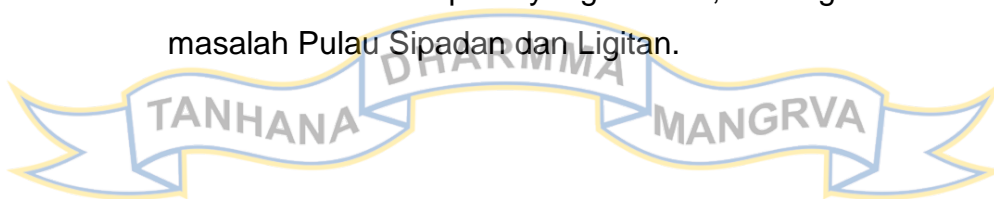
¹⁵ Chairil Nur Siregar, Ancaman Keamanan Nasional Di Wilayah Perbatasan Indonesia: Studi Kasus Pulau Sebatik Dan Tawau (Indonesia-Malaysia), <http://jurnal.unpad.ac.id/sosioglobal/article/view/23933/pdf>, diakses tanggal 28 April 2021, pukul 15.30 Wib

karakteristik pulau yang berhutan lebat, bergunung tinggi dan terjal, berawa-rawa dan lain-lain. Hal tersebut menjadikan ketimpangan pemerataan pembangunan karena faktor kondisi alam yang menjadikan adanya daerah yang masih terisolir disebabkan sulitnya akses ke daerah tersebut.

- 2) **Aspek Politik.** Program pembangunan yang dilaksanakan oleh pemerintah tidak terlepas dari pengaruh politik dalam penyelenggaraan negara. Program tol udara yang dicanangkan oleh pemerintahan Presiden Jokowi adalah untuk kepentingan warga negara Indonesia, yaitu untuk masyarakat yang masih belum merasakan pemerataan pembangunan, ekonomi dan kesejahteraan. Karena itu dibutuhkan peran politik dalam memperkuat pelaksanaan program tol udara ini, yaitu berupa dukungan regulasi baik di tingkat pusat maupun tindak lanjut oleh daerah sebagai dasar pelaksanaan dan keberlanjutannya. Selain dukungan regulasi juga terkait dukungan penganggaran yang harus mendapatkan persetujuan legislatif terkait APBN dan APBD. Dengan adanya dukungan politik maka akan semakin menguatkan pelaksanaan program tol udara, sehingga akan lebih memudahkan untuk keberhasilan program tersebut.
- 3) **Aspek Ekonomi.** Kondisi ekonomi Indonesia akan mencapai puncak kejayaan pada tahun 2045, demikian yang diyakini dan disampaikan Presiden Joko Widodo. Namun demikian meski ekonomi Indonesia menuju ke arah positif tetapi masih belum optimal menyentuh seluruh masyarakat Indonesia, khususnya bagi masyarakat yang tinggal di wilayah 3TP, sehingga perlu upaya untuk pemerataan ekonomi yang tidak hanya dinikmati masyarakat tertentu saja, salah satu upaya tersebut berupa terbukanya akses menuju daerah-daerah 3TP.
- 4) **Aspek Sosial Budaya.** Ilmu pengetahuan dan teknologi berkembang sangat pesat di era globalisasi saat ini, menjadikan keterbukaan di segala bidang. Adanya keterbukaan wilayah, bila

didukung adanya moda transportasi yang dapat menjangkau suatu wilayah, sehingga akan ada interaksi keluar masuk masyarakat dari satu daerah ke daerah lain bahkan juga antar negara, seperti di daerah perbatasan dengan negara lain. Kondisi tersebut akan berdampak pada sosial budaya masyarakat baik dampak positif maupun negatif.

- 5) **Aspek Pertahanan Keamanan.** Indonesia berbatasan dengan 10 negara tetangga meliputi perbatasan langsung di darat dan perbatasan di wilayah laut. Apabila wilayah perbatasan tersebut tidak dikelola dengan baik maka akan berdampak pada ancaman bagi bangsa Indonesia. Daerah 3TP bila tidak diperhatikan dengan baik oleh pemerintah seperti masalah pembangunan dan ekonomi, maka akan berdampak rawan pada stabilitas keamanan dan pertahanan negara. Bila akses di daerah 3TP masih sulit, maka masyarakat akan mencari akses termudah untuk kelangsungan hidupnya, salah satunya adalah mencari akses ke negara tetangga di perbatasan. Kondisi tersebut bila tidak diwaspadai dan diperhatikan akan menimbulkan banyaknya pelanggaran-pelanggaran yang mengganggu keamanan dan pertahanan negara, dan bahkan bila negara terlambat hadir bisa menimbulkan dampak yang serius, sebagai contoh adalah masalah Pulau Sipadan dan Ligitan.



BAB III PEMBAHASAN

12. Umum.

Pembangunan tol udara merupakan salah satu program yang dilakukan pemerintah dalam rangka pemerataan dan peningkatan kesejahteraan masyarakat. Dengan program tol udara maka akses transportasi untuk mengangkut logistik dari daerah produksi menuju daerah-daerah di seluruh wilayah Indonesia, khususnya di daerah 3TP dapat terpenuhi. Keberhasilan pembangunan tol udara sangat tergantung pada implementasi yang dilaksanakan oleh pemangku kepentingan dan *stakeholder* terkait, seperti; kebijakan dan regulasi yang dikeluarkan pemerintah baik pemerintah pusat maupun daerah, tersedianya sumber daya manusia bidang transportasi udara baik secara kuantitas maupun kualitas, serta terdukungnya pemenuhan sarana dan prasarana operasional penerbangan sehingga dapat tercipta kegiatan dengan aman dan lancar. Pada bagian ini akan diuraikan tentang kondisi yang ada serta bagaimana untuk menuju lebih baik, meliputi kebijakan, sumber daya manusia bidang transportasi udara, dan sarana prasarana yang berhubungan dengan program pembangunan tol udara.

Secara umum, hal yang penting dalam optimalisasi kebijakan pembangunan tol udara yang berkaitan dengan teori Douhet adalah, bahwa dengan memanfaatkan penguasaan wilayah udara didukung dengan keunggulan wahana udara yang mempunyai kecepatan dan ketepatan sehingga dapat mendukung pendistribusian berbagai kebutuhan dari daerah produksi ke daerah tujuan dengan lebih cepat waktu dan tepat sasaran. Adapun teori kebijakan yang disampaikan oleh William Dun juga turut digunakan untuk menganalisa optimalisasi pembangunan tol udara ini, selanjutnya teori pembangunan dan teori pembangunan sumber daya manusia digunakan untuk menganalisa kebijakan pada pembangunan sarana prasarana dan sumber daya manusia, sehingga pada akhirnya dapat berdampak pada peningkatan ekonomi dan pembangunan di daerah. Pada bagian ini akan diuraikan berbagai kebijakan tentang program pembangunan tol udara serta permasalahan yang dihadapi, demikian juga dengan kendala

dalam kebijakan pembangunan SDM dan implementasinya, serta kebijakan sarana dan prasarana yang mendukung program tersebut. Setelah diuraikan permasalahan kebijakan secara lebih detail, maka diberikan beberapa alternatif solusi atas permasalahan yang ada serta langkah-langkah strategis mengatasi permasalahan tersebut sehingga pembangunan tol udara dapat terlaksana dengan optimal dan pada gilirannya berdampak pada ketahanan nasional.

13. Kebijakan Pemerintah yang Mendukung Program Tol Udara.

Pemerintah terus melakukan pembangunan guna memberikan kemudahan akses pada daerah 3TP dengan program tol udara. Transportasi udara mempunyai peran yang sangat penting dalam mendukung upaya mewujudkan cita-cita dan tujuan nasional, karena pembangunan transportasi udara memiliki dampak terhadap pertumbuhan ekonomi dan pembangunan nasional. Program tol udara merupakan program yang dibuat untuk dapat menghadirkan pembangunan dan pertumbuhan ekonomi di daerah guna meningkatkan kesejahteraan masyarakat, adapun yang menjadi prioritas program tersebut adalah daerah 3TP. Dengan hadirnya tol udara maka akan membuka akses ke daerah 3TP sehingga terjadi pemerataan pembangunan sesuai dengan program Nawacita ke 3, yaitu melaksanakan pembangunan Indonesia yang dimulai dari wilayah pinggiran melalui penguatan daerah-daerah dan desa dalam kerangka NKRI. Program tol udara juga dapat mendukung dan memperkuat program angkutan penerbangan perintis yang sampai saat ini sedang berlangsung, sehingga dapat menghubungkan daerah yang belum terdukung akses transportasi, sehingga manfaatnya telah dirasakan oleh masyarakat di wilayah 3TP.

Pembangunan tol udara juga dapat menurunkan disparitas harga barang dan kesenjangan pembangunan antar daerah, sehingga pembangunan berbagai infrastruktur pendukung terus dilakukan. Saat ini biaya logistik di Indonesia masih tinggi, berdasarkan data Kementerian BUMN tahun 2021 yaitu mencapai 24 % dari produk domestik bruto yang menjadikan tertinggi di Asia, hal ini mendorong pemerintah untuk terus

melakukan pembangunan dan penyediaan infrastruktur yang menghubungkan seluruh wilayah di Indonesia. Sejalan dengan program Presiden tentang pembangunan tol udara serta dalam mengantisipasi perkembangan kebijakan di tingkat nasional yang berkaitan erat dengan sektor lain seperti ekonomi, pembangunan, serta keamanan dan keselamatan penerbangan, maka pemerintah baik ditingkat pusat maupun daerah menerbitkan regulasi terkait pembangunan tol udara tersebut. Pembangunan tol udara menjadi prioritas guna menjamin kelancaran aksesibilitas terhadap masyarakat secara optimal serta untuk menjaga harga barang yang terjangkau, khususnya bagi masyarakat yang berada di wilayah terluar, tertinggal, terisolir dan perbatasan.

- a. **Kebijakan Pembangunan Tol Udara.** Sesuai dengan UU No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan pasal 1 ayat (1) memberikan penjelasan tentang penerbangan, yaitu kesatuan sistem yang memanfaatkan ruang udara, pesawat terbang, sarana pendukung seperti Bandara dan kelengkapannya, juga menyangkut keselamatan dan keamanan.¹⁶ Dengan demikian perlu adanya optimalisasi pemanfaatan penerbangan untuk mobilitas orang dan barang, karena akan memberikan jaminan kecepatan dan ketepatan, namun perlu memperhatikan keamanan dan keselamatan. Guna meningkatkan jaminan kecepatan dan ketepatan, maka pemerintah melalui Kemenhub telah menargetkan membangun tol udara, khususnya di wilayah Papua. Kebijakan yang dikeluarkan oleh Kemenhub menargetkan peningkatan pembangunan infrastruktur pendukung bagi pengembangan perekonomian dan pelayanan dasar melalui pemenuhan jembatan udara di Papua, sehingga dapat mempercepat distribusi barang dan mobilisasi orang dari satu wilayah ke wilayah lainnya.

