

**LEMBAGA KETAHANAN NASIONAL
REPUBLIK INDONESIA**



**PENATAAN TATA KELOLA BANDAR UDARA
DALAM MENUNJANG PERTUMBUHAN EKONOMI NASIONAL**

Oleh :

YUNIARSA ADITYA PERMANA, S.E., M.M.

KOLONEL PNB. NRP. 516370

**KERTAS KARYA ILMIAH PERSEORANGAN (TASKAP)
PROGRAM PENDIDIKAN REGULER ANGKATAN LXII
LEMHANNAS RI
TAHUN 2021**

KATA PENGANTAR

Assalamualaikum Wr Wb, salam sejahtera bagi kita semua.

Dengan memanjatkan puji syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa serta atas segala rahmat dan karunia-Nya, penulis sebagai salah satu peserta Program Pendidikan Reguler Angkatan (PPRA) angkatan LXII telah berhasil menyelesaikan tugas dari Lembaga Ketahanan Nasional Republik Indonesia sebuah Kertas Karya Ilmiah Perseorangan (Taskap) dengan judul : **“PENATAAN TATA KELOLA BANDAR UDARA DALAM MENUNJANG PERTUMBUHAN EKONOMI NASIONAL”**.

Penentuan Tutor dan judul Taskap ini didasarkan oleh Keputusan Gubernur Lembaga Ketahanan Nasional Republik Indonesia Nomor 63 Tahun 2021 tanggal 29 Maret 2021 tentang Pengangkatan Tutor Taskap kepada para peserta PPRA Angkatan LXII untuk menulis Taskap dengan memilih judul yang telah ditentukan oleh Lemhannas RI.

Pada kesempatan ini, perkenankanlah Penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada Bapak Gubernur Lemhannas RI yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk mengikuti PPRA Angkatan LXII di Lemhannas RI tahun 2021. Ucapan yang sama juga disampaikan kepada Pembimbing atau Tutor Taskap kami yaitu Bapak Albiner Sitompul, S.I.P., M.A.P. dan Tim Penguji Taskap serta semua pihak yang telah membantu serta membimbing Taskap ini sampai terselesaikan sesuai waktu dan 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 saya agar Taskap ini dapat bermanfaat sebagai sumbangan pemikiran penulis kepada Lemhannas RI, termasuk bagi siapa saja yang membutuhkannya.

Semoga Tuhan Yang Maha Esa senantiasa memberikan berkah dan bimbingan kepada kita semua dalam melaksanakan tugas dan pengabdian kepada Negara dan bangsa Indonesia yang kita cintai dan kita banggakan.

Sekian dan terima kasih. Wassalamualaikum Wr Wb.

Jakarta, 23 Agustus 2021
Penulis

Yuniarsa Aditya Permana, S.E., M.M.
Kolonel Pnb NRP. 516370



LEMBAGA KETAHANAN NASIONAL
REPUBLIC INDONESIA

PERNYATAAN KEASLIAN

1. Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Kolonel Pnb Yuniarsa Aditya Permana, S.E., M.M.

Alamat : Jl. Kangguru I No.16 Komplek Dwikora

Halim Perdanakusuma

Jakarta Timur



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, 29 Juli 2021

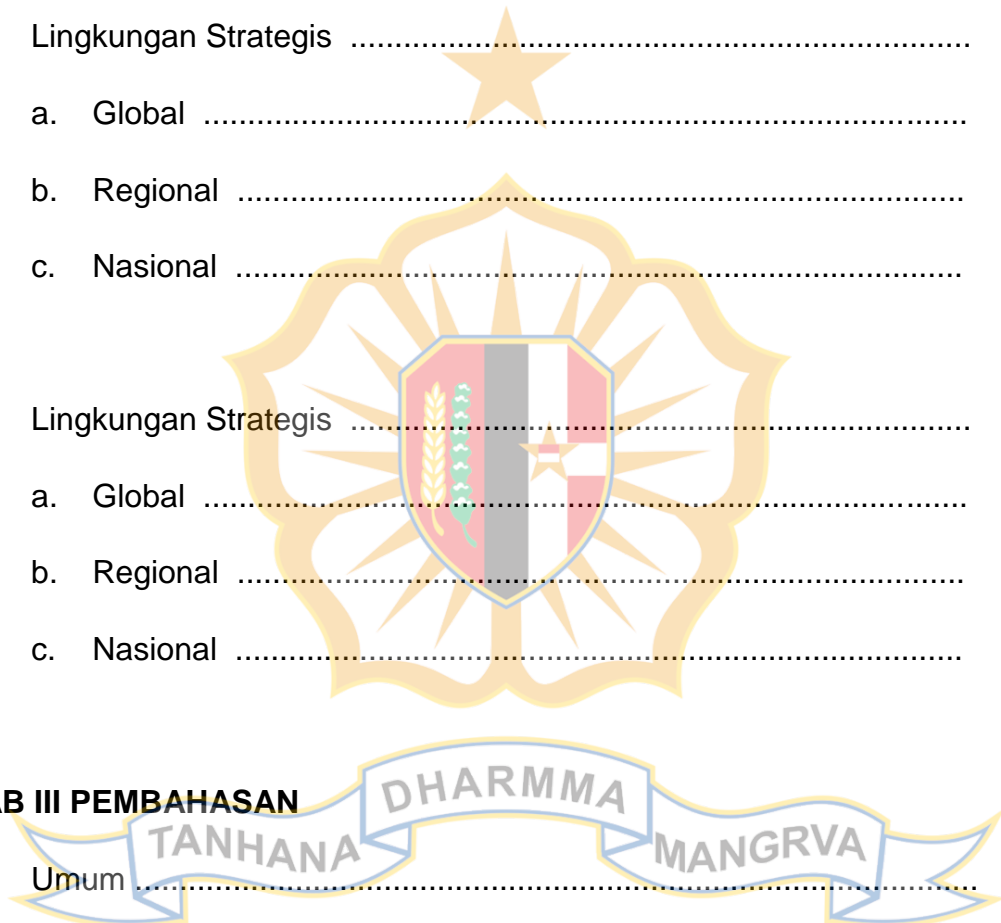
Penulis Taskap



Yuniarsa Aditya Permana, S.E., M.M.
Kolonel Pnb NRP. 516370

DAFTAR ISI

	Halaman
KATA PENGANTAR	i
PERNYATAAN KEASLIAN	iii
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR TABEL	vii
DAFTAR GAMBAR	ix
BAB I PENDAHULUAN	
1. Latar Belakang	1
2. Rumusan Masalah	3
3. Maksud dan Tujuan	3
4. Ruang Lingkup dan Sistematika	4
a. Ruang Lingkup	4
b. Sistematika	4
5. Metode dan Pendekatan	5
6. Pengertian	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
7. Umum	7
8. Peraturan Perundangan	7
9. Kerangka Teoritis	8

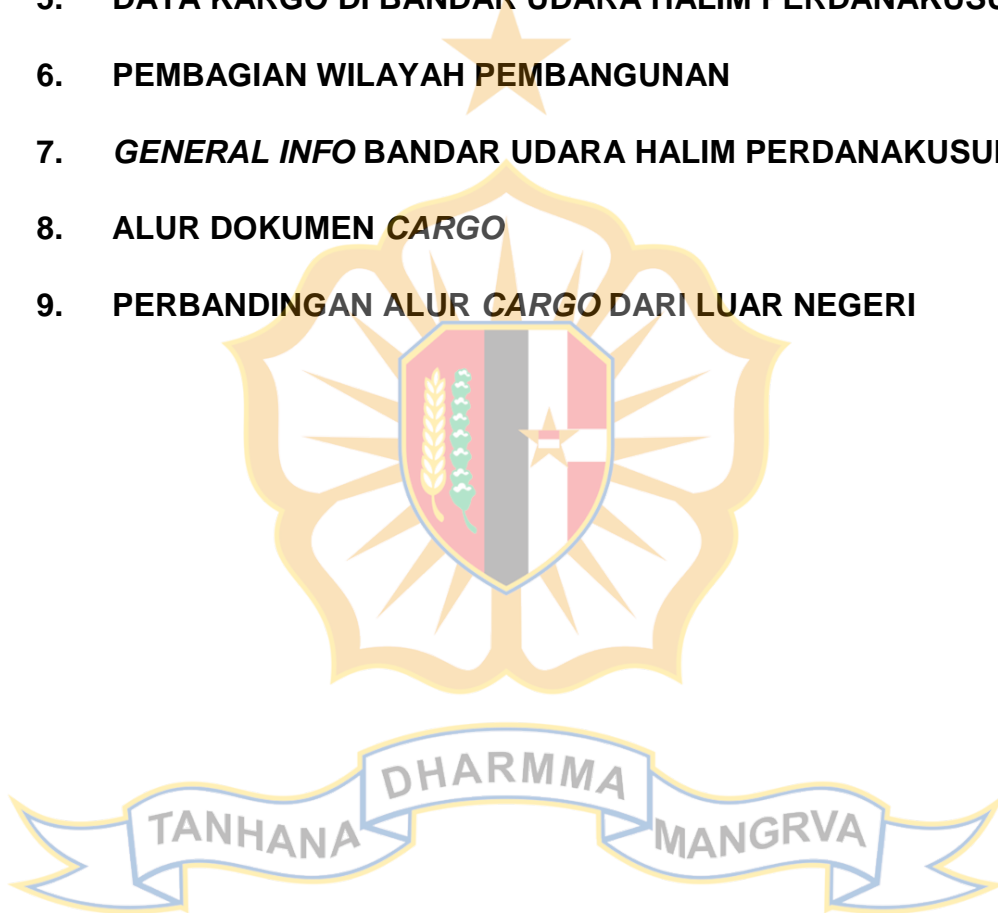
10.	Data dan Fakta	10
a.	Kondisi Transportasi Udara di Indonesia	10
b.	Kondisi Bandar Udara di Indonesia	11
c.	Kondisi <i>Cargo</i> Udara di Indonesia	13
d.	Kondisi <i>Cargo</i> Laut di Indonesia	15
11.	Lingkungan Strategis	15
a.	Global	16
b.	Regional	17
c.	Nasional	18
11.	Lingkungan Strategis	15
a.	Global	16
b.	Regional	17
c.	Nasional	18
		
BAB III PEMBAHASAN		
12.	Umum	22
13.	Penataan Tata Kelola Bandar Udara	24
a.	<i>Pilot Project</i> Bandar Udara Halim Perdanakusuma Sebagai <i>Center Point of Cargo Distribution</i>	25
b.	Regulasi Tentang Bandar Udara dan <i>Cargo</i> Udara	32
c.	Penataan Bandar Udara Menjadi Bandar Udara Khusus <i>Cargo</i> Udara	35

d.	Penataan Bandar Udara Menjadi Bandar Udara Khusus <i>Cargo</i> Udara Dalam Perencanaan Waktu	42
1)	Pengembangan Bandar Udara <i>Cargo</i> Dalam Jangka Pendek	42
2)	Pengembangan Bandar Udara <i>Cargo</i> Dalam Jangka Menengah	45
3)	Pengembangan Bandar Udara <i>Cargo</i> Dalam Jangka Panjang	46
14.	Penataan Tata Kelola Bandar Udara Dalam Mendorong Pertumbuhan Ekonomi Nasional	47
a.	Potensi <i>Cargo</i> Udara Sebagai Pendukung Pertumbuhan Ekonomi dan Perbandingan Potensi <i>Cargo</i> Laut	47
1)	Peningkatan Jumlah Ekspor Komoditas Andalan Indonesia	47
2)	Perbandingan Serta Kemudahan <i>Cargo</i> Udara Dibanding <i>Cargo</i> Laut	49
b.	Peluang Pertumbuhan Ekonomi	53
1)	Pengaruh Aspek Ekonomi	54
2)	Pengaruh Aspek Pertahanan	56
BAB IV PENUTUP		
15.	Simpulan	57
16.	Rekomendasi	58

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

1. ALUR PIKIR
2. PENGERTIAN
3. BANDARA PELAYANAN KARGO
4. RENCANA ALUR DISTRIBUSI KARGO UDARA DENGAN BANDAR UDARA HALIM PERDANAKUSUMA SEBAGAI *CENTER POINT* BANDAR UDARA KHUSUS KARGO
5. DATA KARGO DI BANDAR UDARA HALIM PERDANAKUSUMA
6. PEMBAGIAN WILAYAH PEMBANGUNAN
7. *GENERAL INFO* BANDAR UDARA HALIM PERDANAKUSUMA
8. ALUR DOKUMEN *CARGO*
9. PERBANDINGAN ALUR *CARGO* DARI LUAR NEGERI



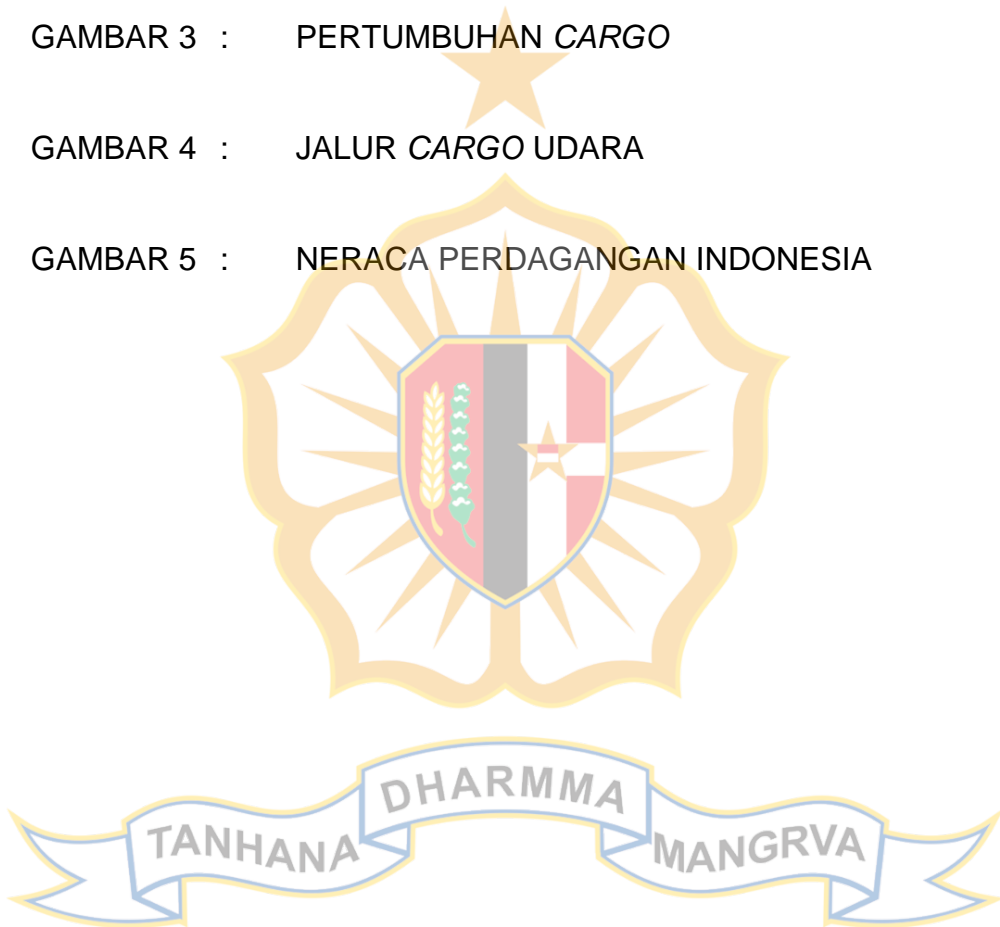
DAFTAR TABEL

1. TABEL I : PEMBAGIAN WILAYAH PEMBANGUNAN
2. TABEL II : JUMLAH CARGO UDARA TAHUN 2018 SAMPAI DENGAN TAHUN 2020
3. TABEL III : JUMLAH PENUMPANG DI BANDAR UTAMA TAHUN 2020
4. TABEL IV : EKSPOR TANAMAN OBAT, AROMATIK, DAN REMPAH-REMPAH MENURUT NEGARA TUJUAN UTAMA, 2016 – 2020



DAFTAR GAMBAR

1. GAMBAR 1 : GRAFIK PERTUMBUHAN RUTE PENERBANGAN TAHUN 2015 – 2019
2. GAMBAR 2 : PENGELOLAAN BANDAR UDARA DI INDONESIA
3. GAMBAR 3 : PERTUMBUHAN CARGO
4. GAMBAR 4 : JALUR CARGO UDARA
5. GAMBAR 5 : NERACA PERDAGANGAN INDONESIA



BAB I

PENDAHULUAN

1. Latar Belakang

Pembangunan Nasional Indonesia dilaksanakan pada semua bidang, meliputi ideologi, politik, ekonomi, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan dengan mengerahkan semua potensi, geografi, demografi dan sumber daya alam yang dilaksanakan oleh Lembaga Kementrian dan Lembaga Pemerintah Non Kementrian dengan manajemen terpadu dan terintegrasi sesuai dengan Visi dan Misi Presiden Republik Indonesia. Pembangunan Nasional Indonesia dipengaruhi oleh karakteristik wilayah Indonesia yaitu terdiri dari pulau-pulau tersebar dan dibatasi oleh lautan. Pengaruh tersebut adalah dalam hal pemerataan pembangunan di tiap-tiap wilayah sehingga dapat dirasakan oleh seluruh rakyat Indonesia hasil-hasil pembangunannya.

Wilayah teritorial yurisdiksi Indonesia sebagai negara kepulauan (*archipelago state*) terbesar di dunia, posisinya terletak pada 6° Lintang Utara - 11° Lintang Selatan dan antara 95° Bujur Timur - 141° Bujur Timur. Sebagai negara kepulauan, didefinisikan sebagai wilayah terdiri atas satu gugus kepulauan besar atau lebih dan dapat mencakup pulau-pulau lain (hasil Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut di Montego Bay, Jamaika pada tanggal 10 Desember 1982)¹. Melihat karakteristik wilayah tersebut maka menjadi tantangan dalam perencanaan pembangunan untuk mencapai sasaran pembangunan ekonomi.

Dalam pembangunan ekonomi mempunyai sasaran umum salah satunya adalah meningkatnya pertumbuhan ekonomi secara bertahap. Demi membantu pembangunan ekonomi perlu adanya peningkatan penyediaan sarana dan prasarana penunjang pembangunan ekonomi meliputi peningkatan prasarana transportasi. Salah satu Moda Transportasi yang sangat mendukung pembangunan nasional dalam rangka meningkatkan pertumbuhan ekonomi adalah transportasi udara. Transportasi udara memiliki keunggulan yang khusus dalam hal daya jangkauannya serta faktor kecepatan. Transportasi udara merupakan satu-satunya moda transportasi jarak jauh yang

¹ https://id.wikipedia.org/wiki/Negara_kepulauan, tanggal 26 Maret 2021, pukul 10.30 WIB.

sesuai untuk mengangkut komoditas bernilai tinggi dan cepat rusak serta orang yang memiliki tingkat sensitivitas waktu yang tinggi. Transportasi udara menjadi sarana untuk mengakses area yang terisolasi secara geografis.

Transportasi udara memungkinkan akses kepada pasar, orang, aset atau modal, pengetahuan dan keterampilan, kesempatan, dan sumber daya². transportasi udara dapat mempercepat pembangunan beserta infrastrukturnya sesuai dengan harapan Presiden Republik Indonesia Joko Widodo, yang memprioritaskan pembangunan Indonesia dari daerah terluar, terpencil, tertinggal dan perbatasan (3TP) serta untuk meningkatkan konektivitasnya yang akan membawa pengaruh positif kepada masyarakat Indonesia dimanapun berada untuk menambah wawasan dan mendorong pertumbuhan ekonomi di Indonesia.

Penggunaan transportasi udara ini dipengaruhi oleh dukungan sarana ketersediaan bandar udara. Bandar udara sebagai pintu gerbang dan salah satu infrastruktur transportasi yang wajib ada pada setiap Negara, berperan sebagai simpul dalam jaringan transportasi udara, pintu gerbang kegiatan perekonomian dalam upaya pemerataan pembangunan, tempat kegiatan alih moda transportasi³.

Fungsi bandar udara sebagai terminal *cargo* udara untuk mendorong pertumbuhan ekonomi bagi pembangunan nasional. *Cargo* udara menjadi hal yang penting karena lalu lintas *cargo* melalui transportasi udara mempunyai efektivitas yang baik dari segi kecepatan dan daya jangkauannya sesuai dengan harapan pemerintah untuk pertumbuhan ekonomi dan pembangunan nasional dapat menyentuh daerah-daerah 3TP di atas jika dibandingkan dengan moda transportasi darat dan transportasi laut. Perlu adanya *pilot project* dengan menjadikan satu bandar udara untuk menopang khusus lalu lintas *cargo* udara (lalu lintas distribusi *Cargo* udara).

Dengan melihat nilai strategis wilayah, Bandar Udara Halim Perdanakusuma sangat potensial dijadikan salah satu *pilot project* sebagai bandar udara khusus *cargo*, meskipun bandar udara ini bersifat *enclave civil*,

² Tito Tusmar dan Minda Mora, "Perkembangan Perekonomiam Wilayah dan Kargo Udara: Korelasi atau Kausalitas?", Warta Ardhia Jurnal Perhubungan Udara, Volume 41 No. 1 Maret 2015, hal 39.

³ <http://hubud.dephub.go.id/website/Bandara.php> tanggal 29 Maret 2021 pukul 09.35

yaitu “menumpang” di lahan militer, dalam hal ini adalah Pangkalan TNI AU Halim Perdanakusuma di bawah komando Koopsau I. Secara geostrategi, letak dan wilayah Bandar Udara Halim Perdanakusuma sangat menguntungkan dan sentral, dapat menjangkau ke seluruh wilayah di Indonesia dengan menggunakan berbagai jenis pesawat.

2. Rumusan Masalah.

Penggunaan sarana dan prasarana transportasi *cargo* saat ini didominasi penggunaan transportasi laut, khususnya dari luar negeri. Transportasi *cargo* udara belum maksimal, sehingga menjadikan biaya transportasi yang kurang efektif efisien dan tidak tepat sasaran, karena kurangnya pembangunan sarana pendukung, untuk itu transportasi udara sebagai alternatif pendukung lainnya. Transportasi udara membutuhkan pengembangan sarana prasarana yaitu bandar udara yang digunakan khusus untuk bandar udara *cargo* dengan memberikan pemikiran *pilot project* bandar udara khusus menangani *cargo* udara.

Sebagai *pilot project* adalah penggunaan Bandar Udara Halim Perdanakusuma untuk bandar udara khusus *cargo* udara diharapkan dapat memberikan pengaruh dalam pertumbuhan ekonomi nasional. Oleh karenanya perlu adanya penataan tata kelola bandar udara, untuk itu rumusan masalah dalam penulisan ini adalah “*Penataan Tata Kelola Bandar Udara Dalam Menunjang Pertumbuhan Ekonomi Nasional*”.

Dari rumusan masalah tersebut diatas diperoleh beberapa pertanyaan kajian supaya lebih fokus dalam pembahasannya antara lain:

- a. Bagaimana menata bandar udara menjadi bandar udara khusus *cargo* udara?
- b. Bagaimana pemanfaatan tata kelola bandar udara khusus *cargo* udara untuk menunjang pertumbuhan ekonomi nasional?

3. Maksud dan Tujuan.

Maksud penulisan Taskap ini adalah untuk memberikan gambaran tentang permasalahan mengenai tata kelola pengelolaan bandar udara dalam rangka menunjang pertumbuhan ekonomi nasional ditinjau dari segi tata kelola

bandar udara sebagai bandar udara *cargo* dengan melihat juga bagaimana bandar udara *cargo* dapat menopang dan mendukung distribusi secara efektif dan efisien.

Sedangkan tujuan penulisan Taskap ini adalah sebagai sumbangan pemikiran dan pengayaan ide secara konseptual berupa saran dan masukan kepada pihak-pihak terkait terutama untuk pihak penentu kebijakan agar dapat memahami dan mengambil hal-hal yang bermanfaat dalam menyusun strategi pelaksanaan pengelolaan bandar udara terutama dengan membuat desain bandar udara *cargo* untuk mendukung pertumbuhan ekonomi nasional.

4. Ruang Lingkup dan Sistematika

a. Ruang Lingkup.

Taskap ini mempunyai ruang lingkup berdasarkan pada alur pikir⁴ yang kemudian dianalisa secara kualitatif deskriptif. Alur pikir dalam penulisan ini dimulai dengan bandar udara sebagai suatu potensi yang besar bagi pertumbuhan ekonomi nasional. Hal yang belum tersentuh dalam pengelolaan bandar udara adalah bagaimana meletakkan sebuah bandar udara sebagai sektor pendorong pemerataan distribusi barang ke berbagai pelosok nusantara, mengingat kekhususan sifat transportasi udara yang mempunyai daya jangkau dan waktu yang cepat. Untuk itu yang harus diatur adalah tata kelola bandar udara tersebut sebagai Bandar Udara *Cargo* yang dapat mendorong pada distribusi barang yang merata, efektif dan efisien.

Oleh karenanya Taskap ini dibatasi pada tata kelola pengelolaan bandar udara dalam menunjang pertumbuhan ekonomi nasional yang terkait fokus dan pembatasannya adalah pada penggunaan bandar udara *cargo* sebagai titik penyebaran distribusi barang melalui transportasi udara ke seluruh wilayah Indonesia. Akan tetapi dalam penulisan ini mengambil Bandar Udara Halim Perdanakusuma sebagai *pilot project* atau sebagai desain awal untuk percontohan.

⁴ Lihat Alur Pikir di bagian Lampiran.

b. Sistematika

Untuk memberikan gambaran ruang lingkup taskap ini, sistem penulisan adalah sebagai berikut:

Bab I. Pendahuluan. Berisi gambaran umum tentang lingkungan strategis global, regional dan nasional yang berkaitan dengan pengelolaan bandar udara untuk mendukung pertumbuhan ekonomi nasional, serta rumusan masalah untuk dapat ditemukan *problem solving* nya sebagai bahan pembahasan pada bab-bab berikutnya. Pada Bab I terdapat Maksud dan Tujuan, Ruang Lingkup dan Sistematika, Metode dan Pendekatan serta beberapa pengertian untuk membantu memahami beberapa istilah dalam Taskap ini.

Bab II. Tinjauan Pustaka. Berisi tentang faktor yang berpengaruh terhadap pertanyaan-pertanyaan kajian dan pencapaian simpulan yang digunakan dalam analisi. Dalam tinjauan pustaka terdapat pijakan-pijakan yang dijadikan untuk dasar pembahasan-pembahasan pada bab berikutnya seperti peraturan perundang-undangan, kerangka teoritis, data/fakta, lingkungan strategis dan lain-lain.

Bab III. Pembahasan. Yaitu membahas tentang kondisi tata kelola bandar udara yang diharapkan sebagai salah satunya bandar udara *cargo* dengan membahas bandar udara Halim Perdanakusuma sebagai salah satu desain bandar udara yang khusus difungsikan sebagai titik sentral bandar udara *cargo* sebagai titik awal pendistribusian barang-barang dan jasa *cargo* ke seluruh Indonesia dan kontribusi bandar udara *cargo* ini terhadap pertumbuhan ekonomi nasional serta pengaruhnya terhadap ketahanan nasional.

Bab IV. Penutup. Berisikan kesimpulan dan rekomendasi. Kesimpulan sebagai jawaban dari masalah yang disampaikan dalam bab sebelumnya. Sedangkan rekomendasi memuat saran dan reaksi tindak lanjut kepada pihak-pihak yang berwenang dalam pengambilan kebijakan dan yang bertanggung jawab dalam kewenangan permasalahan.

5. Metode dan Pendekatan.

Pembahasan dalam taskap ini dilakukan dengan menggunakan metode penelitian deskriptif yaitu dengan mengumpulkan data-data informasi tentang keberadaan bandar udara utamanya adalah Bandar Udara Halim Perdanakusuma. Sumber data lain akan didapat melalui informasi media dan

pihak terkait lainnya. Metode ini menjelaskan posisi Bandar Udara Halim Perdanakusuma dari nilai strategisnya kemudian hal-hal yang mendukung perubahan dari bandar udara yang melayani penumpang dan *cargo* menjadi bandar udara yang khusus melayani *cargo* udara dengan nilai kelebihannya. Kemudian melihat sumber regulasi atau landasan peraturan sebagai pedoman dalam pelaksanaan perubahan bandar udara sebagai bandar udara *cargo*. Selain itu menggali informasi alur *cargo* yang keluar masuk Indonesia sebagai acuan dan perkuatan argumentasi bahwa memang diperlukan adanya bandar udara *hub cargo* di Indonesia dalam memudahkan distribusinya.

Pendekatan dalam pembahasan analisa tentang penataan tata kelola bandar udara dalam mendorong pertumbuhan ekonomi berdasarkan analisa hubungan sebab akibat. Ada dua nilai variabel yang didapat dalam menjelaskan analisa tersebut dengan variabel pertama yaitu bagaimana penataan tata kelola bandar udara yang mengarahkan pada pembangunan dan pengembangan bandar udara khusus menangani *cargo* udara, menganalisa pengaruh dari bandar udara khusus *cargo* tersebut dan akibat yang ditimbulkan nantinya. Sedangkan variabel kedua yaitu pertumbuhan ekonomi dapat dianalisa bahwa pertumbuhan ekonomi itu sendiri akan membawa pengaruh atau akibat pada ketahanan nasional. Di dalam pembahasan nantinya akan dilihat bahwa dengan menata bandar udara menjadi bandar udara khusus *cargo* udara akan mempengaruhi variabel perkembangan ekonomi nasional berdasarkan faktor-faktor yang mempengaruhi dan berkembang seiring pertumbuhan dan perkembangan dari bandar udara *cargo* baik dalam skala lingkup kecil wilayah maupun lingkup nasional. Pertumbuhan ekonomi nasional disini sebagai *output* dari nilai variabel pertama berdasarkan hasil analisa, yang berikutnya dapat mempengaruhi *outcome* dalam skala besar yaitu pada Ketahanan Nasional.

6. Pengertian. Pengertian-pengertian yang membantu memahami penulisan ini dapat dilihat di dalam lampiran daftar pengertian.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

7. Umum

Pada bab tinjauan pustaka ini akan dibahas tentang hal-hal yang mendasari penulisan ini berupa dokumen-dokumen atau bahan pustaka yang terkait dengan penataan tata kelola bandar udara dalam menunjang pertumbuhan ekonomi nasional. Tinjauan pustaka ini sebagai landasan atau dasar untuk membahas tentang permasalahan dalam judul penulisan ini yang berupa peraturan perundangan yang berlaku, kerangka teoritis, data dan fakta yang mendukung serta perkembangan lingkungan strategis, sehingga diharapkan akan mampu memperoleh suatu pemecahan masalah yang terukur dan komprehensif.

8. Peraturan Perundangan.

Beberapa peraturan perundang-undangan yang digunakan dalam hal analisa dan pembahasan penulisan ini adalah:

- a. Undang-undang Nomor 12 tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, pada pasal 43 disebutkan bahwa Rancangan Undang-undang yang diajukan oleh Presiden maupun DPR harus disertai dengan Naskah Akademik dan pada pasal 45 menyebutkan bahwa Rancangan Undang-undang tersebut disusun berdasarkan Program Legislasi Nasional (Polegnas). Selain itu pasal 47 juga menyebutkan bahwa dalam penyusunan Rancangan Undang-undang, Menteri terkait membentuk panitia antar kementerian dan/atau antar non kementerian.
- b. Undang-undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia, pada pasal 7 ayat (1) dijelaskan tentang tugas pokok TNI yaitu menegakkan kedaulatan negara, mempertahankan keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang berdasarkan Pancasila dan Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 serta melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia dari ancaman dan gangguan terhadap keutuhan bangsa dan negara.
- c. Peraturan Pemerintah (PP) Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan. Pada Pasal 1 Bab I tentang Ketentuan Umum pada ayat (9) tertulis bahwa Angkutan Udara

adalah setiap kegiatan dengan menggunakan Pesawat Udara untuk mengangkut penumpang, *Cargo*, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara. Bidang *Cargo* dalam hal ini *Cargo* udara juga menjadi perhatian dalam peraturan pemerintah ini. Pada Pasal (18) dijelaskan juga, *Cargo* adalah setiap barang yang diangkut oleh Pesawat Udara termasuk hewan dan tumbuhan selain pos, barang kebutuhan pesawat selama Penerbangan, barang bawaan, atau barang yang tidak bertuan.

- d. Peraturan Presiden (Perpres) Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2015 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015 – 2019. Rencana pembangunan jangka menengah nasional mempunyai sasaran peningkatan keterkaitan desa-kota adalah terwujudnya 39 pusat pertumbuhan baru mencakup 27 pusat tersebar di kawasan timur Indonesia dan 12 pusat tersebar di kawasan barat Indonesia dengan arah kebijakan dan strategi adalah terwujudnya konektivitas antara kota sedang dan kota kecil,
- e. Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Republik Indonesia Nomor PM 153 Tahun 2015 tentang Pengamanan *Cargo* dan Pos Serta Rantai Pasok (*Supply Chain*) *Cargo* dan Pos yang diangkut dengan Pesawat Udara. Permenhub ini mengatur tentang bagaimana pengamanan *Cargo* dan pos termasuk bagaimana prosedur penanganannya, termasuk sertifikasi kualifikasi penanganan *Cargo* dan pos antara kota kecil dan desa serta antar pulau dan pemerataan pembangunan.

9. Kerangka Teoritis

- a. **Teori Manajemen.** Manajemen mencakup kegiatan untuk mencapai tujuan dilakukan oleh individu-individu yang menyumbangkan upaya yang terbaik melalui tindakan-tindakan yang telah ditetapkan sebelumnya. Menurut George R. Terry dalam bukunya Prinsip-prinsip Manajemen bahwa manajemen merupakan sebuah kegiatan; pelaksanaannya disebut "*managing*" dan orang yang melakukan disebut manager. Individu yang menjadi manajer menangani tugas-tugas yang seluruhnya bersifat

manajerial⁵. Selain itu menurut T. Hani Handoko dalam bukunya berjudul Manajemen⁶ menyimpulkan bahwa pada dasarnya manajemen dapat didefinisikan sebagai bekerja dengan orang-orang untuk menentukan, menginterpretasikan dan mencapai tujuan-tujuan organisasi dengan pelaksanaan fungsi-fungsi perencanaan, pengorganisasian, penyusunan personalia, pengarahan, kepemimpinan dan pengawasan.