Pada saat ini regulasi terkait program pembangunan tol udara berupa Perpres baru ditetapkan, sehingga kegiatan tersebut belum optimal dilaksanakan oleh stakeholders terkait. Demikian juga di daerah, masih belum tersusun regulasi berupa peraturan daerah

¹⁶ UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan pasal 1 ayat 1

program pembangunan tol udara. Agar program pembangunan tol udara dapat berlangsung secara optimal dan berkelanjutan, maka perlu disusun kebijakan berupa regulasi mulai dari tingkat pusat hingga ke daerah, khususnya daerah yang telah ditetapkan sebagai tujuan angkutan perintis kargo dan penumpang. Dalam menyusun kebijakan tentang program pembangunan tol udara, mulai dari tingkat pusat hingga daerah dapat dilaksanakan dengan pentahapan, hal tersebut seperti teori kebijakan yang disampaikan oleh William Dunn, sebagai berikut:

- 1) Tahap penyusunan agenda. Tahap penyusunan kebijakan pembangunan tol udara dilakukan setelah mendiagnosa bahwa terjadi ketimpangan harga yang sangat tinggi di beberapa wilayah yang mengakibatkan sebagian besar penghasilan masyarakat di daerah 3TP tersebut digunakan untuk memenuhi kebutuhan pokok dengan harga yang sangat mahal, sehingga diperlukan kebijakan untuk mengatasi permasalahan ini.
- 2) Tahap formulasi kebijakan. Sampai saat ini kebijakan tentang pembangunan tol udara telah menjadi arahan Presiden dan perlu diatur dalam bentuk undang-undang ataupun regulasi dibawahnya sebagai salah satu solusi yang telah diformulasikan dalam mengurangi disparitas harga yang tinggi di beberapa wilayah. Hal ini harus menjadi agenda yang serius dibicarakan di tingkat legislatif, sehingga dihasilkan kebijakan mulai dari pusat hingga daerah guna mempercepat pembangunan tol udara dalam rangka mengatasi permasalahan seperti tingginya disparitas harga kebutuhan pokok di beberapa wilayah dan melambatnya pembangunan di wilayah 3TP.
- 3) Tahap adopsi kebijakan. Adopsi kebijakan adalah langkah lebih lanjut setelah formulasi kebijakan ditentukan. Kebijakan tentang pembangunan tol udara yang telah dirumuskan oleh para *stakeholder*, selanjutnya disahkan oleh pemerintah sehingga

menjadi suatu kebijakan yang harus dilaksanakan guna mengatasi permasalahan yang telah didefinisikan.

- 4) Tahap implementasi kebijakan. Keberhasilan dari sebuah regulasi dapat dilihat pada tataran implementasinya, kebijakan tentang pembangunan tol udara harus selalu dievaluasi oleh pihak pembuat kebijakan bersama dengan birokrat, sehingga potensi, kekuatan dan kelemahan dari setiap tahap pelaksanaan kebijakan dapat diketahui dan bila ada kesalahan atau kelemahan dapat segera diperbaiki dan disempurnakan untuk mencapai tujuan yang di harapkan. Kondisi saat ini perlu adanya penambahan jumlah daerah tujuan angkutan udara perintis mengingat masih ada gap harga produk di wilayah 3TP dengan beberapa daerah lainnya.
- 5) Tahap penilaian kebijakan. Evaluasi terhadap pembangunan tol udara yang telah dilaksanakan selama ini perlu dioptimalkan, karena dari evaluasi yang dilakukan bahwa alokasi anggaran yang dilakukan oleh pemerintah dalam subsidi angkutan udara perintis masih kurang tepat sasaran, dimana subsidi yang diberikan pemerintah lebih banyak kepada pengusaha transportasi. Hal ini dapat dievaluasi kembali, sehingga selain memberikan subsidi kepada pengusaha angkutan udara, dapat juga memberikan subsidi kepada Pemda seperti pembangunan Bandara serta sarana dan prasarana yang ideal. Hal ini akan berdampak baik bagi Pemda dalam jangka panjang, seperti halnya bila subsidi Pemerintah Pusat diberhentikan atau dikurangi, maka Pemda telah memiliki sarana dan prasarana yang mendukung program penerbangan. Selanjutnya evaluasi terhadap kebijakan yang masih mengutamakan wilayah Papua, perlu diperluas dengan daerah-daerah lain yang masih tertinggal di seluruh Indonesia.

- b. **Angkutan Udara Perintis di Wilayah Papua.** Salah satu wilayah yang menjadi prioritas pembangunan tol udara adalah Papua, mengingat daerah ini secara geografi sangat sulit dijangkau dengan jalur darat. Dalam rangka mendukung program integrasi angkutan

logistik, maka pemerintah melaksanakan program tol udara dengan memperkuat angkutan udara perintis guna melanjutkan distribusi logistik ke wilayah pedalaman dan pegunungan Papua. Angkutan udara perintis yang sudah menjadi kebijakan pemerintah merupakan kegiatan angkutan udara untuk membantu pergerakan manusia dan barang ke wilayah terpencil dengan biaya murah sehingga dapat terjangkau masyarakat, karena itu pembiayaannya disubsidi pemerintah. Untuk menjamin anggaran subsidi tersebut tepat sasaran maka harus ada evaluasi terkait penyelenggaraan kegiatannya. UU No. 1 tahun 2009 tentang penerbangan, pada pasal 104 sampai 106 menyebutkan bahwa penerbangan perintis merupakan tanggung jawab dari pemerintah pusat, baik dalam menentukan maskapai, rute, frekwensi, maupun tarif penerbangan. Kondisi di lapangan saat ini, penerbangan perintis dengan subsidi yang besar masih banyak untuk penerbangan perintis penumpang, sedangkan perintis bagi angkutan barang masih terbatas, sehingga kurang berpengaruh terhadap pemenuhan kebutuhan masyarakat seperti kebutuhan pokok dan menjadikan disparitas harga masih tinggi. Program jangka panjang dari penerbangan perintis angkutan kargo dan penumpang perlu mendapat solusi yang komprehensif karena hingga saat ini program angkutan penerbangan perintis masih disubsidi oleh pemerintah. Pemerintah perlu membangun infrastruktur di daerah dan wilayah 3TP, sehingga ketika program subsidi pemerintah dikurangi atau dihentikan, program penerbangan perintis angkutan kargo dan penumpang ke daerah 3TP lainnya tetap dapat dilakukan. Program tol udara yang dilaksanakan dengan penerbangan perintis angkutan barang/kargo, perlu adanya sinergitas antara stakeholders karena akan percuma ada penerbangan perintis ke wilayah 3TP kalau tidak ada stok barang/kargo yang diangkut, demikian juga sebaliknya percuma ada barang kalau tidak ada sarana transportasi yang membawa. Untuk itu perlu adanya Sarpras pendukung yang terintegrasi, seperti pembangunan atau peningkatan Bandara untuk integrasi dengan program tol laut. Adapun

pembangunan Bandara dalam mendukung integrasi tol laut dengan tol udara di wilayah Papua adalah sebagai berikut:

- 1) Pendistribusian barang atau logistik di daerah Papua masih terpusat di wilayah Jayapura dan selanjutnya didistribusikan melalui udara dari Bandara Sentani dengan tujuan Wamena, sehingga masih terjadi penumpukan barang atau logistik di Bandara Sentani. Dengan program tol udara maka pemerintah perlu mengoptimalkan pembangunan Bandara penghubung seperti Bandara Sentani, Bandara Dekai, dan Bandara Timika. Dengan demikian, alur distribusi barang yang semula hanya terpusat di Bandara Sentani akan terbagi melalui Bandara Dekai dan Timika untuk selanjutnya didistribusikan ke wilayah pedalaman.
- 2) Pembangunan Bandara Dekai-Yahukimo sangat strategis dan dapat menjadi penghubung tol udara, hal tersebut karena adanya program pembangunan pelabuhan di Kabupaten Yahukimo. Dengan adanya pelabuhan tersebut maka barang-barang yang diangkut sampai di pelabuhan Yahukimo, selanjutnya distribusi barang dapat diteruskan wilayah-wilayah yang tidak terjangkau transportasi darat menggunakan angkutan udara dari Bandara Dekai.

c. **Penggunaan Bersama Bandar Udara dan Pangkalan Udara.**

Pengelolaan Bandara dan pangkalan udara merupakan dua unsur yang menarik dan perlu diperhatikan. Bandara sebagai penghubung antara satu daerah dengan daerah lainnya harus dikelola secara profesional, sedangkan pangkalan udara dibangun untuk mendukung pertahanan negara dan keamanan wilayah NKRI, yang pembinaannya berada di bawah pengawasan Kementerian Pertahanan. Namun demikian dari sisi kegiatan operasi penerbangan, Bandara dan pangkalan udara memiliki kesamaan seperti: memiliki fasilitas pelayanan pesawat udara; memiliki fungsi dukungan penerbangan, dan infrastruktur untuk pendaratan, penempatan dan penyimpanan pesawat udara; memiliki

organisasi yang diawaki oleh personel dengan kemampuan khusus dukungan operasional penerbangan seperti ATC, *marshalling*, *ground handling*, rescue, dan lain-lain. Penggunaan bersama pangkalan udara dan Bandara, mengingat adanya peningkatan kebutuhan terhadap transportasi udara khususnya di wilayah Indonesia timur. Kondisi aksesibilitas yang masih sulit terhadap beberapa wilayah di Papua mengakibatkan daerah tersebut menjadi terisolir dan tertinggal. Sementara disisi lain, pengamanan di wilayah perbatasan perlu ditingkatkan guna menjaga kedaulatan negara, penggunaan bersama Bandara dan pangkalan udara dalam keadaan tertentu dilakukan dengan tetap: (1) memperhatikan pertahanan dan keamanan negara; (2) memperhatikan keamanan, keselamatan, dan kelancaran penerbangan; (3) memperhatikan kebutuhan pelayanan jasa transportasi udara dan; (4) memperhatikan peraturan perundang-undangan. Dalam hal penggunaan pangkalan udara, berlaku ketentuan bahwa pangkalan udara dapat digunakan bersama sebagai Bandara pada masa damai dimana berlaku ketentuan penerbangan sipil, pengendalian kawasan keselamatan operasi penerbangan (KKOP) pada pangkalan udara yang digunakan bersama dilaksanakan oleh otoritas Bandara setelah mendapat izin dari instansi terkait, serta penggunaan bersama pangkalan udara dan Bandara harus berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan dan ditetapkan melalui Keputusan Presiden.

Penggunaan bersama pangkalan udara dan Bandara diatur dalam pasal 257 sampai 259 UU RI No.1 tahun 2009 tentang Penerbangan. Pasal ini menyatakan bahwa pangkalan udara dapat digunakan sebagai Bandara dalam keadaan tertentu, demikian juga sebaliknya. Dalam pelaksanaannya, harus ada peraturan sebagai pedoman karena menyangkut penggunaan fasilitas dan kawasan militer dimana kawasan tersebut merupakan kawasan terbatas yang tidak setiap orang bisa masuk dan beraktifitas di dalamnya. Diperlukan adanya kerjasama antara instansi terkait, dalam hal ini antara Kemenhan/TNI/TNI AU dengan Kemenhub/Angkasa Pura berupa MoU yang ditindaklanjuti

dengan Perjanjian Kerjasama (Perjama) seperti: perjanjian kerja sama pengelolaan dan bantuan personel pengamanan area Bandara; perjanjian penggunaan bersama pangkalan udara dan Bandara antara TNI AU/AL/AD dengan Angkasa Pura, perjanjian kerjasama penggunaan asset, dan lain-lain. Adanya penggunaan bersama terhadap Bandara dan pangkalan udara akan memberikan keuntungan bagi maskapai untuk pengembangan bisnis bagi maskapai ataupun operator pengelola Bandara dan meningkatkan efisiensi operasional. Telah terdapat sejumlah kerjasama Bandara dan pangkalan udara dan perlu untuk ditingkatkan sehingga dapat mendukung program tol udara yang telah direncanakan.

Guna mengoptimalkan penggunaan bersama Bandara dan pangkalan udara, maka beberapa hal yang perlu dilakukan adalah: (1) Meningkatkan kerjasama antara Kemenhan/TNI/TNI AU dengan Kemenhub/Dirjen Perhubungan Udara, serta Pemda untuk mengembangkan Bandara dan pangkalan udara guna meningkatkan efisiensi dan efektifitas penggunaan dan pengelolaan Bandara atau pangkalan udara; (2) Markas Besar TNI memberikan pemanfaatan aset Pangkalan TNI, khususnya yang berada di kawasan timur Indonesia sehingga dapat melayani penerbangan komersial. Guna mengoptimalkan pemanfaatan aset tersebut, maka perlu disusun MoU tentang rencana pembangunan dan pengusahaan Bandara dan pangkalan udara antara TNI AU, Pemprov, Pemkab, PT. Angkasa Pura (Persero), Airnav Indonesia dan BMKG; (3) Bandara yang dibangun oleh Pemda yang dioperasikan oleh Unit Penyelenggara Teknis Daerah (UPTD) Dinas Perhubungan Kabupaten perlu dikembangkan sehingga memenuhi syarat untuk digunakan secara komersil maupun untuk mendukung program kedaulatan negara; (4) Terkait penggunaan bersama fasilitas Bandara dan pangkalan udara, maka perlu diterbitkan peraturan/regulasi yang mengatur tentang prosedur penyelenggaraan pengoperasian bersama Bandara dan pangkalan udara serta pemanfaatan ruang udara di atasnya. Peraturan tersebut juga harus ditindaklanjuti dengan peraturan yang mengatur tentang prosedur

pelayanan dan pengoperasian, jam operasi penerbangan sipil dan militer, batas ketinggian, jalur penerbangan yang digunakan, serta prosedur koordinasi dan komunikasi sipil-militer, yaitu berupa taktik dan kontijensi.

d. **Strategi Keberhasilan Program Tol Udara.**

- 1) Meningkatkan peran BUMN, swasta, Pemda dalam menyediakan infrastruktur dibidang transportasi angkutan udara mengingat anggaran belanja negara harus terbagi pada kepentingan lain secara merata. Peran BUMN, swasta maupun Pemda dapat berupa dukungan kelengkapan peralatan keamanan dan keselamatan penerbangan, bangunan terminal, akses jalan, transportasi pendukung di darat, dan lain lain. Dengan adanya peran BUMN dan swasta dalam pembangunan infrastruktur, maka program tol udara yang telah direncanakan akan dapat terlaksana dengan baik sehingga berdampak langsung kepada masyarakat.
- 2) Melanjutkan proses reformasi dan restrukturisasi pada peraturan dan kelembagaan yang mengatur keterlibatan BUMN, swasta dan Pemda dalam penyediaan infrastruktur pada angkutan udara yang dilaksanakan dengan prinsip *good governance* melalui penerbitan regulasi. Dengan demikian pemerintah dalam hal ini Kemenhub sebagai regulator, dapat melimpahkan sebagian kewenangannya kepada daerah dalam bentuk dekonsentrasi dan desentralisasi.
- 3) Meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi angkutan udara menuju *zero accident* melalui penyediaan fasilitas keselamatan dan keamanan, peningkatan kualitas SDM transportasi angkutan udara, dan pembenahan regulasi di bidang keselamatan dan keamanan maupun sosialisai kepada para pemangku kepentingan.
- 4) Meningkatkan industri dirgantara dalam negeri guna memenuhi kebutuhan angkutan udara sehingga dapat mengurangi

ketergantungan, serta dapat meningkatkan kemandirian Indonesia dalam memenuhi kebutuhan transportasi udara.

- 5) Meningkatkan kualitas SDM dan organisasi di Indonesia yang dapat menangani perawatan pesawat, melalui pemberian insentif kebijakan dan pengurangan atau peniadaan bea masuk suku cadang impor bagi kebutuhan perawatan pesawat; mengalokasikan anggaran untuk memiliki fasilitas dan peralatan terkait perawatan pesawat; dan memberikan kemudahan bagi pendirian lembaga pendidikan/pelatihan dengan biaya yang terjangkau.
- 6) Meningkatkan sinergitas dan kerjasama dengan Kementerian/ Lembaga lain yang mempunyai kemampuan terkait program tol udara, seperti dengan Kemenhan/TNI yang mempunyai fasilitas operasi penerbangan berupa pangkalan udara dengan fasilitas pendukungnya terutama yang berada di daerah 3TP, selain itu TNI juga mempunyai tenaga-tenaga terlatih dengan kemampuan dukungan operasi penerbangan dan pengamanan.
- 7) Penguatan regulasi terkait program tol udara, regulasi tertinggi berupa UU penerbangan ditindaklanjuti dengan peraturan dibawahnya bahkan sampai tingkat teknis. Penguatan regulasi ini untuk dijadikan dasar hukum pelaksanaan program tol udara, sehingga dalam implementasinya ada kejelasan dan pertanggungjawaban.

14. Kebijakan Pembangunan Sumber Daya Manusia Bidang Transportasi Udara.

Salah satu faktor yang sangat penting pada keberhasilan program pembangunan tol udara adalah sumber daya manusia, karena itu dibutuhkan ketersediaan SDM transportasi udara yang profesional dan kompeten. Seluruh institusi yang menangani pengelolaan SDM transportasi udara melakukan pembinaan SDM, misalnya Kemenhub melakukan *link and match* antara pendidikan dan pelatihan pada industri penerbangan, sehingga dapat

meningkatkan kesiapan SDM yang dibutuhkan untuk memenuhi kekurangan SDM dalam bidang transportasi udara. Untuk meningkatkan kemampuan dan jumlah SDM bidang transportasi udara, Kemenhub secara konsisten harus melakukan program peningkatan kualitas SDM bidang transportasi udara melalui berbagai program dan kegiatan serta kolaborasi, sehingga SDM transportasi udara memiliki kesiapan dalam mendukung program pembangunan tol udara. Hal tersebut tidak lepas dari arahan presiden Jokowi untuk membangun SDM unggul dalam menjadikan Indonesia sebagai negara maju dan berdaulat. Guna memelihara dan meningkatkan profesionalisme SDM bidang penerbangan dalam melaksanakan tugas-tugas yang diembannya, maka harus dilaksanakan pendidikan dan latihan secara kontinyu dan berjenjang pada bidang keahlian. Sesuai dengan teori pembangunan SDM yang disampaikan oleh Gouzali bahwa kualitas SDM harus secara terus menerus ditingkatkan sehingga produktivitas individu dan organisasi dapat meningkat. Pendidikan dibutuhkan untuk menambah dan meningkatkan pengetahuan, kemampuan dan keterampilan sesuai dengan bidang pekerjaannya. Adapun program atau pelatihan yang dapat digunakan untuk meningkatkan kualitas dalam melaksanakan tugas adalah dilakukannya pelatihan pratugas, pelatihan dalam tugas, dan pelatihan pascatugas, sehingga selalu dilakukan review guna mengevaluasi kegiatan yang telah dilaksanakan.

Pembinaan SDM para operator penerbangan juga perlu dilakukan oleh Kemenhub melalui Dirjen perhubungan udara sebagai pemegang regulator, sehingga dapat menerbitkan aturan keselamatan penerbangan. Dirjen perhubungan udara perlu menerbitkan peraturan terkait pengoperasian pesawat udara khusus di wilayah dengan kondisi alam yang sulit dan terbatas serta cuaca yang cepat berubah, seperti penerbitan prosedur penerbangan visual maupun penerbangan instrument disesuaikan dengan teknologi terkini. Dalam mendukung keselamatan penerbangan, maka Dirjen perhubungan udara melakukan pembinaan berupa pengaturan, pengawasan dan pengendalian kepada operator penerbangan. Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia (LPPNPI) sebagai penyedia pelayanan navigasi melakukan kegiatan berdasarkan

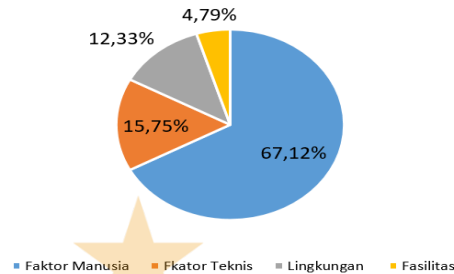
standar dan prosedur yang diberikan oleh Dirjen Hubud. Pengoperasian pesawat udara sangat terkait dengan pelayanan navigasi penerbangan dan rute penerbangan. Pada daerah dengan kondisi geografi seperti di wilayah Papua, pelayanan navigasi penerbangan sangat membantu pilot dalam menyusun rencana penerbangan yang aman dan selamat. Oleh karena itu LPPNPI harus meningkatkan pelayanan keselamatan navigasi penerbangan sesuai standar pelayanan dan fasilitas, khususnya di wilayah Papua, jadi LPPNPI harus menyediakan dan melengkapi fasilitas pelayanan penerbangan sesuai standar yang telah ditetapkan.

Peraturan-peraturan yang telah ditetapkan tidak akan bekerja efektif apabila tidak timbul ketaatan pada pihak yang terlibat. Kantor Otoritas Bandara (Kaotban) sudah terbentuk, yang perlu ditindaklanjuti adalah upaya agar pelaksanaan tugas pengawasan dan pengendalian yang telah didelegasikan dari kantor pusat kepada Kaotban dapat dilaksanakan secara optimal. Di wilayah Papua dan Papua Barat sampai saat ini telah terbentuk 2 (dua) Kaotban, yaitu Kaotban wilayah IX di Manokwari dan Wilayah X di Merauke. Jumlah Bandara yang diawasi Kaotban sebanyak 188 untuk Wilayah X dan 35 untuk Wilayah IX, cukup besar untuk suatu wilayah pengawasan dengan kondisi geografis yang memerlukan perhatian khusus. Oleh karena itu perlu disusun upaya meningkatkan kompetensi dan memenuhi jumlah kebutuhan bagi inspektur penerbangan. Kewenangan Kaotban perlu diperluas sesuai dengan tujuan pembentukannya, yaitu memperpendek rentang jarak antara kantor pusat Dirjen Hubud dengan obyek pengawasan dan pengendaliannya yaitu operator penerbangan.

Pemenuhan kebutuhan inspektur penerbangan mengalami kendala dikarenakan keterbatasan jumlah inspektur penerbangan di bidang pengoperasian pesawat udara dan kelaikudaraan. Pemenuhan kebutuhan diperlukan secara cepat dan berkompeten maka dilakukan penunjukan beberapa SDM yang berasal dari operator penerbangan melalui mekanisme pengangkatan, dengan tugas utama melakukan pengawasan terkait pengoperasian pesawat udara dan kualitas kontrol pemeliharaan pesawat udara sesuai kewenangannya. Berdasarkan data penelitian tentang faktor penyebab kecelakaan penerbangan pada tahun 2010-2016 didapatkan data,

faktor kesalahan manusia (*human error*) sebesar 67,12%, diikuti oleh penyebab teknis sebesar 15,75%, faktor lingkungan sebesar 12,33% dan faktor fasilitas sebesar 4,79%.