- b. **Teori Prinsip Ekonomi.** Prinsip ekonomi adalah panduan dalam kegiatan ekonomi untuk mencapai perbandingan rasional antara pengorbanan yang dikeluarkan dan hasil yang diperoleh, memaksimalkan keuntungan di mana kita mendapatkan hasil yang sebesar-besarnya, dan meminimalkan kerugian dengan pengorbanan yang sekecil-kecilnya⁷.
- c. **Teori Pertumbuhan Ekonomi.** Suatu perekonomian dikatakan mengalami pertumbuhan ekonomi jika terjadi peningkatan kegiatan ekonomi masyarakat yang menyebabkan kenaikan produksi barang dan jasa atau peningkatan pendapatan nasional. Pertumbuhan ekonomi juga dapat diartikan sebagai proses perubahan kondisi perekonomian suatu negara secara berkesinambungan menuju keadaan yang lebih baik selama periode tertentu. Pertumbuhan ekonomi dapat mengindikasikan keberhasilan pembangunan ekonomi dalam kehidupan masyarakat, sehingga penting untuk melakukan penghitungan pada pertumbuhan ekonomi. Pertumbuhan ekonomi yang mempunyai pengertian sama dengan perkembangan ekonomi, kemajuan ekonomi, kesejahteraan ekonomi (Jhingan,2008) adalah proses kenaikan output per kapita dalam jangka panjang. Dengan demikian pertumbuhan ekonomi bersifat dinamis, melihat bagaimana suatu perekonomian berkembang atau berubah dari waktu ke waktu (Budiono, 1982)⁸.
- g. **Teori Pembangunan Nasional.** Pembangunan nasional merupakan rangkaian upaya pembangunan yang berkesinambungan dan meliputi seluruh kehidupan masyarakat, bangsa, dan negara untuk melaksanakan tugas mewujudkan Tujuan Nasional. Pelaksanaan pembangunan

⁵ George R. Terry, 2014. "Prinsip-prinsip Manajemen". Jakarta: Penerjemah J. Smith D.F.M, Penerbit PT Bumi Aksara

⁶ T. Hani Handoko, 2003. "Manajemen". Yogyakarta, Penerbit BPFE.

⁷ <https://klc.kemenkeu.go.id/10-prinsip-ekonomi/> tanggal 22 Juli 2021 pukul 12.50 WIB

⁸ Boediono, Teori Pertumbuhan Ekonomi, BPFE Yogyakarta, 1981, hlm. 1

mencakup aspek kehidupan bangsa, yaitu aspek politik, ekonomi, sosial budaya, dan pertahanan keamanan secara berencana, menyeluruh, terarah, terpadu, bertahap dan berkelanjutan untuk memacu peningkatan kemampuan nasional dalam rangka mewujudkan kehidupan yang sejajar dan sederajat dengan bangsa lain yang lebih maju. Pembangunan nasional adalah perubahan yang berlangsung secara meluas dalam masyarakat, bukan hanya sekedar perubahan pada sektor ekonomi saja, seperti perubahan pendapatan perkapita, atau perubahan pada grafik tenaga kerja. Pembangunan mencakup masalah perubahan-perubahan ekonomi, sosial, politik yang pelik dimana masalah tersebut saling berhubungan satu sama yang lain⁹.

10. Data dan Fakta.

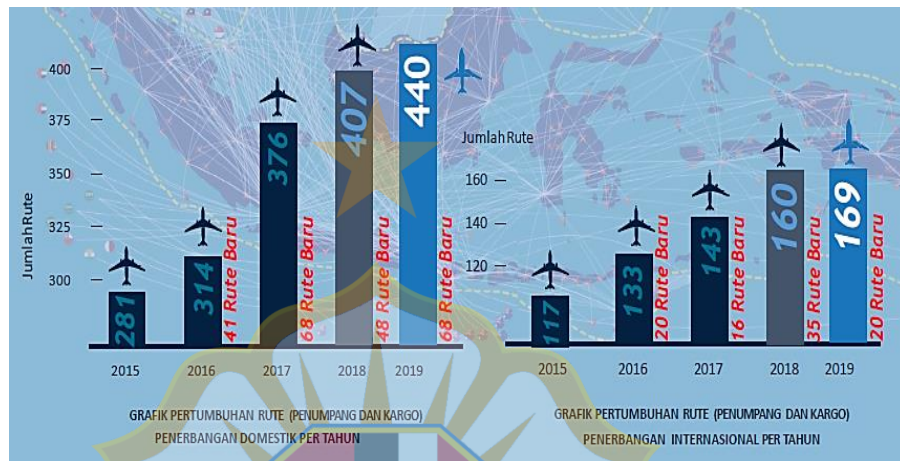
- a. **Kondisi Transportasi Udara di Indonesia.** Sebagai transportasi yang unggul dalam kecepatan dan kenyamanan, transportasi udara mulai menjadi pilihan yang banyak diminati saat ini. Tercatat bahwa pada tahun 2016 pertumbuhan jumlah penumpang angkutan udara di Indonesia selama satu dekade terakhir mencapai angka 15% per tahun untuk penerbangan domestik dan 6% per-tahun untuk penerbangan internasional.

Sesuai data yang diterbitkan oleh Badan Pusat Statistik (BPS) pada tahun 2019 yaitu sebelum masa pandemi Covid-19 terjadi disebutkan bahwa Jumlah penumpang yang bepergian menggunakan angkutan udara dalam penerbangan domestik, rupanya masih meningkat pada bulan Desember 2019 lalu, penumpang domestik yang bepergian naik pesawat sebanyak 6,98 juta penumpang. Jumlah ini meningkat 5,26% dari bulan November 2019 yang mencatat 6,63 juta penumpang yang memilih transportasi udara dalam penerbangan domestik¹⁰. Sementara itu, jumlah penumpang pesawat dalam penerbangan internasional juga mengalami peningkatan. Pada bulan Desember 2019 lalu, sebanyak 1,72 juta orang melakukan penerbangan internasional. Ini meningkat 7,11% dari bulan

⁹ <https://www.teorieno.com/2016/10/pengertian-pembangunan-nasional-dengan.html>. tanggal 24 Mei 2021 Pukul 18.30 WIB.

¹⁰ <https://nasional.kontan.co.id/news/bps-jumlah-penumpang-penerbangan-domestik-capai-698-juta-desember-2019> tanggal 20 Juni 2021. Pukul 09.35.

November 2019 yang sebesar 1,61 juta¹¹. Pada saat pandemi Covid-19 melanda Indonesia data dari Kementerian Perhubungan menyebutkan bahwa meskipun ada penurunan yang cukup drastis hingga bulan Maret 2020 Namun pada bulan April 2020 terlihat angka *Revenue Passenger Kilometers* (RPK) mengalami peningkatan kembali meskipun lebih rendah dari tahun 2019.



Gambar 1. Grafik Pertumbuhan Rute Penerbangan Tahun 2015 – 2019
(Direktorat Angkutan Udara)

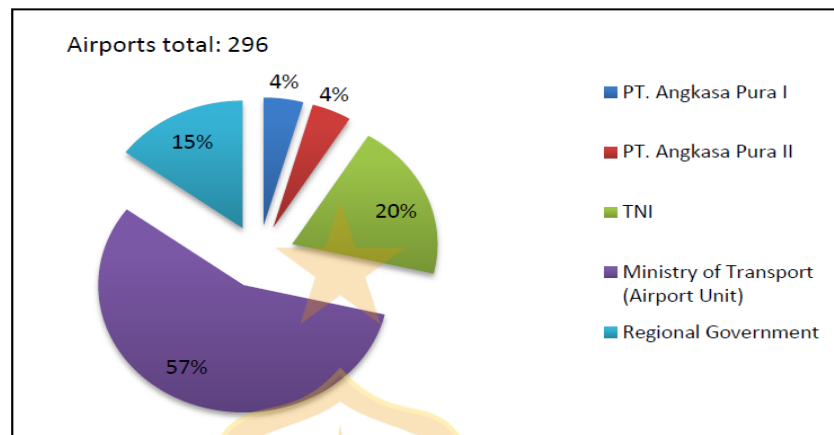
b. Kondisi Bandar Udara di Indonesia.

Bandar Udara di Indonesia. Bandar udara sebagai pintu gerbang dan salah satu infrastruktur transportasi yang wajib ada pada setiap Negara, merupakan suatu simpul dari suatu sistem transportasi udara yang memiliki peran sangat penting Bandar udara berhubungan dengan pertumbuhan ekonomi karena setiap waktu terjadi pergerakan lalu lintas pesawat yang datang dan pergi ke atau dari sebuah bandar udara baik dari dalam maupun luar negeri¹². Berbagai kegiatan yang meliputi data pesawat, data penumpang, data barang angkutan berupa *cargo*, pos dan bagasi penumpang yang berarti terjadi aktivitas ekonomi. Bandar udara dewasa ini memiliki peran sebagai *front input* dari suatu rantai nilai transportasi udara, dituntut adanya suatu manajemen pengelolaan barang maupun manusia yang aman, efektif, dan efisien sesuai standar yang berlaku secara internasional. Indonesia mempunyai sekitar 300 an bandar udara, dengan

¹¹ *Ibid*

¹² <http://hubud.dephub.go.id/website/Bandara.php> tanggal 29 Maret 2021, 09.30

jumlah 26 bandar udara komersil dioperasikan oleh Badan Usaha Milik Negara yaitu Angkasa Pura I dan Angkasa Pura II, yang sisanya dioperasikan oleh Kementerian Perhubungan, Pemerintah Daerah dan TNI Angkatan Udara¹³.



Source : Indonesia Statistics (BPS)

Gambar 2. Pengelolaan Bandar Udara di Indonesia

Permasalahan yang terjadi adalah ketidaksiapan bandar udara seiring dengan peningkatan kebutuhan akan transportasi udara. Akibatnya, di saat maskapai mau menambah frekuensi penerbangan sudah tidak bisa lagi dan dibatasi. Padahal penumpang makin banyak. Sebagai contoh adalah Bandar Udara Soekarno-Hatta Tangerang yang dipandang sudah sangat padat seperti yang disampaikan Sekretaris Jenderal INACA Teuku Burhanuddin, Bandara Soekarno Hatta yang menyita perhatian lantaran sudah terlalu sibuk dan padat, hingga mirip terminal bus yang dipenuhi angkutan dan penumpang, ditambah dengan kelemahan radar, kurangnya apron, runway dan belum maksimalnya penerbangan udara, ini berarti bandar udara tidak siap dengan pertumbuhan penumpang dan penambahan frekuensi penerbangan¹⁴. Secara umum hasil penelitian dalam Jurnal Transportasi Universitas Gajah Mada menunjukkan bahwa akar permasalahan penerbangan di Indonesia saat ini dipengaruhi oleh tiga

¹³ Titik Anas and Christopher Findlay. 2017. *"Indonesia: Structural Reform in Air Transport Service"*, Singapore, Asia-Pacific Economic Cooperation policy Support Unit.

¹⁴ <https://www.merdeka.com/peristiwa/segudang-masalah-penerbangan-dari-bandara-buruk-sampai-pilot-dunia-penerbangan-indonesia-1.html> tanggal 26 Juli 2021 pukul 09.19 WIB.

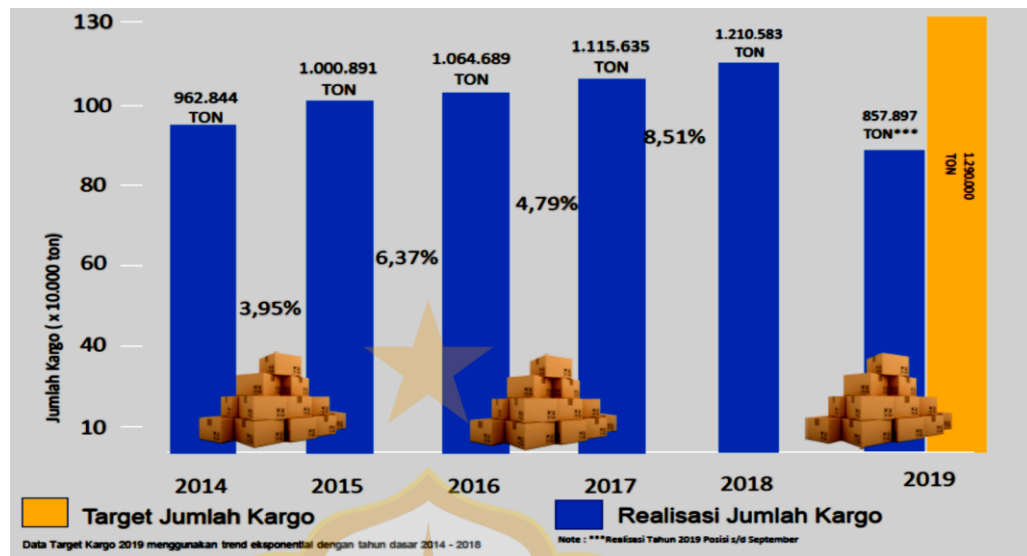
hal, yaitu pertumbuhan jumlah penumpang yang tinggi, keterbatasan kapasitas bandara, dan dominannya rute penerbangan tidak langsung.

Dampak negatif yang ditimbulkan bukanlah hal yang sederhana mengingat aktivitas penerbangan ini akan terus berlanjut untuk jangka panjang, dan bukan tidak mungkin akan memperburuk kondisi penerbangan terhadap pengembangan bandara Indonesia saat ini. Oleh karenanya, sangat dibutuhkan penggalan secara mendalam mengenai permasalahan penerbangan di Indonesia guna mendapatkan arah pengembangan bandara yang tepat.

- c. **Kondisi Cargo Udara di Indonesia.** *Cargo* udara sebagai bentuk penunjang peningkatan aktivitas perekonomian dari sektor transportasi udara selain bidang angkutan penumpang sipil. Tito Tusmar dan Minda Mora menuliskan dalam Jurnal Perhubungan Udara (Warta Ardhia) bahwa Antara tahun 1970 hingga 2005, jumlah total penumpang transportasi udara global meningkat sebanyak 6,5 kali lipat dari 310 juta penumpang hingga 2 milyar penumpang. Selama di periode yang sama, *Gross Domestic Product* (GDP) dunia meningkat tiga kali lipat dari 12 hingga 36 triliun US dollar [World Bank, 2008]. Dari waktu ke waktu, pertumbuhan transportasi udara memegang peranan penting dalam perekonomian global; pada tahun 2004, 40% wisatawan internasional bepergian dengan menggunakan transportasi udara sementara pergerakan *cargo* atau logistik udara menyumbang 40% jumlah ekspor barang internasional maupun regional [ATAG, 2005]. Transportasi udara merupakan satu-satunya moda transportasi jarak jauh yang sesuai untuk mengangkut komoditas bernilai tinggi dan cepat rusak serta orang yang memiliki tingkat sensitivitas waktu yang tinggi¹⁵. Akan tetapi dibandingkan dengan bidang angkutan penumpang sipil, angkutan *cargo* udara secara kuantitas masih kalah dalam hal perkembangannya, pada masa sebelum wabah pandemi covid-19. Sebelum tahun 2019 an *Cargo* udara perkembangannya masih belum signifikan, berbicara pada pasar domestik pada tahu 2010 perbandingan jumlah penumpang dan *Cargo* yang diangkut adalah 51.775.656 sedangkan *Cargo* hanya 749.203

¹⁵ Tito Tusmar dan Minda Mora, 2015. "Perkembangan Perekonomian Wilayah dan *Cargo* Udara: Korelasi atau Kausalitas". Jakarta. Warta Ardhia Volume 41 No. 1 Maret 2015. Pusat Libang Perhubungan Udara.

sedangkan untuk pasar internasional jumlah penumpang 6.614.937 dan Cargo hanya 79.549¹⁶.



Gambar 3. Pertumbuhan Cargo
(Direktorat Angkutan Udara)

Kendala dari kurang kuantitas Cargo udara ini adalah tidak tersedianya informasi pasar Cargo udara yang lengkap pada era itu dan masih menggunakan pemanfaatan angkutan penumpang sekaligus Cargo sebagai salah satu penyebabnya. Akan tetapi industri Cargo udara mengalami pertumbuhan signifikan pada tahun 2019. Berdasarkan data dari beberapa perusahaan angkutan udara yang beroperasi di Indonesia bagian tengah, misalnya, tercatat pertumbuhan rata-rata sebesar 7%¹⁷. Sedangkan menurut catatan dari Direktorat Angkutan Udara Kementerian Perhubungan, pertumbuhan Cargo baik secara domestik maupun internasional pada kurun waktu dari tahun 2014 sampai dengan tahun 2019 mencapai rata-rata 5,9%¹⁸.

d. Kondisi Cargo Laut.

- 1) Kondisi cargo Laut di Indonesia. Cargo laut adalah pengiriman barang atau cargo yang diangkut atau dikirim melalui armada kapal, beberapa keuntungan pengiriman dengan cargo laut adalah dari segi tarif dan

¹⁶ <http://dephub.go.id/post/read/perkembangan-angkutan-Cargo-udara-belum-sebanding-dengan-angkutan-penumpang-5261>. tanggal 4 Juni 2021, Pukul 21.58.

¹⁷ <https://supplychainindonesia.com/industri-Cargo-udara-indonesia/> tanggal 4 Juni 2021, Pukul 22.08.

¹⁸ <https://balitbanghub.dephub.go.id/file/250#>. Tanggal 4 Juni 2021, Pukul 21.55 WIB.

dan volume yang besar. Di sisi lain ada beberapa kelemahan yaitu waktu yang dibutuhkan dalam pengiriman akan relatif lebih lama jika dibandingkan dengan *cargo* udara. *Cargo* laut terkait dengan pelabuhan sebagai tempat untuk bongkar muat barang. Pada tahun 2019, komposisi bongkar dan muat barang dalam negeri di 25 pelabuhan strategis terhadap total masing-masing mencapai 42,34 persen dan 22,89 persen. Sedangkan komposisi bongkar dan muat barang luar negeri di pelabuhan strategis masing-masing mencapai 63,28 persen dan 34,93 persen.