Faktor penyebab kecelakaan penerbangan tahun 2010-2016.



Dari data tersebut, faktor manusia masih menjadi penyebab terbesar terjadinya kecelakaan angkutan udara, sehingga perlu ditingkatkan kualitas dan profesionalisme para pengawak, teknisi pesawat, petugas manajemen, dan seluruh pegawai yang terkait dengan transportasi udara. Pegawai yang profesional akan berdampak pada peningkatan keselamatan dan keamanan angkutan udara.

a. **Strategi Meningkatkan Kemampuan dan Ketersediaan Jumlah Pilot.**

Pemerintah berusaha untuk meningkatkan penggunaan pilot dari dalam negeri serta mengurangi penggunaan SDM pilot asing. Beberapa langkah yang dapat dilakukan dalam meningkatkan kemampuan dan jumlah pilot dalam negeri adalah:

- 1) Meningkatkan kemampuan sekolah penerbangan dan berkoordinasi dengan operator pesawat udara sehingga dapat memenuhi kebutuhan pilot.
- 2) Memberikan kemudahan namun tanpa mengurangi kualitas pada proses rekrutmen pilot untuk bekerja pada operator pesawat udara.
- 3) Meningkatkan kualitas para lulusan sekolah penerbangan dengan menyediakan fasilitas dan kurikulum pendidikan yang berstandar internasional.
- 4) Meningkatkan kemampuan para pilot dengan pelatihan untuk pengembangan kualifikasi sesuai prosedur peningkatan kualifikasi.

- 5) Meningkatkan mutu dan jumlah sarana dan prasarana pendidikan penerbangan.
- 6) Meningkatkan jumlah serta kemampuan instruktur penerbangan.
- 7) Penambahan jumlah inspektur sesuai perkembangan penerbangan di Indonesia.

b. **Strategi Pemenuhan Kuantitas dan Kualitas Sumber Daya Manusia.**

Pemenuhan kuantitas dan kualitas SDM pendukung operasi penerbangan/transportasi udara, yang dilaksanakan sesuai dengan peraturan penerbangan sipil tingkat nasional maupun internasional melalui:

- 1) Meningkatkan kemampuan SDM melalui pendidikan dan latihan teknis dan operasional serta wajib memiliki sertifikat kecakapan personil.
- 2) Meningkatkan kualitas dan kuantitas SDM bidang transportasi udara yang dapat dilakukan secara bertahap (inspektur penerbangan, personil navigasi penerbangan, dll) yang dihitung berdasarkan perhitungan analisis beban kerja.¹⁷
- 3) Menyusun dan mengevaluasi standar kompetensi dengan cara menyediakan kamus kompetensi baik kompetensi inti (*core*) dan kompetensi teknis pada seluruh level jabatan serta sesuai dengan posisi jabatan.
- 4) Menyusun perencanaan dan pengembangan SDM yang dimulai dari tahap pengadaan, mutasi/rotasi guna melakukan pembinaan, pendidikan dan pelatihan kompetensi, dan peningkatan pola karier serta pemenuhan kesejahteraan.

¹⁷ <https://www.beritatrans.com/artikel/201530/Bangun-SDM-Transportasi-Udara-Butuh-Kolaborasi-dan-Inovasi/>, diakses tanggal 25 April 2021 pukul 21.20 WIB

- 5) Menyelenggarakan pendidikan dan latihan berstandar internasional atau lembaga pendidikan di dalam negeri dan telah memperoleh *approval* dari lembaga internasional seperti ICAO.¹⁸
- 6) Mewajibkan seluruh inspektur penerbangan dididik melalui Inspektur Training System (ITS).
- 7) Dirjen perhubungan udara menyusun dan mengevaluasi jabatan fungsional dan pemberdayaan personil di bidang transportasi udara, seperti penambahan jumlah Inspektur sesuai perkembangan penerbangan di Indonesia; meningkatkan kualitas inspektur dengan pendidikan dan pelatihan di dalam dan luar negeri; meningkatkan Sarpras pendidikan penerbangan; dan melakukan penyempurnaan dan pembakuan kurikulum pendidikan dan pelatihan penerbangan.

15. Kebijakan Penyediaan Sarana dan Prasarana Pendukung Program Pembangunan Tol Udara.

Guna mendukung operasi penerbangan dibutuhkan pemenuhan sarana dan prasarana pendukung agar pelaksanaan kegiatan penerbangan berjalan dengan selamat, aman dan lancar. Sarana dan prasarana merupakan elemen yang sangat penting pada kegiatan penerbangan, karena sarana dan prasarana sangat erat kaitannya dengan keselamatan suatu penerbangan. Sarana dan prasarana ini saling berkaitan dan mendukung satu sama lain sesuai fungsi masing-masing. Keberadaan sarana dan prasarana suatu Bandara harus seimbang dengan ketersediaan angkutan udara, Bandara yang dilengkapi dengan sarana dan prasarana dapat meningkatkan keamanan dan keselamatan penerbangan, maka menjadi kewajiban operator penyedia jasa layanan dukungan penerbangan seperti PT. Angkasa Pura untuk memenuhi kelengkapan dukungan operasi penerbangan tersebut. Beberapa bagian dari sarana dan prasarana Bandara ataupun pangkalan udara adalah: landasan pacu (*run way*), tower

¹⁸ Sekolah BPSDMP selama ini menyelenggarakan diklat berstandar internasional dan telah memperoleh approval dari lembaga internasional seperti ICAO TRAINAIR PLUS, EASA dan IATA. diakses tanggal 27 April 2021 pukul 20.20 Wib

pengatur lalu lintas udara (*air traffic controll*), *appron*, *taxy way*, gedung terminal, *nav aid*, *radar*, *station meteorologi*, *rescue*.

- a. **Landasan Pacu (*Run way*).** Landasan pacu pesawat adalah area pesawat udara melakukan *take of* dan *landing*, merupakan sebuah jalur lintasan dengan ukuran panjang, lebar dan ketebalan tertentu serta kelengkapan rambu-rambu penerbangan sesuai ketentuan teknis yang telah ditetapkan oleh ICAO. Panjang landasan pacu sangat menentukan terhadap jenis pesawat yang dapat mendarat di Bandara tersebut, pesawat berbadan besar dengan mesin jet membutuhkan landasan pacu yang lebih panjang yaitu antara 3.300-4.300 meter, serta dibutuhkan zona bebas pandang (*clear zone*) sekitar 900 meter, demikian juga untuk ukuran dan jenis pesawat lainnya mempunyai batasan-batas tersendiri. Pembangunan dan pengembangan sarana prasarana Bandara di daerah pegunungan memiliki kendala tersendiri karena keterbatasan lahan serta kondisi geografi berupa perbukitan dan lembah sehingga menimbulkan *obstacle* bagi lepas landas pesawat udara. Sebelum dilakukan pembangunan Bandara, maka sebaiknya dilakukan assesment terlebih dahulu untuk menentukan jenis pesawat yang beroperasi di Bandara tersebut sehingga pembangunan Bandara menjadi efektif. Kehadiran Bandara di daerah 3TP seperti wilayah Papua sangat penting untuk kemajuan pertumbuhan ekonomi dan pembangunan daerah, sehingga meski menghadapi kondisi yang sulit seperti ketersediaan landasan pacu, maka solusi yang diberikan adalah dengan mengupayakan jenis pesawat yang lebih kecil. Dengan demikian, penerbangan perintis yang beroperasi di wilayah Papua menggunakan pesawat kelas cessna, twin otter atau DHC yang membutuhkan landasan kurang dari 800 m.
- b. **Tower Pengatur Lalu Lintas Udara (*Air Traffic Control/ATC*).** Fungsi tower pengatur lalu lintas udara adalah memandu, mengatur dan mengawasi lalu lintas pesawat udara yang akan tinggal landas (*take of*) dan mendarat (*landing*), serta pesawat yang akan melintasi wilayah udara pada radius kontrolnya. Didalam tower pengatur lalu

lintas udara dilengkapi dengan peralatan yang mendukung terlaksananya operasi penerbangan, seperti radio komunikasi, radar pengawas, alat perekam, binocular dan lain-lain. Tower ATC harus mampu memberikan area pandang yang luas, kelengkapan pada tower ATC harus mampu mendukung petugas ATC dalam pengamatan, instruksi, dan komunikasi kepada pesawat serta kepada petugas lain terkait operasional penerbangan untuk terciptanya kelancaran dan keselamatan penerbangan.

- c. **Apron.** Apron mutlak harus menjadi kelengkapan pada Bandara atau pangkalan udara, karena di wilayah apron inilah kegiatan persiapan penerbangan dilaksanakan, mulai sebagai tempat parkir pesawat, pengisian bahan bakar, *loading* dan *unloading* barang serta menaikkan dan menurunkan penumpang. Dibutuhkan luas yang cukup untuk menampung beberapa pesawat yang melaksanakan aktifitas sebelum dan sesudah terbang. Terkait kegiatan program tol udara yang menjangkau wilayah terpencil dan terbatas diperlukan penyiapan yang optimal, meskipun rata-rata Bandara di wilayah pedalaman mempunyai keterbatasan luas karena kondisi pegunungan yang sulit mendapatkan area rata dan luas. Maka yang menjadi pertimbangan utama adalah penyiapan *apron* pada kondisi minimal aman sesuai aturan ICAO.
- d. **Gedung Terminal (*Terminal Building*).** Gedung terminal berfungsi untuk tempat para penumpang sebelum dan sesudah penerbangan, seperti pengurusan tiket, pemeriksaan, pengurusan barang/bagasi, menunggu keberangkatan dan lain-lain. Untuk kelancaran kegiatan dukungan pelaksanaan penerbangan maka dibutuhkan gedung terminal. Pada Bandara di pedalaman yang dapat digunakan dalam program tol udara masih sangat terbatas adanya terminal dengan kelengkapannya, karena itu harus ada upaya untuk melengkapi sarana prasarana tersebut yang dilaksanakan oleh pengelola Bandara, dalam hal ini Kemenhub ataupun pemerintah daerah.
- e. **Nav Aid.** Merupakan sarana pendukung penerbangan berupa alat navigasi yang dapat memberikan petunjuk dan kemudahan bagi para

pilot dalam melaksanakan penerbangan sehingga tercipta keamanan dan keselamatan penerbangan, alat peralatan tersebut seperti ADF, VOR, ILS dan lain-lain. Dengan kondisi yang sangat terbatas yang dimiliki Bandara-Bandara di pedalaman maka menjadi prioritas untuk dilengkapi.

Guna meningkatkan pembangunan dan peningkatan sarana dan prasarana Bandara, maka perlu dilakukan beberapa langkah sebagai berikut:

- a. Melakukan pengembangan dan rehabilitasi sarana dan prasarana Bandara serta melakukan penambahan daya dukung landas pacu, apron, *taxiway*, mengadakan dan memasang peralatan bantu pendaratan, pemenuhan catu daya Bandara.
- b. Menambah jumlah Bandara guna meningkatkan aksesibilitas wilayah serta meningkatkan perekonomian daerah.
- c. Meningkatkan sarana dan prasarana di Bandara yang dapat mendukung keamanan penerbangan antara lain peralatan *x-ray* kabin, *x-ray* bagasi dan *x-ray* kargo serta peralatan CCTV.
- d. Meningkatkan ketersediaan sistem kontrol lalu lintas udara terdiri dari *airport traffic control tower* (ATCT), *approach control facilities* (ACF), dan *air route control center* (ARCC).

Dalam meningkatkan keamanan dan keselamatan penerbangan, maka perlu dilakukan sertifikasi kelaikan udara dan pengoperasian pesawat udara dengan cara sebagai berikut:

- a. Melakukan pembinaan dan pengawasan terhadap operator penerbangan agar dapat meningkatkan keselamatan penerbangan; melaksanakan *law enforcement* terhadap pemegang sertifikat, baik secara perorangan maupun institusi sehingga dapat mengurangi terjadinya insiden, serius insiden ataupun *accident* pesawat udara.
- b. Melaksanakan sistem manajemen keselamatan dengan konsisten untuk melengkapi sistem yang sudah ada ataupun sebagai alat untuk mengetahui tingkat *safety* baik dari segi teknik, operasi maupun manajemen.

- c. Melaksanakan *surveillance* dan pengendalian (*control*) melalui penguatan fungsi otoritas Bandara dengan menempatkan inspektur yang profesional agar dapat melakukan surveilance dan pengendalian.
- d. Membentuk dan memperkuat lembaga penyelenggara pelayanan umum kelaikan udara dan pengoperasian pesawat udara, sehingga dapat meningkatkan kemandirian secara finansial dan kewibawaan institusi.
- e. Meningkatkan ketersediaan sarana dan prasarana yang mendukung peningkatan kinerja pembuatan dan pengembangan data base *internal system* yang terintegrasi.
- f. Mewajibkan adanya kamera CCTV, perekam data dan suara di kokpit pesawat.
- g. Mengevaluasi program keselamatan penerbangan berdasarkan kerangka kerja *state safety program* (SSP) dari ICAO dan petunjuk teknis (*guidance material*). Dalam regulasi tersebut ditetapkan standard dan prinsip dasar keselamatan penerbangan nasional yang dapat ditentukan secara terukur.

16. Kebijakan Program Pembangunan Tol Udara Dapat Meningkatkan Ketahanan Nasional.

Dengan adanya program tol udara yang dapat menjangkau ke daerah 3TP, maka berbagai sumber kekayaan alam di daerah yang bernilai strategis dan berdaya saing global dapat dieksplorasi dengan dukungan teknologi dan SDM yang profesional, sehingga menghasilkan produk dengan nilai jual yang tinggi untuk kebutuhan dalam negeri maupun untuk di ekspor. Hal ini sesuai dengan Nawacita ke 6, yaitu “agar Indonesia dapat bersaing dengan bangsa lain maka perlu adanya upaya meningkatkan produktifitas dan daya saing”. Pengelolaan sumber kekayaan alam di wilayah 3TP akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi sesuai dengan produk unggulan di daerah tersebut, hal ini sesuai dengan Nawacita ke 7, yaitu “mewujudkan

kemandirian ekonomi dengan menggerakkan sektor-sektor strategis ekonomi domestik”.¹⁹ Program tol udara yang sudah dibangun dengan menggunakan APBN dan proyek angkutan perintis yang telah menggunakan dana subsidi dari pemerintah akan dapat memberikan dampak yang positif, yaitu peningkatan pertumbuhan ekonomi dan pembangunan di daerah, mengurangi tingginya disparitas harga kebutuhan pokok, dan peningkatan jumlah wisatawan pada daerah-daerah wisata, yang dapat diuraikan sebagai berikut:

- a. **Mendorong Pertumbuhan Perekonomian.** Salah satu yang mendorong pertumbuhan ekonomi adalah bila terjadi aktifitas perekonomian di masyarakat berupa pergerakan barang dan jasa. Untuk itu diperlukan moda yang dapat menggerakkan barang dan jasa tersebut, dimana pada daerah yang sulit dicapai dengan moda darat dan laut maka moda transportasi udara adalah solusinya. Angkutan udara merupakan transportasi yang sangat berperan mendukung pemenuhan kebutuhan masyarakat luas, khususnya masyarakat di daerah-daerah yang tidak dapat terjangkau oleh moda transportasi lain yang berada pada wilayah pedalaman dan terpencil, selain itu transportasi udara juga dapat mendukung pemerataan pembangunan sampai ke pelosok. Keunggulan angkutan udara sangat terlihat dalam mendukung distribusi barang dan jasa di wilayah terisolasi, khususnya di wilayah pegunungan karena dengan angkutan udara maka pergerakan barang dan jasa juga pergerakan manusia dapat mencapai daerah pegunungan tersebut.

Program tol udara dalam perspektif pertumbuhan ekonomi adalah melalui pembukaan akses ke daerah terisolir dan tertinggal sehingga meningkatkan pergerakan barang, jasa dan penduduk dari dan ke wilayah 3TP. Sebagai contoh, program tol udara yang mendorong pertumbuhan aktivitas ekonomi di beberapa daerah, adalah pembangunan Bandara Douw Atarure di Kampung Kaladiri, Distrik Wanggar, Nabire, Provinsi Papua. Pada awalnya pembangunan

¹⁹ <https://nasional.kompas.com/read/2014/05/21/0754454/.Nawa.Cita.9.Agenda.PrioritaJoko.widodo-JK>, diakses tanggal 12 Juni 2021, pukul 21.14 Wib

Bandara pada tahun 2010 ini merupakan usaha Pemkab Nabire yang menggunakan dana APBD Kabupaten Nabire sekitar Rp. 154 miliar setelah terlebih dahulu disiapkan kelengkapan administrasi seperti sertifikat tanah, AMDAL, kerangka acuan AMDAL, *review master plan*, dan lainnya. Namun dalam perkembangan selanjutnya, Pemkab Nabire mengajukan permohonan ke Pemerintah Pusat sehingga kelanjutan pembangunannya menggunakan APBN. Upaya-upaya inisiatif seperti Pemkab Nabire tersebut dapat dijadikan model untuk daerah-daerah lain, agar mengalokasikan APBD nya untuk mendukung program tol udara.

Kehadiran Bandara di wilayah yang sulit dijangkau transportasi darat dan laut seperti banyak ditemukan di Papua dan juga beberapa wilayah lain di Indonesia, dapat mendukung kelancaran penyelenggaraan pembangunan ekonomi daerah, sehingga berdampak positif baik kepada masyarakat, maupun pengusaha dan investor. Kehadiran Bandara harus dioptimalkan untuk memberikan dampak bagi perkembangan usaha seperti peningkatan usaha perhotelan, tempat tinggal, penginapan atau kontrakan, UMKM, pertanian, perkebunan, hasil hutan, dan sumber kekayaan alam lainnya yang dapat diolah dan diproduksi untuk dijual keluar daerah bahkan untuk diekspor ke luar negeri melalui Bandara tersebut sebagai bagaian dari tol udara. Dengan adanya dampak positif tersebut maka kesejahteraan masyarakat di daerah tersebut meningkat dan pada akhirnya dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional.²⁰

Program pembangunan tol udara juga harus dapat berdampak langsung pada penciptaan tenaga kerja, yaitu dengan melaksanakan program padat karya dalam pembangunan sarana-prasarana pendukung operasi penerbangan pada Bandara-Bandara yang berada di pedalaman. Dampak secara langsung terhadap tenaga kerja adalah memberikan peningkatan kemampuan daya beli para pekerja sehingga meningkatkan ketahanan keluarga.

²⁰ <https://jubi.co.id/dampak-ekonomi-bandara-nabire-papua/>, diakses tanggal 5 Juni 2021 pukul 20.15 Wib

b. **Menurunkan Disparitas Harga Produk Antar Daerah.** Sesuai dengan teori pembangunan yang memberikan suatu pengeritan tentang proses dan usaha untuk meningkatkan kehidupan sosial, ekonomi, politik, budaya, dan infrastruktur masyarakat yang dilaksanakan secara berkesinambungan. Dengan teori pembangunan tersebut, maka pembangunan tol udara harus dilakukan secara berkesinambungan. Program tol udara yang dilaksanakan memberikan dampak bagi penurunan harga produk di beberapa wilayah, khususnya di Papua yang secara geografis sulit dijangkau oleh moda transportasi darat sehingga mengandalkan transportasi udara. Pembangunan tol udara yang masih berproses dengan kegiatan angkutan udara perintis kargo dan penumpang, berdasarkan data Kemenhub telah dapat menurunkan harga berbagai kebutuhan pokok hingga 50% bahkan 70%, seperti harga beras, BBM, garam, gula, minyak, tepung terigu, dan lain-lain.²¹

Program tol udara yang telah dicanangkan pada tahun 2016 telah berdampak pada peningkatan distribusi barang mulai dari daerah produksi hingga ke daerah tujuan, seperti halnya daerah Oksibil, pegunungan bintang provinsi Papua, merupakan kabupaten yang berbatasan dengan Papua Nugini memiliki daerah dengan 90% terletak pada ketinggian 400 sampai 4.000 m di atas permukaan laut dengan jumlah penduduk hampir 90 ribu jiwa. Penerbangan ke daerah ini dilaksanakan sekitar 3-5 kali setiap hari, namun dengan adanya peningkatan jumlah penerbangan akan memberikan dampak yang lebih optimal bagi penurunan harga kebutuhan pokok. Dengan adanya penghematan pengeluaran pada kebutuhan pokok, maka penghasilan masyarakat di wilayah Papua dapat digunakan untuk peningkatan kualitas dan kebutuhan lainnya, sehingga dapat berdampak pada peningkatan ketahanan keluarga, meningkat menjadi ketahanan daerah, dan pada akhirnya berdampak luas pada peningkatan ketahanan nasional.

²¹ <http://hubud.dephub.go.id/website/berita.php?id=NjNjYjUyNGE5ZjUxYjc4NTg3MzNlMTUwOGJmNTU2ZmE=>, diakses tanggal 4 Juni 2021, pukul 19.22 Wib

- c. **Peningkatan Destinasi Wisata.** Transportasi udara dapat menjadi jembatan penghubung yang menyatukan dan meningkatkan keberagaman karena pembangunan Bandara dan infrastruktur pendukungnya merupakan bentuk kehadiran pemerintah di wilayah terluar, terpencil, tertinggal dan perbatasan serta dapat meningkatkan konektivitas. Sebagai contoh dengan telah tersedianya Bandara di wilayah Sumatera, Sulawesi, Kalimantan, dan Papua dapat meningkatkan keterhubungan diantara pulau-pulau besar di Indonesia. Selanjutnya dengan adanya pembangunan tol udara maka dibuka rute-rute penerbangan baru, pembangunan Bandara baru, perbaikan/rehabilitas Bandara beserta sarana pendukungnya, sehingga memudahkan pergerakan barang dan orang. Dengan tersedianya akses transportasi maka pemerintah daerah lebih mudah menawarkan potensi-potensi didaerahnya untuk menarik para wisatawan baik lokal maupun dari luar negeri untuk datang mengunjungi destinasi wisata di daerahnya. Hadirnya wisatawan melalui ketersediaan tol udara ini menjadikan wawasan masyarakat meningkat dengan lebih mengenal daerah, budaya, adat, suku, dan potensi daerah, demikian juga bagi masyarakat setempat dapat menawarkan barang dan jasa produk lokal daerahnya yang menjadikan perputaran ekonomi berjalan, sehingga dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat di daerah 3TP tersebut.