Sarana dan prasarana dalam hubungannya dengan *cargo* laut adalah pelabuhan. Keberadaan pelabuhan pada hakikatnya adalah untuk memfasilitasi pemindahan barang antara moda transportasi darat (*inland transport*) dan moda transportasi laut (*maritime transport*) serta menyalurkan barang masuk dan keluar daerah pabean secepat dan seefisien mungkin.

11. Lingkungan Strategis.

Membahas tentang pengelolaan tata kelola bandar udara untuk mendukung pertumbuhan ekonomi tentunya akan dipengaruhi oleh faktor lingkungan strategis, baik faktor lingkungan strategis secara eksternal yang meliputi pada lingkup secara global dan regional, maupun secara internal yaitu faktor yang berpengaruh secara strategis di dalam negeri. Faktor lingkungan strategis akan membawa pengaruh bagi baik pengaruh positif maupun negatif pada pembahasan di penulisan ini.

a. Global

- 1) Pergeseran kekuatan di dunia Internasional perubahan percaturan politik dunia dengan bergesernya hegemoni Amerika Serikat dalam segala bidang termasuk bidang politik dan perkenomian akan membawa pengaruh yang besar pada situasi global dunia. Pergeseran ini sedikit demi sedikit mulai dipegang kendali oleh Cina sebagai pemegang kekuatan, era perang dingin berakhir dan dimulai dengan hegemoni Amerika Serikat dengan mengusung kekuatan di segala bidang ditambah dengan dukungan aliansinya di dunia internasional. Namun sedikit demi sedikit Cina mulai menunjukkan

bahwa mereka mampu menggerus perlahan kekuatan Amerika Serikat terutama di kawasan Asia Pasifik dan Afrika. Beberapa Regulasi yang mengatur dalam tatanan dunia internasional akan sedikit banyak dipengaruhi oleh situasi ini, seperti regulasi perekonomian dunia dengan sistem perdagangan yang akan membawa banyak perubahan.

- 2) *Internastional Civil Aviation Organization* (ICAO) sebagai organisasi dunia di sektor penerbangan mempunyai peranan dalam regulasi penerbangan secara internasional. ICAO merupakan suatu badan khusus Perserikatan Bangsa-Bangsa dan berkedudukan di Montreal. Maksud dan tujuan dari ICAO adalah untuk mengembangkan prinsip-prinsip dan tehnik-tehnik navigasi udara internasional dan membina perencanaan dan perkembangan angkutan udara internasional. Kebijakan ICAO ada di dalam 18 Annex dan berbagai dokumen lainnya yang berasal dari turunan suatu keputusan yang di ambil dalam sidang umum dan sidang council, sidang ini adalah sidang tentang kebijakan – kebijakan yang berlandaskan tentang kebenaran – kebenaran ilmiah yang dapat dipertanggung jawabkan. 18 Annex konvensi chicago 1944 berdasar standar kelayakan yang di tunjukkan kepada seluruh anggota ICAO untuk menjamin keselamatan penerbangan internasional, Annex ini juga menjadi landasan-landasan ICAO untuk membentuk *International Standart and Recommended Proctices* (ISRPs/SARPs). Pesawat Udara Sipil adalah pesawat terbang atau pesawat udara yang digunakan untuk mengangkut penumpang sipil beserta bagasi dan *Cargo* (dengan kapasitas tertentu). Syarat-syarat mengenai pengangkutan sipil diatur dalam undang-undang, baik pemerintah maupun internasional melalui lembaga PBB bernama ICAO (*International Civil Aviation organization*).

b. Regional

- 1) Kepala Badan Pengkajian dan Pengembangan Kebijakan Siswo Pramono menyampaikan dalam kuliah bersama KJRI Houston dan *Rice University* bahwa ASEAN memiliki peran penting dalam kawasan karena selain memiliki letak yang strategis, ASEAN juga tengah

berkembang pesat menjadi pusat ekonomi secara regional di dunia. ASEAN menjadi organisasi regional yang dipandang sangat kompetitif dan diperhitungkan secara global karena terjadinya pergeseran geopolitik dan geoekonomi di Asia akibat meningkatnya persaingan antara Amerika dan Republik Rakyat Tiongkok (RRT). Persaingan ini memunculkan strategi geopolitik yang berfokus pada kawasan Indo – Pasifik yang telah dimiliki ASEAN, antara lain adalah *Regional Comprehensive Economic Partnership*, ASEAN, dan kerja sama lainnya¹⁹. Beberapa persoalan internal antara negara-negara Asia Tenggara sendiri adalah masalah perbatasan dan masalah perkenomian serta penyelesaian konflik antar negara.

- 2) Pertumbuhan perekonomian di kawasan regional ASEAN maka timbul keinginan untuk mewujudkan pasar tunggal penerbangan. Kebijakan regional tersebut telah disepakati oleh seluruh negara anggota ASEAN yang tertuang dalam ASEAN MAAS (ASEAN Multilateral Agreement on Air Services) yang ditandatangani pada tanggal 20 Mei 2009 di Manila, Filipina. ASEAN MAAS telah diratifikasi oleh pemerintah Indonesia melalui Peraturan Presiden Nomor 74 Tahun 2011 tentang Pengesahan Persetujuan Multilateral ASEAN mengenai Jasa Angkutan Udara beserta Protokol 1 mengenai Kebebasan Hak Angkut Ketiga dan Keempat yang Tidak Terbatas dalam Sub kawasan ASEAN dan Protokol 2 tentang Kebebasan Hak Angkut Kelima yang Tidak Terbatas dalam Subkawasan ASEAN. Terjadinya perjanjian ini akan memberikan pengaruh yang signifikan dalam bidang perdagangan, investasi, budaya dan turisme antar negara.
- 3) Asean Free Trade Area (AFTA) merupakan suatu kerja sama regional di Asia Tenggara untuk menghapuskan batasan perdagangan antar negara ASEAN. Munculnya kerja sama regional di bidang ekonomi merupakan fenomena global yang terjadi di berbagai blok-blok ekonomi sebagai respons terhadap globalisasi dan perdagangan bebas atau dengan kata lain sebagai antiklimaks dari globalisasi itu

¹⁹ <https://kemlu.go.id/portal/id/read/2334/berita/asean-pegang-peran-penting-pada-perkembangan-global> tanggal 7 Juni 2021. Pukul 20.04 WIB.

sendiri. Tujuan AFTA adalah meningkatkan daya saing ekonomi negara-negara ASEAN dengan menjadikan ASEAN sebagai basis produksi pasar dunia, untuk menarik investasi dan meningkatkan perdagangan antar anggota ASEAN. bagi Indonesia, kerjasama AFTA merupakan peluang yang cukup terbuka bagi kegiatan ekspor komoditas pertanian yang selama ini dihasilkan dan sekaligus menjadi tantangan untuk menghasilkan komoditas yang kompetitif di pasar regional AFTA.

c. **Nasional**

- 1) Aspek Demografi. Kementerian Dalam Negeri (Kemendagri) menyatakan jumlah penduduk Indonesia hingga Desember 2020 mencapai 271.349.889 jiwa (jumlah penduduk Indonesia 2021) Jumlah penduduk Indonesia tersebut merupakan data penduduk terbaru berdasarkan sinkronisasi hasil Sensus Penduduk 2020 dan data administrasi kependudukan (Adminduk) dari Direktorat Jenderal Kependudukan dan Pencatatan Sipil (Ditjen Dukcapil) Kemendagri²⁰. Dan diperkirakan pada tahun-tahun kedepan jumlah penduduk ini akan semakin bertambah. Hal ini mendorong pemerintah untuk membangun konektivitas dengan penambahan sarana dan prasarana transportasi yang salah satunya adalah transportasi udara. Dengan meningkatnya transportasi udara tentunya sarana yang tidak kalah penting adalah bandar udara untuk memenuhi kebutuhan daya tampung penumpang dan Cargo.
- 2) Aspek Geografi. Indonesia adalah negara kepulauan yang terdiri dari beribu pulau besar dan kecil serta letaknya dipisahkan oleh lautan. Indonesia sangat membutuhkan sarana penghubung antar pulau melalui laut dan udara. Sarana transportasi udara adalah salah satunya untuk mempermudah pergerakan orang dan barang. Dengan dibangunnya konektivitas antar pulau melalui sarana angkutan udara dapat memberikan nilai keuntungan yang sangat besar terutama untuk mendorong perekonomian serta pendistribusian barang-barang

²⁰ <https://money.kompas.com/read/2021/01/22/090554926/jumlah-penduduk-indonesia-terkini-mencapai-27134-juta?page=all>. Tanggal 27 Juni 2021. Pukul 21.00.

ke berbagai wilayah di Indonesia secara merata. Hal ini karena terciptanya efektifitas dan efisiensi dengan sarana angkutan udara karena mempunyai keunggulan dalam daya jelajah, jangkauan dan waktu sehingga bernilai ekonomis.

- 3) Aspek Perekonomian. Pemerintah telah memproyeksikan bahwa perekonomian Indonesia akan menuju kejayaan pada masa lima tahun yang akan datang dengan menerapkan pola-pola kebijakan pemerintah yang mengarah pada pembangunan infrastruktur untuk menunjang konektivitas tinggi melalui pembangunan infrastruktur darat, laut dan udara. Pada sektor infrastruktur udara pemerintah hendak membangun bandar udara yang memenuhi kebutuhan sarana angkutan udara, penetapan tol udara, inovasi digital pada industri *cargo* udara, penetapan *low cost carrier* dengan meng-efektifkan rute penerbangan dan regulasi penerbangan. Faktor ekonomi ini dapat menimbulkan sisi negatif dalam laju pertumbuhannya apabila tidak memperhatikan dari segi falsafah bangsa Indonesia sehingga timbul sisi liberalisme dan kapitalisme.
- 4) Aspek Sosial Budaya. Aspek sosial budaya yang mempengaruhi adalah munculnya era globalisasi dari segala lini yang membawa pengaruh pada pola tingkah laku manusia dari sisi sosial budaya. Perkembangan dunia penerbangan yang seakan tidak terbatas oleh tempat dan waktu dan mampu membawa percepatan dalam laju arus informasi adalah tantangan yang sangat besar. Sisi positifnya adalah dengan kemajuan teknologi angkutan udara manusia, barang dan jasa akan dapat bergerak secara cepat dengan kata lain berjalan efektif dan efisien. Namun sisi kerawanan yang muncul adalah segi negatif pada semakin mudahnya paham dan ideologi yang bertentangan dengan Pancasila masuk ke Indonesia, untuk itu langkah-langkah preventif harus segera dipersiapkan.
- 5) Aspek Pertahanan dan Keamanan. Kemajuan teknologi sekarang bersinergi dengan kemajuan jasa angkutan udara. Kemudahan informasi dan arus barang/material yang masuk ke Indonesia akan membawa dampak kerawanan pada pertahanan dan keamanan di Indonesia. Orang dengan mudah akan mengakses dan memasukan

barang-barang tertentu yang bertujuan untuk mengancam stabilitas pertahanan dan keamanan negara. Angkutan Udara dalam hal ini *Cargo* sebagai salah satu pendukung kemudahan ini, sehingga pemerintah perlu menerapkan kebijakan dan regulasi untuk mencegah dampak negatif yang dapat mengusik stabilitas pertahanan dan keamanan.

- 6) Pembagian Wilayah Pembangunan. Sesuai dengan Rencana Pembangunan Jangka Panjang tahun 2005 sampai dengan tahun 2025 dari Kementerian PPN/Bappenas yang dituangkan dalam pembagian Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) yang saat ini masuk ke dalam RPJM IV tahun 2020 – 2024, maka diadakan pembagian wilayah pembangunan. Hal yang mendasari pembagian wilayah pembangunan ini adalah karena pengembangan wilayah harus mempertimbangkan keselarasan, keserasian, dan keseimbangan fungsi budi daya dan fungsi lindung, waktu, dan sumber daya seperti yang tercantum dalam rencana tata ruang wilayah Pengembangan wilayah merupakan salah satu cara untuk mencapai keberhasilan pelaksanaan pembangunan. Pembagian wilayah pembangunan di Indonesia ditujukan untuk pemantapan dalam pelaksanaan dan pengarahan kegiatan pembangunan²¹. Peningkatan kontribusi sektor-sektor tersebut dilakukan seiring dengan terus dikembangkannya kawasan-kawasan strategis di wilayah yang menjadi main prime mover (pendorong pertumbuhan utama) antara lain Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), kawasan industri, kawasan perkotaan (megapolitan dan metropolitan), kawasan pariwisata, serta kawasan yang berbasis pertanian dan potensi wilayah seperti agropolitan dan minapolitan. Pembagian wilayah pembangunan tersebut meliputi:

²¹ Rencana Pembangunan Jangka Menengah IV 2020-2024, Kementerian PPN/Bappenas versi Agustus 2019.

Regional	Pusat Pertumbuhan	Wilayah	Daerah-Daerah Cakupan
A	Medan	I	Aceh dan Sumatera Utara, pusatnya di Medan
		II	Sumatera Barat, Riau, dan Kepulauan Riau, pusatnya di Pekanbaru
		III	Jambi, Sumatera Selatan, Bengkulu, dan Bangka Belitung, pusatnya di Palembang
B	Jakarta	IV	Lampung, Jakarta, Jawa Barat, Jawa Tengah, Banten, dan DI Yogyakarta, pusatnya di Jakarta
		V	Kalimantan Barat, pusatnya di Pontianak
C	Surabaya	VI	Jawa Timur dan Bali, pusatnya di Surabaya
		VII	Kalimantan Tengah, Kalimantan Timur, dan Kalimantan Selatan pusatnya di Balikpapan dan Samarinda
D	Makassar	VII	Nusa Tenggara Barat, Nusa Tenggara Timur, Sulawesi Selatan, dan Sulawesi Utara, pusatnya di Makassar
		IX	Sulawesi Tengah, Sulawesi Utara, dan Gorontalo, pusatnya di Manado
		X	Maluku, Maluku Utara, dan Papua, pusatnya di Sorong

Tabel I. Pembagian Wilayah Pembangunan

Sumber: Rencana Pembangunan Jangka Menengah IV 2020-2024



BAB III

PEMBAHASAN

12. Umum

Transportasi udara telah menjadi salah satu moda transportasi penting untuk perjalanan dengan jarak menengah dan jarak jauh. Prasarana utama yang menangani pergerakan transportasi udara adalah bandar udara. Bandar udara di Indonesia menjadi prasarana transportasi yang memiliki perkembangan sangat cepat. Permintaan dari para calon penumpang semakin meningkat seiring dengan meningkatnya mobilitas manusia. Permintaan yang tinggi tersebut berpengaruh secara langsung terhadap permintaan jadwal terbang bagi suatu maskapai penerbangan.

Sesuai data yang diterbitkan oleh Badan Pusat Statistik (BPS) pada tahun 2019 yaitu sebelum masa pandemi Covid-19 terjadi disebutkan bahwa Jumlah penumpang yang bepergian menggunakan angkutan udara dalam penerbangan domestik masih meningkat pada bulan Desember 2019, penumpang domestik yang bepergian naik pesawat sebanyak 6,98 juta penumpang. Jumlah ini meningkat 5,26% dari bulan November 2019 yang mencatat 6,63 juta penumpang yang memilih transportasi udara dalam penerbangan domestik²². Data BPS juga menunjukkan bahwa pada tahun 2020 jumlah penumpang domestik adalah sebesar 32,4 juta, meskipun angka terlihat menurun karena kondisi pandemi Covid-19 jika dilihat angka beberapa bandara justru mengalami kenaikan. Di Bandara Kuala Namu-Medan naik 14,10 persen, Soekarno Hatta-Banten naik 12,17 persen, Ngurah Rai-Denpasar naik 11,55 persen, Juanda-Surabaya naik 2,77 persen, dan Hasanuddin-Makassar naik 0,52 persen²³. Kenaikan angka ini menunjukkan minat terhadap angkutan udara dan tingkat kepercayaannya masih cukup tinggi.

Untuk sektor *cargo* udara sendiri dengan mengambil data dari PT Angkasa Pura I dan II didapat informasi sebagai berikut:

²² <https://nasional.kontan.co.id/news/bps-jumlah-penumpang-penerbangan-domestik-capai-698-juta-desember-2019> tanggal 20 Juni 2021. Pukul 09.35

²³ <https://bisnis.tempo.co/read/1428592/desember-2020-jumlah-penumpang-pesawat-domestik-naik-234-persen/full&view=ok> tanggal 20 Juni 2021. Pukul 09.39

	Tahun		
	2018 (ton)	2019 (ton)	2020 (ton)
PT Angkasa Pura I	457.749	427.136	436.049
PT Angkasa Pura II	980.878	788.331	652.741
Jumlah	1.438.627	1.215.467	1.088.790

Tabel II: Jumlah *cargo* udara tahun 2018 sampai dengan tahun 2020

Sumber: Laporan Tahunan PT Angkasa Pura I dan II

Dari data tersebut dapat diketahui bahwa terjadi penurunan di tahun 2020 akibat pandemi Covid-19 yang memiliki *impact* ke semua lini dan sektor. Namun pada Januari 2021, secara global volume kargo udara kembali ke level sebelum Covid dengan permintaan bahkan meningkat dibandingkan dengan level 2019 pada bulan tersebut. Statistik terbaru dari IATA menunjukkan bahwa volume kargo udara pada bulan Januari naik sebesar 1,1% dibandingkan dengan level 2019 dan 6,1% tahun ke tahun²⁴. Secara nasional Pada kuartal 1 tahun 2021 ini, Angkasa Pura I sudah melayani lalu lintas 105.411 ton kargo udara. Dan diprediksi pada akhir tahun 2021 jumlah kargo udara yang dilayani di 15 bandaranya mencapai 445.049 ton. Untuk menjaga kenaikan jumlah *cargo* udara sesuai prediksi tersebut dibutuhkan pengembangan dari pelayanan *cargo* salah satunya pembangunan dan pengembangan bandar udara khusus *cargo* udara.