17. Simpulan

Dari pembahasan tentang optimalisasi kebijakan pembangunan tol udara dalam meningkatkan ketahanan nasional, maka dapat disimpulkan, sebagai berikut:

- a. Kebijakan program pembangunan tol udara di Indonesia masih belum optimal dalam pelaksanaannya, karena meski telah ditetapkan kebijakan-kebijakan terkait program tol udara serta dukungan sarana prasarana, namun belum didukung kelengkapan regulasi oleh K/L dan Pemda. Di sisi lain, masih banyak Bandara yang belum dilengkapi dengan sarana dan prasarana pendukung yang memadai sehingga akan mengganggu kelancaran dan keamanan operasional penerbangan, apalagi dihadapkan dengan kondisi geografi dan topografi Indonesia khususnya daerah 3TP. Pembangunan SDM dalam bidang transportasi udara yang belum optimal, baik dalam sisi kualitas maupun kuantitas turut memberikan pengaruh pada keberhasilan program tol udara.
- b. Untuk mengatasi hambatan yang ada dalam pembangunan tol udara guna meningkatkan ketahanan nasional, maka beberapa langkah yang dapat dilakukan adalah menyusun kebijakan secara komprehensif, integral, dan holistik, baik antara Pemerintah Pusat dengan Pemerintah Daerah, antara Kementerian/Lembaga yang satu dengan Kementerian/Lembaga atau Instansi lain. Semua ketentuan tentang pembangunan dan operasinal tol udara diatur melalui regulasi yang jelas dan tidak tumpang tindih. Adapun pembangunan sarana dan prasana dilakukan dengan menyusun *roadmap* yang didukung dengan pengalokasian anggaran pembangunan sarana dan prasana tersebut. Pemerintah juga memenuhi kebutuhan angkutan udara yang disesuaikan dengan tingkat kesulitan geografi yang dihadapi seperti pegunungan, pantai, rawa dan jenis topografi lainnya. Kebijakan pembangunan SDM bidang transportasi udara dilakukan secara menyeluruh, baik pengawak maupun manajemen, serta didukung dengan penerapan teknologi

informasi yang memberikan kemudahan pengambilan keputusan yang cepat bagi pelaku dengan hasil yang akurat.

- c. Dengan adanya kebijakan dan regulasi terkait program pembangunan dan operasi tol udara, tersedianya SDM dalam bidang transportasi udara secara jumlah dan profesionalitas, dan tersedianya sarana dan prasarana yang memadai, maka dapat mendukung pertumbuhan ekonomi dan pembangunan di daerah, khususnya wilayah 3TP. Apabila pembangunan dan pertumbuhan ekonomi di daerah meningkat, maka secara akumulasi akan berdampak pada ketahanan nasional yang Tangguh.

18. Rekomendasi

Berdasarkan pada uraian pembahasan dan simpulan di atas, maka untuk mengoptimalkan pembangunan tol udara guna meningkatkan ketahanan nasional, direkomendasikan beberapa hal, sebagai berikut:

- a. Menteri Perhubungan agar mengeluarkan kebijakan terkait SDM bidang transportasi udara dalam pengawakan transportasi angkutan udara dan SDM yang melakukan manajemen transportasi udara, dimana harus memiliki sertifikasi keahlian sebagai bukti telah memiliki kompetensi dibidangnya dan dapat diperpanjang setiap dua tahun. Dengan adanya sertifikasi keahlian yang selalu di update maka akan terjaga kualitas SDM, sehingga dapat terselenggara kegiatan operasi penerbangan dengan aman dan selamat.
- b. Pemerintah melalui Kementerian Perindustrian agar terus melakukan langkah-langkah strategis untuk membangkitkan kembali industri penerbangan di Indonesia, sehingga dapat mewujudkan kemandirian dalam memenuhi kebutuhan angkutan udara di dalam negeri. Salah satu kebijakan tersebut adalah dengan mengoptimalkan fungsi Badan Riset dan Inovasi Nasional (BRIN) dan juga melibatkan perguruan tinggi untuk melakukan penelitian dan pengembangan secara berkelanjutan dan didukung oleh anggaran yang optimal sesuai dengan perencanaan. Pembangunan alat transportasi angkutan udara

disesuaikan dengan kebutuhan kondisi geografi daerah-daerah 3TP, seperti pesawat yang didesain untuk dapat mendarat di sungai, danau, pesisir, pesawat yang mampu *take off* dan *landing roll* pendek untuk operasi di daerah pegunungan. Dengan kemampuan-kemampuan tersebut maka dapat menjangkau daerah pegunungan, lembah, pesisir serta wilayah terisolasi lainnya yang sangat minim sarana dan prasarana, sehingga dapat mendukung keberhasilan pertumbuhan ekonomi dan pembangunan daerah. Keberhasilan pembangunan industri dirgantara akan meningkatkan kemandirian pada industri dirgantara sehingga optimal dalam mendukung operasional tol udara.

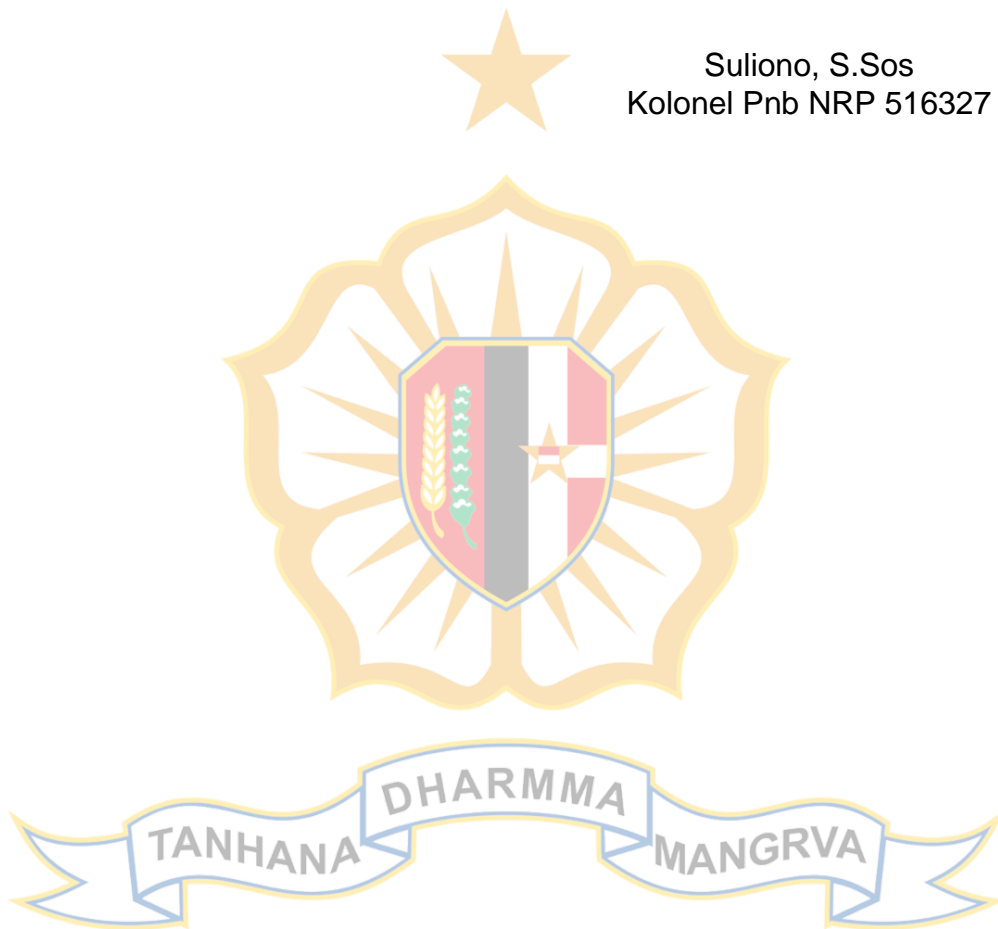
- c. DPR bersama dengan Pemerintah yaitu Kementerian Perhubungan dan Kementerian Hukum dan HAM menyusun, mengevaluasi dan mengesahkan Undang Undang tentang pembangunan dan operasional tol udara sebagai dasar hukum yang jelas. Seluruh Kementerian dan Instansi yang terkait dengan pembangunan dan operasional tol udara secara konsisten melaksanakan regulasi yang telah ditetapkan seperti tentang implementasi angkutan udara perintis penumpang dan kargo serta mengevaluasi subsidi yang diberikan pemerintah agar lebih tepat sasaran, sehingga dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan pembangunan daerah. Implementasi dan evaluasi terhadap pembangunan tol udara yang berdampak pada keberhasilan pembangunan di wilayah 3TP perlu dilakukan, agar dapat mendukung tercapainya tujuan dan cita-cita nasional bangsa Indonesia mewujudkan masyarakat yang adil, makmur dan sejahtera.

- d. Kementerian Perdagangan dan Kementerian Perhubungan berkoordinasi intens dalam proses pengiriman barang yang menjadi kebutuhan masyarakat di daerah melalui suatu *standard operation*

procedure (SOP) yang tersusun dengan jelas, guna meningkatkan kerjasama dalam pengiriman barang yang tepat sasaran dengan kebutuhan masyarakat di daerah.

Jakarta, Agustus 2021
Penulis

Suliono, S.Sos
Kolonel Pnb NRP 516327



DAFTAR PUSTAKA

Buku dan Jurnal

Baiq Setiani, Prinsip-Prinsip Pokok Pengelolaan Jasa Transportasi Udara

Dina Yuliana, Sitti Subekti, dkk, Kajian Angkutan Udara Perintis Kargo di Provinsi Papua, Warta Ardhia, Jurnal Perhubungan Udara.

Dunn, William N. Pengantar Analisa Kebijakan Publik. Yogyakarta: Gajah Mada Press, 2000

E. Suherman, Penerbangan Dan Angkutan Udara Di Indonesia Dan Pengaturannya Data Investigasi Kecelakaan Penerbangan Tahun 2010 – 2016 (Database KNKT, 25 November 2016)

Franky E. P. Lopian, Studi Pergerakan Barang Berbasis Moda Udara Di Wilayah Pegunungan Tengah Papua, Journal Of Portal Civil Engineering Vol. 2, No. 2, Agustus 2019

M. Kadarisman, Manajemen Pengembangan Sumber Daya Manusia, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2013.

Praba Djuhartian, dkk., Analisis Kinerja Pegawai Pada Direktorat Angkutan Udara Kementerian Perhubungan RI, Penerbit FEB, Universitas Lampung, 2018.

Rivay Frie Danu, Non *Punitive Action* Terhadap Pilot Akibat Kecelakaan Dan Insiden Serius Pesawat Udara Sipil Di Indonesia

Rohannisa Naja Rachma Savitri, TNI Angkatan Udara dan Keamanan Wilayah Udara Indonesia, Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia, Volume 2 Nomor 2 Tahun 2020.

Yandra Rahadian Perdana, Analisis Rantai Pasok Semen Di Papua Barat, *Simposium Nasional Rapi Xiii - 2014 FT UMS*

Kementerian Perdagangan Republik Indonesia, Siaran Pers, Jaga Ketersediaan Stok Dan Harga Bapok Dengan Gerai Maritim Melalui Pemanfaatan Jembatan Udara

Buletin Transparansi Inspektorat Jenderal Kementerian Perhubungan, Volume 19 Nomor 5 Tahun 2019

Capaian Pembangunan Transportasi Udara 2015-2017, Ditjen Perhubungan Udara, Tahun 2018.

Peraturan Perundang-undangan

Pembukaan Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2014 tentang Perdagangan

Peraturan Presiden Nomor 71 Tahun 2015 Penetapan dan Penyimpanan Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 143 Tahun 2016 Tentang Verifikasi Operasional Bandar Udara Untuk Angkutan Udara Perintis

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2016 Tentang Kriteria Dan Penyelenggaraan Kegiatan Angkutan Udara Perintis

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 79 Tahun 2017 Tentang Kriteria Dan Penyelenggaraan Kegiatan Angkutan Udara Perintis Dan Subsidi Angkutan Udara Kargo

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 39 Tahun 2019 Tentang Tata N Kebandarudaraan Nasional

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 66 Tahun 2020 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 79

Tahun 2017 Tentang Kriteria Dan Penyelenggaraan Kegiatan Angkutan Udara Perintis Dan Subsidi Angkutan Udara Kargo

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 27 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang Dari Dan Ke Daerah Tertinggal, Terpencil, Terluar, Dan Perbatasan

Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 111 Tahun 2021 Tentang Tarif Penumpang Angkutan Udara Perintis Tahun 2021

Internet

Efradus Orocomna, Implementasi Pembangunan Infrastruktur Transportasi Udara Di Distrik Moskona Utara Kabupaten Teluk Bintuni Provinsi Papua Barat, WebsiteJournal: [Http://Www.Ejournal-Academia.Org/Index.Php/Renaissance](http://Www.Ejournal-Academia.Org/Index.Php/Renaissance)

<https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-5220744/setahun-jokowi-maruf-apa-kabar-jembatan-udara-dan-tol-laut>

<https://www.beritatrans.com/artikel/205140/Angkutan-Udara-Perintis-Kargo-Dimulai-di-Papua-dan-Kalimantan/>

<https://jubi.co.id/16-rute-subsidi-angkutan-udara-perintis-dimulai/>

<https://money.kompas.com/read/2019/11/19/080000026/mempertimbangkan-kembali-pengembangan-bandara-bandara-baru?page=all>, diakses tanggal 1 April 2021

<https://www.kompas.id/baca/ekonomi/2020/02/26/atasi-disparitas-harga-28-rute-jembatan-udara-topang-tol-laut/>, diakses tanggal 4 April 2021

<https://finance.detik.com/industri/d-3598560/tol-udara-jokowi-sukses-turunkan-harga-semen-dan-bbm-di-papua>, diakses tanggal 21 April 2021

<https://www.kompas.id/baca/ekonomi/2020/02/26/atasi-disparitas-harga-28-rute-jembatan-udara-topang-tol-laut/>, diakses tanggal 21 April 2021

<https://ekonomi.bisnis.com/read/20201121/98/1320657/garuda-masuk-20-maskapai-dengan-prokes-terbaik-dunia>, diakses tanggal 24 April 2021

Chairil Nur Siregar, Ancaman Keamanan Nasional Di Wilayah Perbatasan Indonesia: Studi Kasus Pulau Sebatik Dan Tawau (Indonesia-Malaysia), <http://jurnal.unpad.ac.id/sosiloglobal/article/view/23933/pdf>, diakses tanggal 28 April 2021

<https://katadata.co.id/agustiyanti/finansial/5fd8aace3438b/ekonomi-terpukul-pandemi-indeks-pembangunan-manusia-tak-capai-target>, diakses tanggal 27 April 2021

<https://www.beritasatu.com/ekonomi/756425/kemhub-targetkan-bangun-jembatan-udara-di-37-rute-papua>, diakses tanggal 5 April 2021

<https://ekonomi.bisnis.com/read/20200902/98/1286417/kemhub-anggarkan-subsidi-angkutan-perintis-rp325-triliun>, diakses tanggal 12 Juni 2021

<https://republika.co.id/berita/qjumor383/ali-jembatan-udara-harus-didukung-perbaikan-infrastruktur>, diakses tanggal 10 Mei 2021

<https://www.beritatrans.com/artikel/201530/Bangun-SDM-Transportasi-Udara-Butuh-Kolaborasi-dan-Inovasi/>, diakses tanggal 25 April 2021

<https://ekonomi.bisnis.com/read/20210112/98/1341883/kecelakaan-pesawat-di-as-tertinggi-di-dunia-ri-ke-8-ini-datanya>, diakses tanggal 15 April 2021

<https://nasional.kompas.com/read/2014/05/21/0754454/.Nawa.Cita.9.Agenda.Prioritas.Jokowi-JK>, diakses tanggal 12 Juni 2021

<http://dephub.go.id/post/read/kriteria-penyelenggaraan-angkutan-udara-perintis-di-indonesia>, diakses tanggal 4 Juni 2021

<http://dephub.go.id/post/read/transportasi-udara-sebagai-jembatan-satukan-keberagaman-dan-dukung-pariwisata-di-indonesia>, diakses tanggal 1 Juni 2021

ALUR PIKIR

OPTIMALISASI KEBIJAKAN PEMBANGUNAN TOL UDARA GUNA MENINGKATKAN KETAHANAN NASIONAL



DAFTAR PENGERTIAN

1. **Optimalisasi.** Berasal dari kata optimal artinya terbaik atau tertinggi.²² Optimalisasi adalah proses mengoptimalkan sesuatu, dengan kata lain proses menjadikan sesuatu menjadi paling baik atau paling tinggi.
2. **Kebijakan.** Adalah rangkaian konsep dan asas yang menjadi garis dan dasar rencana dalam pelaksanaan pekerjaan, kepemimpinan, serta cara bertindak (tentang perintah, organisasi, dan sebagainya)²³
3. **Pembangunan.** Merupakan upaya yang secara sadar dilaksanakan oleh suatu bangsa, negara, dan pemerintah dalam rangka pencapaian tujuan nasional melalui pertumbuhan dan perubahan secara terencana menuju masyarakat modern.²⁴
4. **Angkutan Udara.** Adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara.²⁵
5. **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.²⁶
6. **Bandar Udara Pengumpul (*hub*).** Adalah bandar udara yang mempunyai cakupan pelayanan yang luas dari berbagai bandar udara yang melayani penumpang dan/atau kargo dalam jumlah besar dan mempengaruhi perkembangan ekonomi secara nasional atau berbagai provinsi.²⁷
7. **Bandar Udara.** Adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara

²² KBBI

²³ Ibid

²⁴ S.P. Siagian: 2012

²⁵ UU No 1 Tahun 2009

²⁶ Ibid

²⁷ Ibid

mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.²⁸

8. **Bandar Udara Pengumpan (*spoke*).** Adalah bandar udara yang mempunyai cakupan pelayanan dan mempengaruhi perkembangan ekonomi terbatas.
9. **Pangkalan Udara.** Adalah kawasan di daratan dan/atau di perairan dengan batas-batas tertentu dalam wilayah Republik Indonesia yang digunakan untuk kegiatan lepas landas dan pendaratan pesawat udara guna keperluan pertahanan negara oleh Tentara Nasional Indonesia.²⁹
10. **Tol Udara.** Merupakan kelanjutan dari Tol Laut, di mana barang-barang yang telah diangkut oleh kapal dalam Tol Laut akan dilanjutkan ke daerah-daerah tujuan perintis menggunakan pesawat udara.³⁰
11. **Jembatan Udara.** Adalah pelaksanaan angkutan udara kargo dari bandara ke bandara lainnya dan/atau dari bandara ke bandara di daerah tertinggal, terpencil, terluar dan perbatasan.³¹
12. **Ketahanan Nasional.** Adalah kondisi dinamis bangsa Indonesia, yang meliputi segenap aspek kehidupan nasional yang terintegrasi, berisi keuletan dan ketangguhan, yang mengandung kemampuan mengembangkan kekuatan nasional, dalam menghadapi dan mengatasi segala tantangan, ancaman, hambatan dan gangguan baik yang bersumber dari luar maupun dari dalam, untuk menjamin identitas, integritas kelangsungan hidup bangsa dan negara serta perjuangan dalam mencapai tujuan nasional.³²

²⁸ Ibid

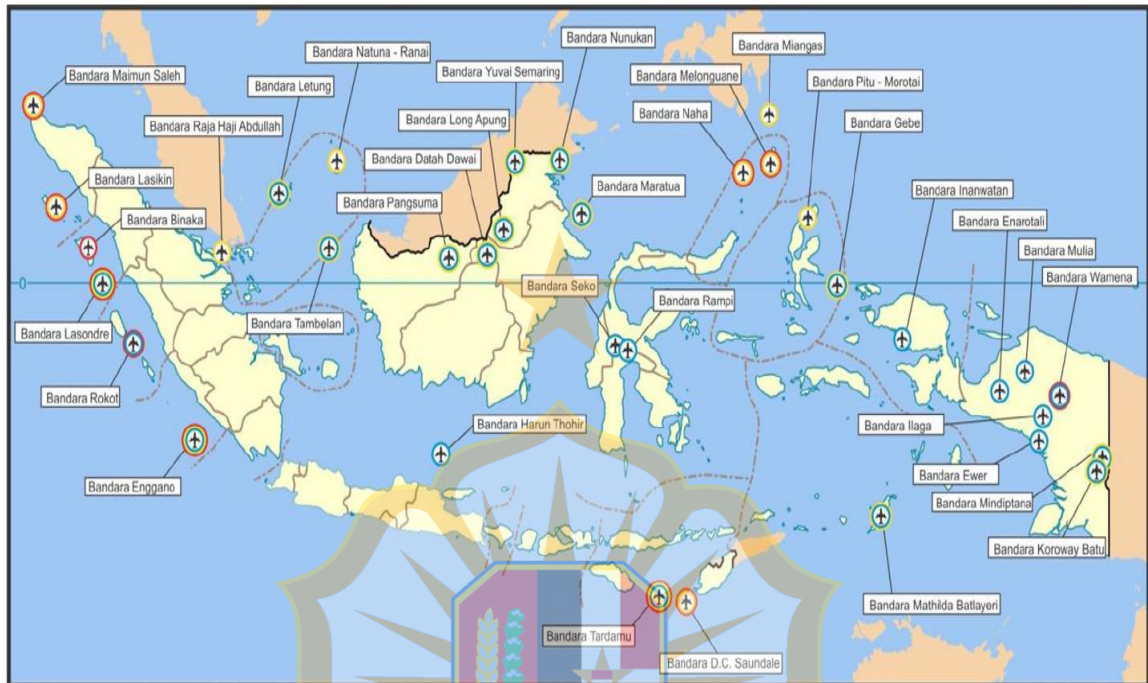
²⁹ Ibid

³⁰ Dirjen Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan, Agus Santoso

³¹ Paparan Menteri Perhubungan saat menjadi keynote speaker pada acara ngobrol Tempo Forum Perhubungan dengan tema "Efektifitas Program Jembatan Udara dalam Mengurangi Disparitas Harga Di Wilayah Indonesia Timur" di Hotel Red Top Pecenongan Jakarta, 10 Oktober 2017

³² Modul Ketahanan Nasional Pendidikan PPSA XXIII Lemhannas RI Tahun 2021.