Vice President Corporate Secretary Angkasa Pura I Handy Heryudhitiawan mengungkapkan untuk jangka panjang, beberapa rencana perluasan bisnis yang akan dilakukan yaitu optimalisasi kargo dengan memanfaatkan potensi trafik kargo akibat pertumbuhan e-commerce yang tinggi dan program Pemerintah (Kawasan Ekonomi Khusus) yang mendukung. Selain itu juga akan dibangun hub kargo udara dan penyedia layanan logistik terintegrasi di dalam dan luar bandara²⁵. Dengan semakin banyaknya perusahaan yang terjun dalam bidang layanan kargo udara internasional, persaingan akan semakin ketat karena lahan

²⁴ <https://www.beritatrans.com/artikel/206470/IATA-Kargo-Udara-Januari-2021-Pulih-Kembali-ke-Level-Sebelum-Covid-19/> tanggal 20 Juni 2021 pukul 09.43

²⁵ <https://industri.kontan.co.id/news/ap-i-proyeksikan-kenaikan-trafik-penumpang-29-dan-trafik-pesawat-20-pada-2021> tanggal 20 Juni 2021. Pukul 09.45.

yang ada terbatas jumlahnya. Dengan meningkatnya permintaan jasa angkutan layanan kargo udara internasional antar negara ASEAN terkait dengan layanan kargo udara internasional, maka pelaku usaha bisnis meminta pemerintah, dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, segera mengeluarkan kebijakan yang mengatur keamanan dan keselamatan penerbangan untuk layanan *cargo* udara internasional guna memacu pendapatan dari sektor tersebut, dengan seiring tersebut harus direncanakan program pengembangan dan pembangunan bandar udara yang khusus menangani *cargo* udara beserta paket regulasi yang tepat.

13. Penataan Tata Kelola Bandar Udara.

Pemikiran menjadikan *pilot project* bandar udara khusus *cargo* udara membutuhkan perencanaan lanjutan yaitu penyiapan langkah-langkah secara matang sesuai dengan regulasi yang ada baik secara nasional maupun internasional dan perencanaan penyiapan, pengembangan serta pembangunan sarana prasarana dari bandar udara *cargo* ini. Perencanaan dalam tata kelola bandar udara sangat dibutuhkan guna mendapatkan acuan atau pedoman dalam pelaksanaan suatu kegiatan sehingga mampu untuk mencapai tujuan yang telah disepakati. George Terry dalam bukunya *Principles of Management* “*Planning is the selecting and relating of facts and the making and using of assumptions regarding the future in the visualization and formulation to proposed of proposed activation believed necessary to accieve desired result*”, yang apabila diterjemahkan berbunyi perencanaan adalah pemilihan fakta dan penghubungan fakta-fakta serta pembuatan dan penggunaan perkiraan-perkiraan atau asumsi-asumsi untuk masa yang akan datang dengan jalan menggambarkan dan merumuskan kegiatan-kegiatan yang diperlukan untuk mencapai hasil yang diinginkan²⁶. Keterkaitan dengan perencanaan adalah aturan-aturan atau regulasi yang mengatur tentang bandar udara khusus *cargo* udara dan tata kelola yang perlu disiapkan. Selain itu yang menjadi landasan hukum dalam pelaksanaan tata kelola bandar udara khusus *cargo* udara ini adalah sesuai dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia 32 Tahun 2021 tentang

²⁶ <https://www.hestanto.web.id/teori-manajemen-menurut-george-r-terry/> tanggal 21 Agustus 2021 pukul 13.10 WIB.

Penyelenggaraan Bidang Penerbangan terutama hal-hal yang menyangkut tentang *cargo* udara.

a. *Pilot Project Bandar Udara Halim Perdanakusuma sebagai center point of cargo distribution*

Bandar udara Halim Perdanakusuma mempunyai sejarah yang panjang dalam peranannya di dunia penerbangan Indonesia merupakan saksi sejarah transportasi Indonesia dan internasional, menjadi bandara komersial untuk membantu penerbangan dari Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta yang cukup padat. Adanya Bandar Udara Halim Perdanakusuma sangat membantu baik untuk pertahanan negara atau untuk penerbangan pribadi maupun komersil. Bandara ini juga dikelola langsung oleh pihak Angkasa Pura dan TNI Angkatan Udara. Bandar udara ini terletak di wilayah administrasi Kelurahan Khusus Halim Perdanakusuma, serta sebagian berada di wilayah Kecamatan Makasar, Kotamadya Jakarta Timur, Pemerintah Propinsi DKI Jakarta dan jarak sekitar 12 Km dari pusat kota Jakarta dengan luas lahan 170 Ha yang merupakan bagian dari Pangkalan Udara (Lanud) Halim Perdanakusuma. Bandara Halim Perdanakusuma sudah memenuhi ketentuan standar penerbangan sipil seperti yang diisyaratkan pada ICAO Annex 14 serta FAA. Berdasarkan kondisi eksisting, Bandara Halim Perdanakusuma memiliki panjang *runway* sepanjang 3660 x 45 meter dengan arah *runway* 06 – 24. Lebar *taxiway* ±25 meter, memiliki 2 buah *exit taxiway* dengan sudut 90° dan 1 buah *exit taxiway* dengan sudut 45°. Jam operasional bandara 24 jam. Posisi apron berada di sebelah utara dengan jarak dari *runway center line* ke tepi apron sepanjang 183 m. Bandar Udara Halim Perdanakusuma mampu didarati pesawat sekelas Air Bus A-330 dan saat ini menampung jenis pesawat Air Bus A.330, Boeing B-737 Series, Boeing B-737 ER Series 900. Selain penerbangan sipil juga digunakan

untuk penerbangan militer oleh TNI-AU dan TNI-AL, dengan total pergerakan pesawat udara sebanyak maksimal 126 pergerakan/hari²⁷.

Bandar udara ini memiliki fasilitas seperti bandar udara pada umumnya yaitu terminal penumpang, terminal *cargo*, *apron*, *runway* dan fasilitas pendukung lainnya. Salah satu prasarana yang harus diperhatikan oleh pengelola bandar udara adalah terminal *Cargo*²⁸. Senada dalam pembahasan ini, setiap bandar udara mempunyai fasilitas *Cargo* maka Bandar Udara Halim Perdanakusuma dapat dikembangkan juga menjadi khusus menangani *Cargo* udara. *Cargo* yang dilayani di Terminal *Cargo* Bandar Udara Halim Perdanakusuma terbagi menjadi 3 jenis, yaitu:

- 1) *General Cargo*. *Cargo* atau barang yang memiliki sifat tidak membahayakan, tidak mudah rusak, busuk atau mati, barang yang tidak memerlukan penanganan khusus, namun tetap harus memenuhi persyaratan yang ditetapkan dan aspek *safety*.
- 2) *Special Cargo*. *Cargo* atau barang yang memerlukan penanganan khusus (*special handling*).
- 3) *Irregularity Cargo*. *Cargo* atau barang yang dalam proses penerimaan atau pengiriman yang mengalami kemacetan karena tidak sesuai dengan *standard operation procedure* yang berlaku.

Menurut data volume *Cargo* Bandar Udara Halim Perdanakusuma pada tahun 2019 sampai dengan 2020 adalah rata-rata 1.135.305 ton sebagai hasil akumulasi dari per-bulannya. Data sampai dengan Maret 2020 menunjukkan pada periode sebelumnya terjadi angka kenaikan, namun akibat pandemi Covid-19 pada bulan Maret mengalami penurunan. Pada periode Februari dan Maret 2020 *Cargo* di Bandar Udara Halim Perdanakusuma sempat mengalami penurunan hal ini disebabkan oleh adanya pandemi Covid-19 dan permasalahan ini dialami semua sektor transportasi. Namun seiring dengan turunnya angka penumpang pesawat karena pandemi ternyata pertumbuhan

²⁷ http://repository.trisakti.ac.id/usaktiana/digital/0000000000000095163/2018_TA_STL_08212036_Bab-1.pdf

²⁸ Ashford, N., Mumayiz, S., & Wright, P., 2011. *Airport Engineering Planning, Design, and Development of 21st Century Airports*, New Jersey: John Wiley & Sons, Inc

atau kenaikan *cargo* masih menunjukkan angka yang cukup memberikan harapan. Executive General Manager (EGM) Bandara Halim Perdanakusuma Nandang Sukarna mengatakan, banyak maskapai yang beralih menjadi angkutan *cargo* saat larangan mudik Lebaran 6-17 Mei 2021. Beliau berujar, kebanyakan maskapai mengalihkan layanan mereka seperti apa yang kini dilakukan oleh beberapa layanan pelayaran Pelni dan sebagainya. "Ya, hampir sama seperti Pelni dan sebagainya itu, jadi beralih ke *cargo*"²⁹, meningkatnya volume *cargo* tentunya akan berdampak pada kebutuhan kapasitas yang dimiliki terminal *cargo*, maka dibutuhkan perencanaan pengembangan terminal *cargo* di Bandar Udara Halim Perdanakusuma agar mampu mengimbangi volume *cargo* yang terus meningkat. Beberapa hal yang mendasari pemilihan Bandar Udara Halim Perdanakusuma menjadi *Pilot project* bagi bandar udara khusus *cargo* udara yaitu:

- 1) Tingkat kepadatan *air traffic* dan penumpang di Bandar Udara Soekarno-Hatta adalah sangat padat pada masa normal yaitu masa sebelum pandemi covid-19. Pergerakan pesawat tertinggi bisa mencapai 524 penerbangan atau 43,6% dari kapasitas yang ada yakni 1.200 penerbangan/hari. Tak hanya *traffic* terbang yang melonjak, jumlah penumpang juga mencapai titik puncak yaitu mencapai 45.745 penumpang dalam sehari. Melihat data tersebut maka akan menambah beban bandar udara apabila diberikan penambahan beban *cargo* udara, untuk itu sebagai salah satu argumen mengapa Bandar Udara Halim Perdanakusuma sebagai *pilot project* bandar udara khusus *cargo*.

²⁹ <https://megapolitan.kompas.com/read/2021/05/09/15554981/bertahan-dari-kebijakan-larangan-mudik-maskapai-penerbangan-banting-setir?page=all>. tanggal 25 Juni 2021, pukul 17.01 WIB

Bandara Utama	Kedatangan	Keberangkatan
Polonia	1 313 501	188 473
Soekarno Hatta	8 621 796	1 517 922
Juanda	2 747 248	199 102
Ngurah Rai	1 775 528	1 354 682
Hasanudin	1 797 572	-

Tabel III: Jumlah Penumpang di Bandar Utama Tahun 2020 Sumber: PT
Angkasa Pura I dan II

- 2) Belum optimalnya Bandar Udara Kertajati Majalengka yang diresmikan pada tanggal 24 Mei 2018 sebagai bandar udara terbesar kedua setelah Bandar Udara Soekarno-Hatta yang bertujuan untuk mengurangi kepadatan di Bandar Udara Soekarno-Hatta. Bandar udara ini sampai saat ini masih dirasakan belum optimal untuk mencapai tujuan dibangunnya karena antara lain:
- a) Masyarakat masih mempunyai ketergantungan pada Bandar Udara Husein Sastranegara Bandung dan Bandar Udara Soekarno-Hatta sehingga penumpang yang melalui bandar udara ini berkurang ditambah dengan adanya pandemi Covid-19. Hal ini menyebabkan beberapa maskapai menutup beberapa rute penerbangan dari dan ke Bandar Udara Kertajati seperti Citilink dan Lion Air, fenomena yang terjadi sekarang bandar udara tersebut menjadi tempat parkir pesawat³⁰. *Mindset* masyarakat yang belum tertarik pada jalur udara. Kurangnya penumpang pun membuat target rute harian dan penumpang tahunan sulit dicapai, sebab banyak rute yang tutup sementara. Alhasil, okupansi hanya sekitar 20 persen³¹.
 - b) Belum optimalnya Bandar Udara Kertajati lainnya adalah letak menara *Air Traffic Control* (ATC) berada disebelah *Runway* yang dapat membahayakan penerbangan³². Selain itu jumlah *parking stand* untuk apron pesawat hanya sejumlah 10 pesawat,

³⁰ <https://www.goala.app/id/blog/bisnis/bandara-kertajati-sejarah-hingga-fakta-terkini/> pada tanggal 22 Agustus 2021 pukul 10.32 WIB.

³¹ <https://www.liputan6.com/bisnis/read/3937348/terkuak-ini-5-penyebab-bandara-kertajati-sepi-penumpang> pada tanggal 22 Agustus 2021 pukul 10.38 WIB.

³² <http://translogtoday.com/2018/06/09/bijb-kertajati-banyak-kekurangan-pemerintah-diminta-evaluasi-total> pada tanggal 22 Agustus 2021 pukul 11.01 WIB.

jauh lebih sedikit dibanding jumlah *parking stand* bandar udara lain seperti Bandar Udara Juanda (44 *parking stand*), Bandar Udara Ahmad Yani (25 *parking stand*) (44 *parking stand*), Bandar Udara Sultan Hasanuddin (40 *parking stand*) dan Bandar Udara Halim Perdanakusuma (13 *parking stand*)³³. Apabila Bandar Udara Kertajati difungsikan juga sebagai Bandar Udara khusus *cargo* udara maka *parking stand* harus berbagi lagi dengan pesawat penumpang komersil.

- c) Belum optimalnya dukungan intermoda. Bandar Udara Kertajati belum optimal karena tidak didukung dengan intermoda dan *hinterland* atau kawasan komersial. Jaraknya ke Bandung dan Jakarta cukup jauh, yakni sekitar 170 km ke Bandung dengan waktu tempuh normal 2,5-3 jam, sementara jarak ke Jakarta sekitar 240 km dengan waktu tempuh 4-5 jam. Jarak yang jauh ini membuat Bandar Udara Kertajati tidak ideal sebagai penyangga Bandara Husein Sastranegara Bandung dan Bandara Soekarno-Hatta Jakarta. Jarak yang jauh justru menimbulkan biaya tinggi dan risiko lebih besar bagi pengguna jasa bandara.
- d) Rencana pengaktifan Bandar Udara Kertajati sebagai kawasan perawatan pesawat (*maintenance, repair. Overhaul/MRO*). Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi mengatakan rencananya fasilitas MRO akan dibangun melalui kolaborasi antara TNI dan PT Garuda Maintenance Facility (GMF) Aero Asia Tbk yang merupakan anak usaha dari PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. Kebetulan, GMF sudah mengantongi lisensi MRO dari Amerika Serikat ³⁴.

- 2) Kualitas aksesibilitas bandar udara mengacu pada nilai dari jarak tempuh, waktu tempuh, dan besaran tergantung biaya bagaimana penumpang mengakses bandar udara. Keseluruhan nilai-nilai

³³ <http://dephub.go.id/welcome/readPost/10-januari-bandara-halim-mulai-layani-penerbangan-berjadwal-60054> pada tanggal 22 Agustus 2021 pukul 11.05 WIB.

³⁴ <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20210331115609-92-624298/melihat-bandara-kertajati-yang-akan-dijadikan-bengkel-pesawat> pada tanggal 22 Agustus 2021 pukul 11.05 WIB.

tersebut mungkin dapat dikaitkan dengan keuangan dan hal tersebut dapat dihitung.

- 3) Konektivitas Antar Kota. Bandar Udara Halim Perdanakusuma memiliki kedekatan dari segi jarak dan waktu tempuh dari beberapa daerah asal di wilayah Metropolitan Jakarta, dan beberapa daerah pinggiran seperti Bogor, Depok, dan Bekasi. Halim Perdanakusuma dapat dipandang memiliki nilai waktu yang lebih tinggi dibandingkan Soekarno-Hatta.
- 4) Sarana pendukung untuk akses masuk ke Bandar Udara Halim Perdanakusuma dapat dikembangkan dengan bekerja sama antara pihak PT Angkasa Pura II, TNI AU dan Pemda DKI Jakarta. Akses yang dimaksud adalah sarana dan prasarana jalan yang memenuhi persyaratan optimal untuk mendukung lalu lintas arus pembawa *cargo* melalui transportasi darat. Jalur jalan pendekat dapat dibangun dengan menghubungkan jalan tol seputaran kawasan tersebut seperti *Jakarta Outer Ring Road (JORR)*, *Inner Ring Road* (tol dalam kota), tol Cikampek dan Jagorawi ke gudang-gudang *cargo* yang ada di Bandar Udara Halim Perdanakusuma.
- 5) Konektivitas Sistem Logistik Nasional. Dalam konteks konektivitas sistem logistik nasional (sislognas) Bandar Udara Halim Perdanakusuma sebagai *hub* (bandar udara pengumpul) memiliki cakupan pelayanan yang luas dari berbagai bandar udara di Indonesia dan internasional, ini dilihat dari lalu lintas *Cargo* pada tabel di atas dimana lalu lintas *Cargo* dari berbagai daerah dan negara masuk ke dalam bandar udara ini.
- 6) Konektivitas Antar Koridor Ekonomi. Konteks ini menyangkut pada wilayah pembangunan ekonomi Indonesia yang terdiri dari 4 pusat pertumbuhan, masing-masing wilayah dibagi menjadi beberapa wilayah pembangunan³⁵, yaitu Medan, Jakarta, Surabaya dan Makassar sebagai pusat pertumbuhan yang membawahi beberapa wilayah. Dengan pembagian wilayah tersebut, sebagian besar

³⁵ <https://geograpik.blogspot.com/2019/08/pembagian-wilayah-pembangunan-di.html> tanggal 26 Juni 2021, Pukul 20.39 WIB.

masuk dalam jangkauan dan rute-ruta penerbangan yang sudah ada. Artinya dengan posisi dari Bandar Udara Halim Perdanakusuma maka jalur distribusi untuk kepentingan pembangunan dalam wilayah-wilayah tersebut akan sangat mudah dijangkau.

- 7) Bandar Udara Halim Perdanakusuma terletak di dalam lingkungan militer yaitu dibawah wilayah Lanud Halim Perdanakusuma sehingga faktor keamanan lingkungan di bawah pengawasan ketat oleh Pihak TNI AU. Secara strategis dari faktor keamanan maka bandar udara ini terbilang sangat ketat pengawasannya baik dari gangguan melalui sisi darat maupun udara. Letak bandar udara ini memungkinkan sebagai tempat *emergency* bagi pengiriman *cargo* yang mempunyai urgenitas yang tinggi termasuk dalam pengiriman bantuan-bantuan bagi bencana dan sejenisnya.
- 8) Dengan Halim Perdanakusuma sebagai bandar udara khusus *cargo* maka tidak akan mempengaruhi mobilitas fungsi khusus Lanud Halim Perdanakusuma sebagai tempat *take off* dan *landing* nya pesawat-pesawat VIP/VVIP/kenegaraan. Situasi yang ada sekarang apabila ada kegiatan kenegaraan maka bandar udara tersebut akan menjadi area terbatas sementara waktu dengan memberikan *notifcation to airmen* (NOTAM) bahwa pesawat sipil tidak dapat melintas, *take off* dan *landing* di bandar udara tersebut selamam beberapa waktu. Pengaruh yang ditimbulkan adalah munculnya keterlambatan/*delay* penerbangan bagi pesawat sipil/komersil. Keterlambatan ini akan mempengaruhi secara ekonomis bagi pesawat penumpang karena ada waktu tertunda untuk sampai pada tempat tujuan. Sebaliknya pesawat *cargo* tidak akan banyak terpengaruh terhadap keterlambatan ini karena mereka tidak akan terlalu dituntut untuk tepat waktu.
- 9) Segi pemanfaatan lahan dari Lanud Halim Perdanakusuma dapat dioptimalkan, beberapa area Lanud dapat dimanfaatkan untuk pembangunan gudang-gudang *cargo* dan fasilitas pendukung lainnya bagi eksistensi bandar udara *cargo*. Hal ini lebih bernilai ekonomis dan menghasilkan pendapatan yang besar untuk kepentingan

pertumbuhan ekonomi. Wilayah Lanud Halim Perdanakusuma sebagian dipergunakan untuk fasilitas lapangan golf tentunya secara nilai ekonomis dan untuk mendukung pertumbuhan ekonomi dinilai kurang optimal jika dibandingkan dengan pemanfaatan lahan untuk mendukung berkembangnya bandar udara khusus *cargo* udara.

b. Regulasi Tentang Bandar Udara dan *Cargo* Udara.

Saat ini Indonesia belum memiliki aturan yang terkait dengan keamanan dan keselamatan penerbangan untuk layanan *cargo* udara internasional. Akibat hal tersebut, negara kehilangan pendapatan dari layanan *cargo* udara cukup besar selama bertahun-tahun. Banyak bandar udara internasional dan lokasi yang strategis tidak bisa menjadikan lokasi transit arus layanan *cargo* udara internasional. Hal ini terkait dengan layanan *cargo* udara internasional yang merupakan hal utama yang diperhatikan oleh pelaku usaha bisnis dari negara lain yang lebih memilih bandar udara yang telah mempunyai aturan terhadap hal itu sebagai tempat transit.

Banyak bandar udara internasional dan lokasi yang strategis tidak bisa menjadikan lokasi transit arus layanan *cargo* udara internasional. Hal ini terkait dengan layanan *cargo* udara internasional yang merupakan hal utama yang diperhatikan oleh pelaku usaha bisnis dari negara lain yang lebih memilih bandar udara yang telah mempunyai aturan terhadap hal itu sebagai tempat transit. Namun akibat dari kurangnya perhatian pemerintah terhadap bandar udara-bandar udara internasional menjadikan hub (pusat distribusi) arus layanan *cargo* udara internasional kini berada di Singapura atau Hongkong. Misalnya pengiriman paket dari Eropa ke Balikpapan memilih tempat transit di Singapura dibandingkan dengan Bandar udara Soekarno Hatta³⁶. PT Angkasa Pura II (AP II) menyebut paket atau *cargo* udara dari Indonesia harus transit di Bandara Changi, Singapura, sebelum dibawa dan disebar ke berbagai negara. Padahal bisnis *cargo* udara sangat menjanjikan sejalan

³⁶ Juanda Siahaan, 2011, "Layanan *Cargo* Udara Internasional di Bandar Udara Soekarno Hatta", Jakarta, Jurnal Penelitian Perhubungan Udara Vol. 37 No. 2, Pusat Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Udara.

dengan bisnis angkutan penumpang udara. Direktur Utama AP II menyebutkan Semua barang dari Sumatera, Jawa dan sebagainya harus dibawa ke Singapura dulu. AP II mengklaim bisnis *cargo* udara di area bandara baru berkontribusi 2% dari total pendapatan perseroan. Padahal, rata-rata kontribusi pendapatan *cargo* di bandara dunia mencapai 20% dari total *revenue* (pendapatan). Pendapatan kargo di bandara-bandara AP II baru berkontribusi 2% dari total *revenue*³⁷.

Untuk menjamin penyelenggaraan kebandarudaraan sebagai pusat kegiatan pelayanan angkutan udara dan unit bisnis yang efektif, efisien, dan mampu menggerakkan perekonomian wilayah, undang-undang juga memuat persyaratan, prosedur, dan standar kebandarudaraan, tatanan kebandarudaraan nasional, penetapan lokasi, pengoperasian, fasilitas dan personel bandar udara, pengendalian daerah lingkungan kerja, dan kawasan keselamatan operasi penerbangan di sekitar bandar udara untuk kepentingan keselamatan dan keamanan penerbangan, serta kelestarian lingkungan.

Dalam penyelenggaraan bandar udara diatur juga pemisahan yang tegas antara regulator dan operator bandar udara dengan dibentuknya Otoritas Bandar Udara, serta memberi peluang lebih luas terhadap peran serta swasta dan pemerintah daerah dalam penyelenggaraan bandar udara. Sebagai bahan pemikiran bahwa untuk mengatur model bandar udara khusus sebagai sarana tempat penampungan dan jalur distribusi *cargo* udara belum terwadahi, artinya pemerintah hendaknya mengambil langkah-langkah untuk memberikan kejelasan aturan dan dasar legalisasi hukum tentang penyediaan bandar udara *cargo*.

Regulasi untuk tatanan pengelolaan bandar udara khusus *cargo* udara mempunyai nilai yang sangat penting dengan mengakomodir dari kepentingan-kepentingan dari pihak pemerintah selaku pengemban amanat

³⁷ <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-3079405/bos-ap-ii-kargo-dari-indonesia-transit-di-singapura-sebelum-ke-negara-tujuan>. Pada tanggal 21 Agustus 2021 Pukul 08.01 WIB.

rakyat dan pelaku bisnis usaha di bidang *cargo* udara, sehingga dapat tercipta. Penataan regulasi oleh pemerintah menurut Arfan Faiz Muhlizi melalui tiga langkah yaitu; 1) evaluasi seluruh peraturan perundang-undangan, 2) penguatan pembentukan peraturan perundang-undangan, dan 3) pembuatan *data base* peraturan perundang-undangan yang terintegrasi³⁸.

Penataan tata kelola bandar udara khusus *cargo* udara dalam hal penyiapan regulasinya harus memenuhi aturan-aturan yang melingkupi beberapa hal:

- 1) Pemerintah mengeluarkan peraturan dasar yang mengatur bagaimana mengembangkan dan membangun bandar udara khusus *cargo* udara sebagai pedoman dalam merancang sehingga ada kesamaan visi dan tujuan dengan program pemerintah untuk menata kesejahteraan masyarakat dan membangun perekonomian nasional. Peraturan tersebut terintegrasi dengan peraturan lainnya seperti peraturan tentang tatanan kebandarudaraan nasional, peraturan tentang pelayanan *cargo* udara dan peraturan perundang-undangan lainnya yang terkait dengan berdirinya bandar udara *cargo* sehingga menghindari dualisme aturan dan kontradiksi aturan.
- 2) Perkembangan lingkungan strategis global dan regional dalam ruang lingkup transportasi udara serta *cargo* udara harus mendapatkan perhatian dalam penyusunan regulasi. Kebijakan-kebijakan internasional secara langsung dan tidak langsung akan mempengaruhi kebijakan nasional dalam kaitan pembahasan ini. Regulasi-regulasi dari IATA yang terkait dengan pelaksanaan transportasi udara kemudian pedoman dari Annex di ICAO harus menjadi bagian sumber dari penyusunan regulasi dengan tujuan supaya tidak terjadi benturan kebijakan dan peraturan yang dapat merugikan pertumbuhan bandar udara *cargo*. Selain itu harus dilihat juga bagaimana kebijakan dari

³⁸ Arfan Faiz Muhlizi, 2017, Penataan Regulasi Dalam Mendukung Pembangunan Ekonomi Nasional, Jakarta, Jurnal *Rechtsvinding* Vol 6 No 3 BPHN

organisasi ekonomi di internasional agar tidak terbentur regulasi mereka.

- 3) Penyiapan regulasi untuk pihak-pihak yang bermain dan mempunyai kepentingan sebagai pelaku bisnis di bidang *cargo* udara guna mencegah adanya malpraktik dan ketidak selarasan tujuan mereka dengan tujuan pemerintah dalam pengembangan bandar udara *cargo* untuk tujuan pertumbuhan ekonomi nasional.

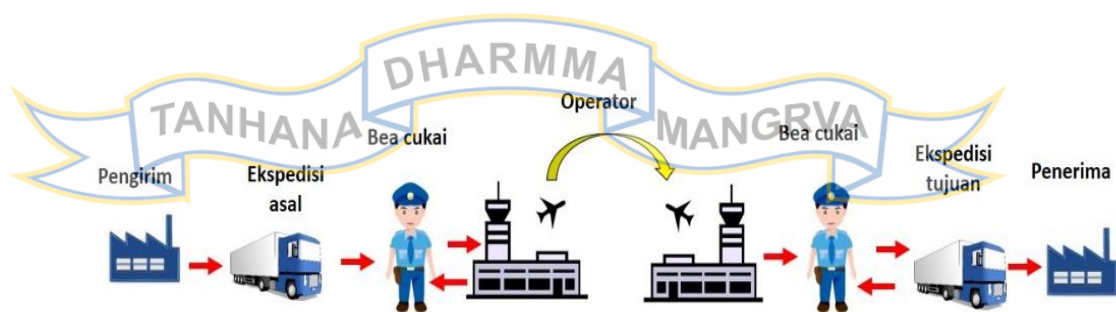
c. Penataan Bandar Udara menjadi Bandar Udara Khusus *Cargo* Udara.

Pada angkutan *cargo* udara, proses perpindahan moda di bandara memiliki peran penting terkait pemenuhan kepastian jadwal pengiriman maupun penerimaan barang. Para pengguna jasa seperti sangat peduli terhadap efektivitas proses yang ada di terminal *cargo* bandara. Hal ini disebabkan karena faktor kelancaran atau waktu proses perpindahan angkutan barang antar moda di terminal *cargo* bandara dapat mempengaruhi biaya operasional. Untuk itu diperlukan peningkatan kualitas pelayanan di bandar udara yang berarti perubahan dan penataan kembali manajemen dan tata kelola bandar udara untuk dikhususkan pada bandar udara *cargo* udara.

Menurut Ashford, dkk (2011), penanganan barang di terminal *cargo* meliputi empat fungsi, yaitu konversi, pemilahan, penyimpanan, serta fasilitasi dan dokumentasi pada proses konversi, barang-barang yang memiliki ukuran kecil digabung menjadi satu unit yang lebih besar agar lebih mudah dalam penanganannya saat diproses di sisi udara maupun di pesawat. Proses pemilahan dimaksudkan untuk memilah dan menggabungkan sejumlah barang untuk dijadikan satu beban pesawat dengan tujuan yang sama. Penyimpanan diperlukan untuk melakukan perakitan dengan cara melakukan konversi dan pemilihan. Fasilitasi dan dokumentasi merupakan proses transfer fisik yang melibatkan operator bandara dan instansi pemerintah terkait. Adapun proses aliran

cargo di bandara terdiri dari dua bentuk, yaitu aliran pengiriman *cargo* (*out-going*) dan aliran kedatangan *cargo* (*in-coming*)³⁹.

Penataan bandar udara *cargo* udara sendiri agar lebih efisien dan efektif dalam pelayanannya serta dalam fungsi kegunaan bandar udara tersebut, karena dengan penataan dan peningkatan kinerja fasilitas *cargo* udara dapat menciptakan keunggulan yang kompetitif yang mendorong laju pertumbuhan ekonomi. Terminal *cargo* mempunyai fungsi sebagai tempat untuk proses pengiriman dan penerimaan *cargo* atau muatan udara yang bersifat domestik dan internasional, yang terbagi dalam dua jenis yaitu; 1) sebagai terminal barang (*freight terminal*); dan 2) terminal pos (*airmail terminal*). Tiga pelaku utama dalam rantai pasokan *cargo* udara di sisi ekspor adalah pengirim, ekspedisi (*forwarder*) dan operator. Untuk impor, ekspedisi tujuan dan penerima barang juga memainkan peran penting. Produk yang sering diangkut oleh angkutan udara adalah: 1) Barang yang mudah rusak (buah-buahan, sayuran, ikan segar, bunga); 2) Barang bernilai tinggi (emas, uang kertas); 3) Barang berteknologi tinggi; 4) Obat-obatan; 5) Suku cadang (untuk mencegah lini produksi berhenti di pabrik-pabrik); 6) Binatang hidup; 7) Barang dengan siklus hidup ekonomi yang singkat (bahan radio-aktif, koran), dan 8) Barang-barang yang termasuk dalam *dangerous goods*⁴⁰.



Gambar 4. Jalur Cargo Udara

³⁹ Fadriansyah Anwar, 2015, "Analisa Kualitas Pelayanan Terminal *Cargo* Bandara Dengan Jaringan Probabilistik", Jakarta, Warta Ardha Jurnal Perhubungan Udara Volume 41 No. 2 Juni 2015, hal 60.

⁴⁰ IATA *Cargo Agent's Handbook, Resolution 801-Worldwide 43rd Edition*, 2020.

Barang yang bernilai tinggi diangkut melalui udara untuk dua alasan. Alasan pertama adalah keselamatan: pengiriman cepat berarti lebih sedikit resiko masalah dengan pengiriman. Jika pengiriman dilakukan melalui laut selama beberapa minggu, maka jauh lebih rentan terhadap pencurian atau pembajakan. Alasan kedua adalah bahwa untuk barang yang bernilai tinggi, biaya transportasi relatif terhadap nilai produk diabaikan.

Menurut Undang – Undang Republik Indonesia No.1 Tahun 2009 menyebutkan pengertian dari *cargo* yaitu “*cargo* adalah setiap barang yang diangkut oleh pesawat udara termasuk hewan dan tumbuhan selain pos, barang, kebutuhan pesawat selama penerbangan, barang bawaan, atau barang yang tidak bertuan⁴¹. Sedangkan menurut IATA *cargo* udara dibagi menjadi:

- 1) *General Cargo*. *General Cargo* adalah barang-barang kiriman biasa sehingga tidak perlu memerlukan penanganan secara khusus, namun tetap harus memenuhi persyaratan yang ditetapkan dan aspek keamanan. Contoh barang yang dikategorikan *general cargo* antara lain barang-barang keperluan rumah tangga, peralatan kantor, peralatan olahraga, pakaian, dan lain-lain.
- 2) *Special Cargo*. *Special Cargo* adalah barang-barang kiriman yang memerlukan penanganan khusus. Jenis barang ini pada dasarnya dapat diangkut lewat angkutan udara dan harus memenuhi persyaratan dan penanganan secara khusus sesuai dengan regulasi IATA dan atau pengangkut. Barang benda atau bahan yang termasuk dalam kategori *special cargo* adalah sebagai berikut.
 - a) *Valuable Goods (VAL)*, yaitu barang-barang berharga dan mengandung unsur kimia didalamnya. Contohnya adalah logam mulia, perhiasan, kertas/dokumen berharga.
 - b) *Perishable Goods (PER)* yaitu barang-barang yang peka waktu. barang-barang yang mudah rusak/busuk karena

⁴¹ Undang-undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan pasal 1

perubahan temperature dan cuaca. *Perishable Goods* dibagi menjadi *perishable flower (PEF)*, *perishable fish (PEF)*, *perishable meat (PEM)*, dan *perishable food (PEP)*.

- c) *Living Human Organ (LHO)*, yaitu *cargo* berupa organ tubuh manusia untuk keperluan transplantasi dan lain-lain.
 - d) *Live Animal (AVI)* yaitu *cargo* berupa kiriman binatang hidup.
- 3) *Heavy Cargo (HEA)*. *HEA* yaitu *cargo* yang berat per kolinya melebihi 150 kg. Contohnya adalah mesin, baja dan lain-lain.
 - 4) *Frozen Cargo (FRC)*. *FRC* yaitu berupa benda yang dibekukan.
 - 5) *Human Remains (HUM)*. *HUM* adalah pengangkutan jenazah manusia melalui udara baik bentuk jenazah utuh (jasad), sudah dikremasi/abu, dibalsem atau tidak dibalsem.