**PENGEMBANGAN BANDARA PRIORITAS
DI DAERAH TERISOLIR, PERBATASAN DAN RAWAN BENCANA
TAHUN 2020-2024.**



Keterangan :

- Bandar Udara Terisolir
- Bandar Udara Perbatasan
- Bandar Udara Rawan Bencana.
- Bandar Udara Terisolir dan Perbatasan

- Bandar Udara Terisolir dan Rawan Bencana
- Bandar Udara Perbatasan dan Rawan Bencana
- Bandar Udara Terisolir, Perbatasan dan Rawan Bencana

Target pengembangan bandar udara prioritas di daerah terisolir, perbatasan dan rawan bencana tahun 2020-2024 dilakukan pada 35 bandar udara

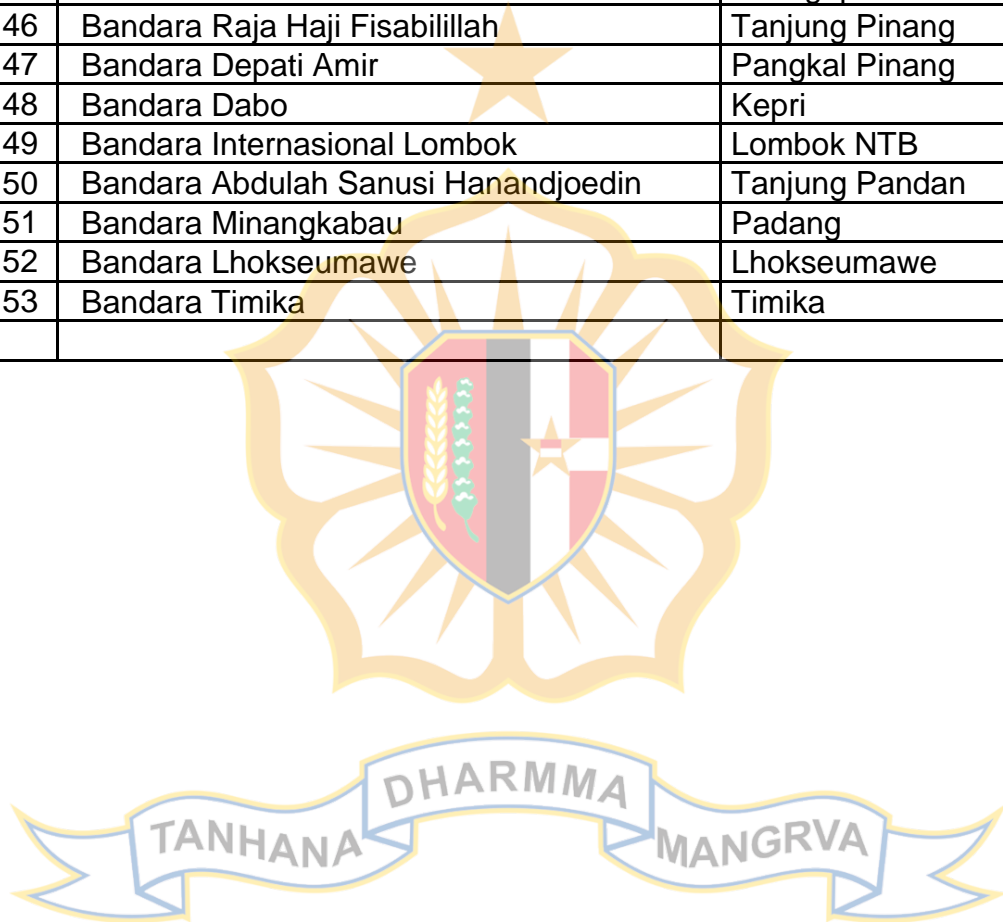
- | | |
|--|-------------------------------------|
| 1. Bandar Udara Maimun Saleh | 19. Bandar Udara Seko |
| 2. Bandar Udara Lasikin | 20. Bandar Udara Maha |
| 3. Bandar Udara Binaka | 21. Bandar Udara Nelongane |
| 4. Bandar Udara Rokot | 22. Bandar Udara Miangas |
| 5. Bandar Udara Lasondre | 23. Bandar Udara Morotai |
| 6. Bandar Udara Enggano | 24. Bandar Udara Gebe |
| 7. Bandar Udara Raja Haji Fisabilillah | 25. Bandar Udara Inawatan |
| 8. Bandar Udara Letung | 26. Bandar Udara Enarotai |
| 9. Bandar Udara Tambelan | 27. Bandar Udara Mulla |
| 10. Bandar Udara Natuna | 28. Bandar Udara Wamena |
| 11. Bandar Udara Pangsuma | 29. Bandar Udara Ilaga |
| 12. Bandar Udara Dajah Dawai | 30. Bandar Udara Ewer |
| 13. Bandar Udara Long Apung | 31. Bandar Udara Mindiptana |
| 14. Bandar Udara Yuvai Semaring | 32. Bandar Udara Korowai Batu |
| 15. Bandar Udara Nunukan | 33. Bandar Udara Mathilda Batlayeri |
| 16. Bandar Udara Maratua | 34. Bandar Udara D.C. Saundale |
| 17. Bandar Udara Harun Thohir | 35. Bandar Udara Tardamu |
| 18. Bandar Udara Rampi | |

Lampiran 4

DAFTAR PANGKALAN UDARA DAN BANDARA YANG DIGUNAKAN BERSAMA

| NO | NAMA LANUD/BANDARA | LOKASI |
|----|------------------------------|----------------|
| 1 | 2 | 3 |
| | Enclave Sipil | |
| 1 | Lanud Halim Perdana Kusuma | Jakarta |
| 2 | Lanud Roesmin Nurjadin | Pekanbaru |
| 3 | Lanud Supadio | Pontianak |
| 4 | Lanud Abdurahman Saleh | Malang |
| 5 | Lanud Sultan Hasanuddin | Makassar |
| 6 | Lanud Adisutjipto | Jogyakarta |
| 7 | Lanud Husain Sastranegara | Bandung |
| 8 | Lanud Sri Mulyono Herlambang | Palembang |
| 9 | Lanud Raden Sjadam | Ranai |
| 10 | Lanud Pattimura | Ambon |
| 11 | Lanud Leo Wattimena | Morotai |
| 12 | Lanud Adi Soemarmo | Surakarta |
| 13 | Lanud Maimun Saleh | Sabang |
| 14 | Lanud Haluoleo | Kendari |
| 15 | Lanud Iskandar | Pangkalan Bun |
| 16 | Lanud Jenderal Sudirman | Purbalingga |
| 17 | Lanud Wiriadinata | Tasikmalaya |
| 18 | Lanud Juanda | Surabaya |
| 19 | Lanumad Ahmad Yani | Semarang |
| 20 | Lanudad Gatot Soebroto | Lampung |
| | | |
| | Enclave Militer | |
| 21 | Bandara Sepinggan | Balikpapan |
| 22 | Bandara Sam Ratulangi | Manado |
| 23 | Bandara Frans Kaisepo | Biak |
| 24 | Bandara Juwata | Tarakan |
| 25 | Bandara I Gusti Ngurah Rai | Bali |
| 26 | Bandara Mopah | Merauke |
| 27 | Bandara Hang Nadim | Batam |
| 28 | Bandara Sultan Iskandar Muda | Banda Aceh |
| 29 | Bandara El Tari | Kupang |
| 30 | Bandara Sentani | Jayapura |
| 31 | Bandara Sjamsudin Noor | Banjarmasin |
| 32 | Bandara Tjilik Riwut | Palangkaraya |
| 33 | Bandara Depati Amir | Pangkal Pinang |
| 34 | Bandara Tjilik Riwut | Palangkaraya |
| 35 | Bandara Wamena | Wamena |

| 1 | 2 | 3 |
|----|-------------------------------------|----------------|
| 36 | Bandara Djalaluddin | Gorontalo |
| 37 | Bandara Gusti Syamsir Alam | Kotabaru |
| 38 | Bandara Sis Aljufri | Palu |
| 39 | Bandara Hasan Aroeboesman | Ende |
| 40 | Bandara Satar Tacik | Ruteng |
| 41 | Bandara Tambolaka | Waikubak |
| 42 | Bandara Wai Oti | Maumere |
| 43 | Bandara Nabire | Nabire |
| 44 | Bandara Kasiguncu | Poso |
| 45 | Bandara Mau Hau | Waingapu |
| 46 | Bandara Raja Haji Fisabilillah | Tanjung Pinang |
| 47 | Bandara Depati Amir | Pangkal Pinang |
| 48 | Bandara Dabo | Kepri |
| 49 | Bandara Internasional Lombok | Lombok NTB |
| 50 | Bandara Abdulah Sanusi Hanandjoedin | Tanjung Pandan |
| 51 | Bandara Minangkabau | Padang |
| 52 | Bandara Lhokseumawe | Lhokseumawe |
| 53 | Bandara Timika | Timika |
| | | |



Lampiran 5

DAFTAR NEGARA DENGAN TINGKAT KECELAKAAN PESAWAT

| No | Negara | Kecelakaan | Kematian | Kematian di Darat |
|----------|------------------|------------|--------------|-------------------|
| 1 | AS | 860 | 10.821 | 133 |
| 2 | Rusia | 530 | 8.418 | 25 |
| 3 | Kanada | 191 | 1.800 | 2 |
| 4 | Brazil | 189 | 2.724 | 68 |
| 5 | Kolombia | 183 | 2.932 | 28 |
| 6 | Inggris | 110 | 1.298 | 11 |
| 7 | Prancis | 105 | 2.247 | 15 |
| 8 | Indonesia | 104 | 2.301 | 52 |
| 9 | Meksiko | 101 | 1.277 | 52 |
| 10 | India | 95 | 2.352 | 27 |
| 11 | China | 75 | 1.743 | 56 |
| 12 | Venezuela | 69 | 1.119 | 71 |
| 13 | Italia | 68 | 1.310 | 6 |
| 14 | Ukraina | 64 | 1.338 | 9 |
| 15 | Kongo | 64 | 719 | 77 |
| 16 | Bolivia | 62 | 644 | 88 |
| 17 | Peru | 61 | 1.345 | 5 |
| 18 | Jerman | 61 | 939 | 1 |
| 19 | Filipina | 61 | 875 | 7 |
| 20 | Spanyol | 55 | 2.357 | 0 |
| 21 | Australia | 51 | 398 | 0 |
| 22 | Lautan Atlantik | 50 | 1.203 | 0 |
| 23 | Papua Nugini | 49 | 368 | 2 |
| 24 | Kazakstan | 44 | 743 | 0 |
| 25 | Argentina | 43 | 819 | 3 |

Sumber : <https://aviation-safety.net>