Dalam terminal *cargo*, setiap barang yang masuk harus diproses dan melalui system sirkulasi yang telah ditentukan. Sistem sirkulasi *cargo* tersebut berdasarkan SNI 03-7047-2004 antara lain⁴²:

- 1) Tempat proses pemuatan/penurunan *cargo* antara pesawat terbang *cargo* dan penumpang harus terpisah.
- 2) Sirkulasi *cargo* dari pesawat ke terminal *cargo* dan sebaliknya harus lancar dan melalui rute terpendek. Selain itu, akses menuju terminal *cargo* baik dari apron maupun sisi darat harus langsung dan nyaman.

Menurut SNI 03-7074-2004 Pasal 3, Terminal *cargo* merupakan salah satu fasilitas pokok pelayanan di dalam bandar udara untuk memproses pengiriman muatan udara, domestik maupun internasional yang bertujuan untuk kelancaram proses *cargo* serta memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan penerbangan. Terminal *cargo* wajib mempunyai fasilitas penyimpanan khusus yang diperuntukkan untuk barang-barang berharga, barang-barang yang berbahaya (B3) dan lainnya. Ruang pemeriksaan terminal *cargo* digunakan untuk menampung fungsi pemeriksaan. Hal ini dilakukan karena adanya

⁴² Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 29 tahun 2005 tentang Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI) 03-7047-2004 Mengenai Terminal *Cargo* Bandar Udara Sebagai Standar Wajib, pasal 1

pemindahan *cargo* dari moda transportasi darat ke moda transportasi udara atau sebaliknya, dalam ensiklopedia *britannica* juga disebutkan hal di atas “*In the design of air-cargo facilities, special attention must be given to the handling of very heavy and oversized freight, perishables, urgent materials such as serums and human donor organs, high-value goods such as diamonds and gold, hazardous goods, and livestock*”⁴³.

Letak bandar udara *cargo* harus memenuhi persyaratan yang secara umum bersifat strategis, kemudahan sarana transportasi untuk mencapainya, mempertimbangkan faktor lingkungan, adanya faktor nilai ekonomis dan mempertimbangkan dampak yang ditimbulkan bagi kehidupan masyarakat sekitarnya. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 tahun 2019 disebutkan bahwa Tatanan Kebandarudaraan Nasional adalah sistem kebandarudaraan secara nasional yang menggambarkan perencanaan Bandar Udara berdasarkan rencana tata ruang, pertumbuhan ekonomi, keunggulan komparatif wilayah, kondisi alam dan geografi, keterpaduan intra dan antarmoda transportasi, kelestarian lingkungan, Keselamatan dan Keamanan Penerbangan, serta keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya. Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara 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 lainnya⁴⁴.

Tatanan bandar udara diharapkan mampu membuka isolasi dari daerah yang terpencil, tertinggal dan terluar, sehingga akan mampu mendorong roda perekonomian yang akan membawa pada peningkatan perekonomian dan kesejahteraan masyarakat. Mengambil pemikiran tersebut, maka bandar udara khusus *cargo* udara ini harus mampu menjawab tantangan tersebut dengan meletakkannya sebagai

⁴³ <https://www.britannica.com/technology/airport/Cargo-facilities> Pada tanggal 21 Agustus 2021 pukul 09.16 WIB

⁴⁴ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 tahun 2019, pasal 1

pintu gerbang atau *center point* bagi jalur distribusi barang yang masuk dan keluar dari Indonesia yang nantinya akan didistribusikan ke daerah-daerah dengan memanfaatkan keunggulan transportasi udara yaitu tidak terbatas tempat, waktu dan daya jelajah serta daya jangkauan yang tinggi. Pengembangan bandar udara khusus *cargo* udara ini memang tidak serta-merta dengan membangun serentak bandar udara *cargo* pada setiap *central point* di wilayah Indonesia namun secara bertahap berjangka waktu dan mempertimbangkan faktor anggaran dari pemerintah, secara tahap perencanaan dalam pembagian waktu. Hal yang mendasari penentuannya adalah berdasarkan pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 20 tahun 2014, dimana salah satunya dari sekian pertimbangan adalah prakiraan permintaan kebutuhan pelayanan penumpang dan *cargo* merupakan peramalan jumlah pergerakan pesawat udara, penumpang dan *cargo* (demand), prakiraan permintaan kebutuhan pelayanan penumpang dan *cargo* dilakukan berdasarkan pada hasil survei permintaan jasa angkutan udara serta analisa pergerakan dan kebutuhan pengguna jasa angkutan udara dengan memperhatikan antara lain potensi penumpang dan *cargo*⁴⁵.

Sebagai model awal atau *Role-Model/Pilot Project* dalam kajian deskriptif ini adalah pengembangan atau pembangunan pertama bandar udara *cargo* hendaknya berada di *center point* wilayah Indonesia dengan mempertimbangkan kemudahan sarana penghubung moda transportasi lainnya. Dalam pembahasan ini *Pilot Project* yang dikaji adalah penggunaan Bandar Udara Halim Perdanakusuma sebagai bandar udara khusus *cargo* udara dengan pertimbangan letak yang strategis berada di tengah-tengah dan jalur penerbangan dari dalam dan luar negeri yang terakomodir, adanya dukungan dari moda transportasi lainnya dan berada dalam wilayah militer yaitu Pangkalan TNI AU Halim Perdanakusuma sehingga dari keamanan dapat dioptimalkan.

⁴⁵ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 20 tahun 2014 tentang Tata Cara dan Prosedur Penetapan Lokasi Bandar Udara, pasal 16.

Selain itu letaknya yang berada di kota besar memungkinkan dari segi ekonomis dan dengan alasan lain yaitu keterbatasan bandar udara Soekarno-Hatta dalam menampung arus *cargo* udara (penjelasan lebih lanjut akan dibahas pada poin berikutnya). Keterbatasan ini karena selain sebagai bandar udara penumpang juga melayani *cargo* udara sehingga hal ini dapat membatasi lalu lintas pesawat *cargo* yang mendarat di bandar udara tersebut sedangkan seperti yang sudah dibahas sebelumnya *cargo* udara yang mengikuti pesawat penumpang dibatasi jumlah dan volumenya (berbagi dengan jumlah penumpang).

Adapun bandar udara yang melayani *cargo* dan penumpang adalah; Bandar Udara Kualanamu, Bandar Udara SM. Badaruddin II, Bandar Udara Hang Nadim, Bandar Udara Soekarno Hatta, Bandar Udara Juanda, Bandar Udara Supadio, Bandar Udara Sultan Aji Muhammad Sulaiman, Bandar Udara Sultan Hasanuddin, Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai, Bandar Udara Sam Ratulangi dan Bandar Udara Frans Kaisiepo⁴⁶. Kendala yang dihadapi dari kesebelas bandar udara yang ditunjuk oleh pemerintah melalui Kementerian Perhubungan adalah padatnya *air traffic* sehingga belum dapat mengoptimalkan distribusi *cargo* udara. Bandar udara khusus *cargo* udara sangat dibutuhkan dengan alasan yaitu pertama, keterbatasan jumlah *cargo* yang dibawa oleh penumpang dibandingkan dengan kebutuhan akan pengiriman *cargo* yang lebih besar; kedua, keterbatasan ruang bagi *cargo* yang termuat pada pesawat penumpang sehingga belum dapat dimaksimalkan; ketiga, dari pembahasan di awal bahwa pada masa pandemi Covid-19 ini terutama pada rentang waktu tahun 2020 sampai dengan tahun 2021 terjadi penurunan jumlah penumpang berbanding terbalik dengan kenaikan dari kebutuhan akan pengiriman *cargo* udara dan yang keempat adalah dengan penggunaan fasilitas *cargo* udara selain dapat memaksimalkan jumlah muatan *cargo*, juga dapat memuat barang-

⁴⁶ Lampiran II Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 166 Tahun 2019 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional.

barang yang termasuk kategori khusus seperti *dangerous goods* atau bahan pokok bagi masyarakat tanpa adanya resiko apabila dibandingkan muatan *cargo* tersebut menjadi satu dengan pesawat penumpang.

d. Penataan Bandar Udara Menjadi Bandar Udara Khusus *Cargo* Dalam Perencanaan Waktu.

Pembangunan dan pengembangan bandar udara khusus *cargo* udara ini membutuhkan pentahapan dalam perencanaan, sesuai dengan teori manajemen dalam pembagian perencanaan berdasarkan waktu sehingga langkah-langkah kegiatan dapat tersusun dan tujuan kegiatan tercapai sesuai dengan yang diharapkan⁴⁷.

- 1) Pengembangan Bandar Udara *Cargo* Dalam Jangka Pendek. Pengembangan ini dilaksanakan dalam jangka waktu kurang dari 4 tahun, dengan mencakup semua tahap persiapan dan penyiapan regulasi dasar sebagai asas legalitas pembentukan bandar udara khusus *cargo* udara.
 - a) Penyiapan Regulasi dan Legalisasi Bandar Udara Khusus *cargo* udara. Regulasi tentang penerbangan khususnya bandar udara sudah diterbitkan oleh pemerintah baik itu berupa undang-undang, peraturan pemerintah atau peraturan menteri, termasuk juga dengan pengaturan tentang *cargo* udara yang didasari oleh aturan internasional seperti aturan IATA. Namun sejauh ini belum ada dasar aturan yang menunjuk khusus tentang bandar udara khusus *cargo* udara. Regulasi ini penting sebagai asas legalitas berdirinya bandar udara *cargo* dengan memisahkan fungsinya secara lebih spesifik yaitu sebagai bandar udara yang menampung lalu lintas *cargo* udara. Pembuatan regulasi ini dapat merujuk pada peraturan-peraturan yang mengatur tentang penerbangan dan bandar udara seperti undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan dan aturan-aturan lainnya. Untuk itu perlu adanya

⁴⁷ <http://viapurwawisesasiregar.blogspot.com/2014/01/pembagian-perencanaan-dan-jenis-jenis.html>
tanggal 22 Juni 2021. Pukul 18.45 WIB.

pengaturan sebagai dasar pembentukan bandar udara khusus *cargo* udara yang menunjuk bandar udara khusus menangani *cargo* udara sebagai *central point* jalur distribusi *cargo* atau barang ke seluruh wilayah di Indonesia, kemudian memuat aturan baku tentang tata letak dan tata kelola bandar udara secara umumnya.

- b) Pembangunan dan pengembangan Bandar Udara Halim Perdanakusuma sebagai *Pilot Project* bandar udara khusus *cargo* udara. Pengalihan bandar udara Halim Perdanakusuma sebagai bandar udara *cargo* tentunya lebih optimal karena bandar udara tersebut sudah dioperasikan sejak tahun 1924 dengan nama *Vliegveld Tjililitan* (lapangan terbang Tjililitan). Tentunya sarana prasarana yang terkait dengan penerbangan sudah terlengkapi pada saat ini hanya tinggal merubah fungsi dan kegunaannya menjadi bandar udara khusus *cargo* udara dengan merujuk pada peraturan-peraturan yang mendasari seperti Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 29 tahun 2005 tentang Pemberlakuan SNI mengenai Terminal *cargo* bandara sebagai standar wajib, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 166 tahun 2019 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 87 tahun 2016 tentang Tata Cara dan Prosedur Pemberian Izin Mendirikan Bangunan Bandar Udara dan Persetujuan Pengembangan Bandar Udara dan peraturan lainnya.
- c) Penyiapan anggaran untuk pembentukan dan pengembangan bandar udara Halim Perdanakusuma sebagai bandar udara khusus *cargo* udara. Anggaran pembangunan dan pengembangan adalah menyerap dari APBN khususnya bidang infrastruktur pada sektor transportasi udara, selain itu dengan memanfaatkan peran dari para investor dalam menanamkan modalnya dalam pengembangan ini.
- d) Koordinasi dan kesepakatan dengan pihak terkait, dalam hal ini pihak-pihak yang berhubungan dengan keberlangsungan dan keberadaan dari bandar udara tersebut. Yang pertama adanya koordinasi yang kuat dengan Pihak TNI Angkatan Udara selaku

pemegang kendali atas Pangkalan TNI AU Halim Perdanakusuma dengan istilah *civil enclave airport* yang berarti bandar udara sipil dalam kawasan militer berarti bandar udara sipil dalam kawasan militer⁴⁸. Koordinasi yang dimaksud adalah termasuk pengoperasian bersama pada pengaturan lalu lintas udara, perijinan penggunaan wilayah dan faktor keamanan. Mengingat Lanud Halim Perdanakusuma juga menyelenggarakan penerbangan VIP dan VVIP. Selain itu koordinasi dengan pihak pemerintah daerah untuk sarana penunjang lainnya.

- 2). Pengembangan Bandar Udara *Cargo* Dalam Jangka Menengah. Dalam kurun waktu program perencanaan jangka menengah hal-hal yang perlu di rencanakan adalah:
 - a) Penyiapan konsep bandar udara khusus *cargo* penunjang sehingga alur distribusi *cargo* dari *center point* dapat disebar ke wilayah-wilayah dengan ditampung melalui *center point* regional, seperti untuk wilayah Papua, maka sebagai titik jalur distribusi wilayah tersebut adalah Bandar Udara di Jayapura dan Merauke sehingga dari bandar udara tersebut *cargo* dapat distribusikan melalui jalur penerbangan perintis ke pelosok-pelosok Papua. Sebagai pedoman adalah Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 166 tahun 2019 tentang Kemandirian Nasional. Namun Keputusan tersebut harus disesuaikan dengan kondisi nanti pada saat keluarnya regulasi baru tentang penetapan bandar udara khusus *cargo* udara yang terpisah dengan bandar udara untuk penumpang.
 - b) Keterpaduan pembangunan infrastruktur untuk mendukung distribusi *cargo* melalui moda transportasi lainnya. Pembangunan dan pemerataan yang berkesinambungan membutuhkan sarana infrastruktur terutama moda transportasi baik udara, darat dan laut. Keterpaduan moda transportasi tersebut dapat mempercepat

⁴⁸ Bandara Sipil Enclave Militer, Masihkah Perlu? Diakses dari <https://henzmail.wordpress.com/2016/06/20/bandara-sipil-enclave-militer-masihkah-perlu/> (21 Juni 2021 pukul 19.22 WIB)

alur distribusi *cargo* atau barang secara merata keberbagai pelosok di Indonesia.

- c) Menciptakan peluang untuk pertumbuhan ekonomi dengan adanya pemerataan jalur distribusi serta kemudahan jangkauan pendistribusian barang. Dengan dibangunnya bandar udara *cargo* sebagai moda transportasi barang lewat udara maka kegiatan ekonomi masyarakat, pemberdayaan masyarakat, khususnya dalam pembangunan pada kawasan yang mempunyai potensi ekonomi tinggi akan lebih mudah dikembangkan. Hurst (1974), dikutip oleh Armin Atmajaya (2011) mengemukakan bahwa interaksi antar wilayah tercermin pada keadaan fasilitas transportasi serta aliran orang, barang, maupun jasa. Transportasi merupakan tolok ukur dalam interaksi keruangan antar wilayah dan sangat penting peranannya dalam menunjang proses perkembangan suatu wilayah⁴⁹.

3) Pengembangan Bandar Udara *Cargo* Dalam Jangka panjang.

Perencanaan jangka panjang dalam pengembangan bandar udara khusus *cargo* udara adalah merupakan suatu proses yang berkesinambungan (*sustainability*) yaitu melihat jauh kedepan, berdasar perencanaan jangka panjang yang komprehensif dan berwawasan lingkungan. Pembangunan konektivitas antar bandar udara *cargo* dan antar bandar udara umum lainnya. Jaringan transportasi antar daerah yang memungkinkan bagi pemindahan barang dan jasa atau orang dari satu tempat ke tempat lainnya merupakan indikator konektivitas antara daerah yang satu dengan daerah lain. Dengan demikian konektivitas antar bandar udara *cargo* memudahkan untuk transaksi pertukaran barang, distribusi barang baik yang bersifat komersil maupun sosial. Konektivitas disini adalah dimaksudkan terjadinya hubungan baik antar moda transportasi udara (antar bandar udara *cargo*) juga dengan moda transportasi lainnya yang mendukung pergerakan distribusi barang atau *cargo* tersebut, sehingga dalam

⁴⁹ Sutami Silondae, H. Abd. Azis Muthalib dan Ernawati, 2016, "Keterkaitan Jalur Transportasi dan Interaksi Ekonomi", Jurnal Progres Ekonomi Pembangunan Universitas Halu Olu Volume I Nomor 1, hal 50

rencana jangka panjang ini diharapkan semua moda transportasi sudah terkoneksi dengan bandar udara *cargo*.

Semua perencanaan untuk menata tata kelola bandar udara menjadi bandar udara *cargo* mempunyai tujuan untuk mendorong pertumbuhan ekonomi nasional, dengan sasaran terwujudnya kesejahteraan rakyat Indonesia. Memang tidak hanya sektor bandar udara saja yang mendukung pertumbuhan ekonomi namun sumbangsih dari sektor ini paling tidak sebagai andil turut mewujudkan pertumbuhan ekonomi nasional.

14. Penataan Tata Kelola Bandar Udara Dalam Mendorong Pertumbuhan Ekonomi Nasional

Penataan tata kelola bandar udara yang sesuai berakibat pada kepuasan para pengguna atau konsumen dan membawa pada pengaruh peningkatan perekonomian. Faktor pendukungnya adalah tata kelola bandar udara untuk khusus menangani *cargo* udara. Ada beberapa hal yang perlu dicermati sebagai efek dari tata kelola bandar udara tersebut.

a. Potensi *Cargo* Udara Sebagai Pendukung Pertumbuhan Ekonomi dan Perbandingan Potensi *Cargo* Laut.

Cargo udara mempunyai potensi-potensi untuk mendukung pertumbuhan ekonomi yang jauh lebih baik dan ekonomis apabila dibandingkan dengan *cargo* laut.

- 1) Peningkatan Jumlah Ekspor Komoditas Andalan Indonesia. *Cargo* udara dapat menjadi andalan dalam angkutan barang karena karakteristik keunggulan transportasi udara, sehingga mempermudah dalam hal waktu dan menjangkau daerah-daerah tertentu yang sulit ditempuh oleh moda transportasi lainnya. Distribusi ini terkait dengan pengiriman komoditas barang-barang unggulan dari daerah-daerah di Indonesia untuk dikirim dalam skala wilayah nasional maupun untuk komoditas ekspor Indonesia ke luar negeri. Selain migas Indonesia juga mengadakan ekspor non migas untuk membantu pertumbuhan ekonomi.

Negara tujuan	2016	2017	2018	2019	2020
Berat bersih : Ton					
Pakistan	114 499,8	90 975,6	2 379,1	1 653,0	1 057,3
Thailand	60 117,4	68 299,9	101 664,0	162 812,3	64 560,9
Amerika Serikat	10 531,4	13 347,7	12 619,8	7 182,0	12 918,3
India	22 589,3	24 169,8	33 572,0	31 939,9	33 995,1
Vietnam	20 640,6	29 159,6	29 977,8	11 480,8	9 349,5
Singapura	11 218,0	11 179,9	10 170,5	5 007,0	4 276,3
Belanda	2 336,5	3 799,9	2 672,2	2 235,9	2 666,1
Tiongkok	15 900,4	5 496,1	4 413,2	10 297,8	18 950,5
Bangladesh	16 309,1	23 004,4	6 278,0	10 899,1	7 407,9
Jerman	897,8	1 305,9	1 357,1	1 341,3	1 515,3
Lainnya	41 123,6	55 053,4	130 989,5	73 291,2	118 597,9
Jumlah	316 163,9	325 792,2	336 093,2	318 140,3	275 295,1
Nilai FOB : 000 US\$					
Pakistan	137 262,6	120 420,7	5 675,8	5 215,7	5 860,9
Thailand	83 518,3	101 092,9	131 711,5	200 490,0	89 850,1
Amerika Serikat	59 409,1	68 516,6	80 674,3	67 533,4	85 573,8
India	50 769,6	84 372,0	77 712,0	73 404,3	70 170,1
Vietnam	28 170,7	47 599,2	57 517,1	34 214,5	38 360,5
Singapura	19 888,7	21 414,6	15 025,8	8 523,3	7 451,0
Belanda	12 507,3	14 675,0	12 278,1	13 732,9	15 690,1
Tiongkok	11 773,2	5 198,4	4 815,5	26 651,2	89 022,7
Bangladesh	9 261,7	21 289,9	9 485,9	16 737,9	15 327,3
Jerman	9 119,7	12 036,2	13 808,9	14 785,3	14 225,0
Lainnya	85 126,6	130 042,4	192 525,2	131 199,1	186 919,1
Jumlah	506 807,5	626 657,9	601 230,1	592 487,6	618 450,6

Tabel IV. Ekspor Tanaman Obat, Aromatik, dan Rempah-Rempah menurut Negara Tujuan Utama, 2016 – 2020

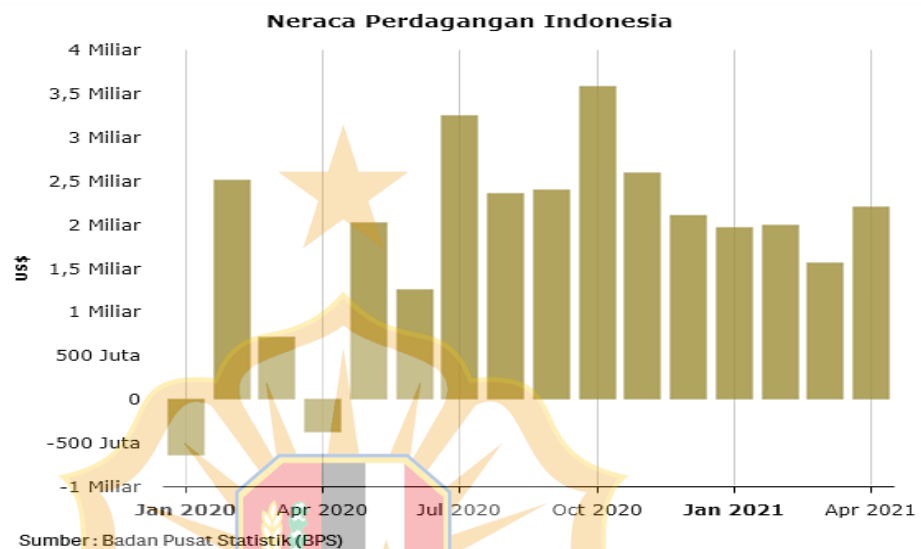
Sumber : Publikasi Statistik Indonesia

Dari data Kementerian Luar Negeri ekspor sektor non migas hasil industri pengolahan selama Januari-April 2021 mengalami kenaikan sebesar 25,96% dibandingkan periode yang sama di tahun sebelumnya. Ekspor produk pertanian dan hasil tambang Indonesia juga mengalami kenaikan masing-masing sebesar 15,75% dan 19,66%. Tujuan utama untuk ekspor produk nonmigas Indonesia adalah Tiongkok (US\$ 3,93 miliar), disusul Amerika Serikat (US\$ 2,03 miliar), dan Jepang (US\$ 1,32 miliar). Sementara ekspor nonmigas ke ASEAN dan Uni Eropa masing-masing mencapai US\$ 3,59 miliar dan US\$ 1,39 miliar⁵⁰. secara tahunan ekspor komoditas itu tetap naik 18,98%. Penyebabnya,

⁵⁰ <https://kemlu.go.id/toronto/id/news/13382/statistik-ekspor-dan-impor-indonesia-periode-januari-april-2021> tanggal 26 Juli 2021 pukul 19.40 WIB.

terdapat kenaikan ekspor tanaman obat aromatik dan rempah-rempah, lada hitam, serta cengkeh⁵¹.

BPS juga melaporkan, neraca perdagangan Indonesia surplus US\$ 2,19 miliar pada April 2021 nilai eksportnya dibandingkan impornya yang sebesar US\$ 16,29 miliar⁵².



Gambar 5. Neraca Perdagangan Indonesia
(Sumber: Badan Pusat Statistik)

Dari data di atas dapat diambil kesimpulan bahwa Indonesia masih bisa mendorong lagi pertumbuhan ekspor dengan komoditas non migas terutama hasil buminya dengan meningkatkan dan mengembangkan pelayanan *cargo* udara untuk mempercepat pengiriman dan distribusi barang. *Cargo* udara dapat menangani pengiriman barang yang mempunyai kerentanan terhadap waktu, sehingga dalam proses pengiriman sampai dengan tempat tujuan akan cepat tersalurkan dan masih dalam keadaan *fresh*.

- 2) Perbandingan Serta Kemudahan *Cargo* Udara Dibanding *Cargo* Laut. Pengiriman *cargo*, tentu saja memiliki kekurangan dan juga

⁵¹ <https://katadata.co.id/sortatobing/finansial/60a63a2c95e97/nilai-ekspor-indonesia-april-2021-cetak-rekor-tertinggi-dalam-10-tahun> tanggal 26 Juli 2021 pukul 19.50 WIB

⁵² *Ibid*

kelebihan yang bisa disesuaikan dengan kebutuhan, beberapa hal perbandingan tersebut adalah sebagai berikut:

- a) Pengiriman barang melalui *cargo* udara mempunyai sifat yang darurat atau penting dengan pertimbangan faktor waktu dan kecepatan dalam pengirimannya. Sementara itu, *cargo* laut sering dipilih ketika para pebisnis ini mengirimkan barang dalam jumlah besar yang tak bisa dikirim via darat maupun udara dan membutuhkan waktu yang lama. Pengiriman ekspor seperti rempah-rempah, bahan makanan atau buah/sayur serta hasil laut yang membutuhkan barang dalam keadaan *fresh* tentu harus memperhatikan faktor kecepatan agar tidak rusak, *cargo* udara mempunyai faktor-faktor tersebut, dari segi ekonomis nilai tarif pengiriman akan sangat layak jika dibandingkan dengan waktu dan menjaga kualitas barang yang dikirimkan, biasanya dipakai untuk barang yang bernilai tinggi (*high value*) dan produk-produk yang tidak tahan lama seperti buah-buahan, ikan, bahan-bahan dapur, dan sejenisnya. Dari segi tarif pun tentunya akan berbeda, ketika membicarakan tarif, tentu saja pengiriman yang sifatnya urgent seperti udara akan memiliki ongkos kirim yang lebih mahal dibanding *cargo* laut maupun darat.
- b) Pengiriman kargo udara yang dilakukan dengan menggunakan pesawat *cargo*, tentu saja ukuran, jumlah dan dimensinya akan dibatasi. Pengiriman *cargo* udara bisa dilakukan dengan menggunakan pesawat *cargo* yang ukurannya di atas rata-rata pesawat komersial biasa. Solusi dari permasalahan ini adalah dengan mengembangkan pengiriman *cargo* udara serta menambah sarana prasarana seperti penambahan armada khusus *cargo* udara. Dengan memilah barang yang mempunyai nilai urgenitas yang tinggi seperti tersebut di atas maka ruang *cargo* dalam pesawat tentunya dapat menampung, sedangkan barang-barang yang mempunyai daya tahan lama dan tidak mudah rusak serta

tidak bernilai urgensi yang tinggi dapat menggunakan *cargo* laut.

- c) Salah satu kelebihan yang bisa didapatkan dengan mengirimkan barang lewat *cargo* udara adalah ketepatan waktu, mengirimkan barang ke lokasi yang jauh namun butuh waktu cepat. Pesawat udara memiliki kecepatan cukup tinggi dibandingkan jenis transportasi yang lain dengan jadwal yang sangat jarang tertunda oleh faktor-faktor lainnya.
- d) *Cargo* udara dapat menjawab tantangan pengiriman barang yang terkendala oleh perbedaan geografis wilayah. Dengan globalisasi tentang penerbangan internasional maka bisa membuka isolasi suatu daerah antar negara. Pengiriman barang dengan *cargo* udara tidak terkendala dengan kontur alam atau letak geografis suatu wilayah asalkan masih ada lokasi untuk *take off* dan *landing* nya pesawat terbang pembawa *cargo*. Besar kecilnya wilayah bukan menjadi hambatan karena wilayah terpencil dengan keterbatasan sarana landasan terbangpun dapat didatangi dengan menggunakan pesawat perintis.
- e) Beberapa permasalahan pengiriman *cargo* melalui laut yang dapat menimbulkan *potential loss* bagi kesempatan pengembangan *cargo* laut meliputi:
- (1) Fasilitas di pelabuhan yang disandari, dan kecukupan muatan kontainer yang bongkat muat di pelabuhan yang disinggahinya baik dari dermaganya, *crane*, dan terutama kedalaman dari dermaganya. Kedalaman kapal jadi salah satu alasan klasik banyak pelabuhan di Indonesia belum bisa disinggahi kapal-kapal raksasa. Bandingkan dengan Pelabuhan Singapura dengan kedalaman di atas 16 meter sehingga bisa menampung kapal bermuatan hingga 18.000 TEUs. Rata-rata pelabuhan besar di Indonesia memiliki kedalaman 11 meter ke bawah, sehingga maksimum kapal kargo

yang masuk maksimum bermuatan 2.600 TEUs. Sementara dermaga di JICT, Tanjung Priok, yang disandari kapal raksasa sudah memiliki kedalaman 14 meter. Hal ini menyebabkan banyak kapal-kapal niaga asing yang lebih memilih untuk bersandar di Singapura dan Malaysia. Pengaruh lain menurut Menteri PPN/Bapennas adalah 85 persen arus bongkar muat (*throughput*) ekspor Indonesia justru disalurkan melalui Pelabuhan Singapura. Tercatat hanya 15 persen saja arus barang yang merupakan porsi *direct call*, defisit neraca jasa transportasi sebesar US\$8,8 miliar sebagian besar atau 80 persen disumbangkan oleh *sea freight*. Adapun, sisanya berasal dari penumpang atau faktor lain. Dia memaparkan defisit *sea freight* sebesar US\$6,9 miliar diakibatkan oleh pelayaran ekspor-impor menggunakan kapal asing sekitar 60 persen, pelayaran domestik menggunakan kapal asing masih sekitar 2 persen, penggunaan kapal dengan asuransi asing mencapai 11 persen, dan lainnya (27 persen)⁵³.

- (2) Harus ada volume kontainer yang mencukupi agar efisien diangkut dengan kapal berukuran raksasa. Jumlah kontainer harus sesuai dengan jumlah kapasitas kapal, maksudnya adalah dengan tidak menya-nyiakan kontainer yang diangkut.
- (3) Ketidappahaman terhadap regulasi kemaritiman internasional dan *overlapping* regulasi sektor kemaritiman Indonesia yang menjadi celah dan potensi tindak kejahatan bagi para mafia pelabuhan menyebabkan banyak kapal asing memilih berlabuh di Singapura ketimbang di Indonesia. Salah satu kasus yang ditimbulkan oleh oknum mafia pelabuhan yang

⁵³ <https://ekonomi.bisnis.com/read/20191016/98/1159903/ironis-85-persen-pengapalan-ekspor-masih-transit-di-singapura> pada tanggal 21 Agustus 2021 pukul 20.07 WIN

cukup mencuat adalah kasus penahanan kapal asing MV *Neha* milik *Bulk Blacksea Inc*, berbendera Djibouti (kapal ini sempat bernama MV *Seniha-S*) terjadi pada 7 Desember 2017 di Batam⁵⁴. Selain itu aksi premanisme di lingkungan Pelabuhan Tanjung Priok akan menambah hambatan bagi *cargo* laut dalam mendukung pertumbuhan ekonomi.

b. Peluang Pertumbuhan Ekonomi. Salah satu pendorong pertumbuhan ekonomi adalah dengan adanya pengelolaan transportasi udara dengan mengembangkan sarana dan prasarana yang salah satunya adalah dengan menata tata kelola bandar udara khusus *Cargo* udara. Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan disebutkan bahwa kebandarudaraan sebagai penyelenggara bandar udara mempunyai tujuan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional dan daerah dan menggambarkan di dalam perencanaannya untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi⁵⁵. Wujud ketahanan nasional di bidang ekonomi adalah kemampuan memelihara stabilitas ekonomi yang sehat dan dinamis serta kemampuan menciptakan kemandirian ekonomi nasional dengan daya saing tinggi dan mewujudkan kemakmuran rakyat yang adil dan merata, terciptanya kondisi usaha yang sehat serta daya saing global baik, tercermin dalam berbagai kondisi kehidupan perekonomian bangsa.

Peluang pertumbuhan ekonomi ini didorong oleh pengaruh dari beberapa aspek. Aspek-aspek ini yang terkait langsung dengan penataan tata kelola bandar udara menjadi bandar udara khusus *cargo* udara. Adapun pengaruh tersebut dapat dilihat sebagai berikut:

- 1) Pengaruh Aspek Ekonomi. Keterkaitan antara pengembangan dan pembangunan bandar udara khusus *Cargo* udara membawa dampak pada distribusi *Cargo* juga berpengaruh terhadap sistem transportasi angkutan *Cargo* udara yang meliputi sistem kegiatan, sistem jaringan, sistem pergerakan dan sistem kelembagaan.

⁵⁴ <https://batampos.co.id/2019/10/28/penyebab-kapal-asing-lebih-memilih-bersandar-di-singapura-di-bandingkan-batam/> 26 Juli 2021 pukul 20.07 WIB

⁵⁵ Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan Pasal 1 ayat (22) dan ayat (23).

Interaksi sistem kegiatan dan sistem jaringan. Dengan dibangunnya sarana transportasi udara, kegiatan ekonomi masyarakat, pemberdayaan masyarakat, khususnya dalam pembangunan pada kawasan yang mempunyai potensi ekonomi tinggi akan lebih mudah dikembangkan. Kegiatan ekonomi masyarakat ini akan berkembang apabila mempunyai prasarana dan sarana transportasi yang baik untuk aksesibilitas. Aksesibilitas ini dapat memacu proses interaksi antar wilayah sampai ke daerah yang paling terpencil sehingga tercipta pemerataan pembangunan. Transportasi udara merupakan salah satu komponen strategis dalam pemerataan dan pertumbuhan ekonomi, aliran pergerakan manusia dan barang, aliran informasi (*flow of information*) dan aliran dana (*flow of finance*) yang perlu dikelola secara cepat dan akurat untuk memenuhi tuntutan ketepatan waktu. Peran transportasi sebagai 'jembatan' yang memfasilitasi seluruh kegiatan perekonomian dan logistik nasional, memberikan nilai tambah secara sosial ekonomi (*increased social economic values*), oleh karenanya dengan menata tata kelola bandar udara khusus *Cargo* maka akan mampu mendorong pertumbuhan ekonomi baik daerah maupun secara nasional. Hal tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut:

- a) Mendorong terciptanya kesempatan kerja dan peningkatan sumber daya manusia. Pembangunan dan pengembangan bandar udara khusus *Cargo* udara dapat menciptakan kesempatan kerja bagi masyarakat baik yang terdampak pembangunan maupun secara umum. Peluang kerja yang diberikan ini dapat menaikkan taraf hidup masyarakat dan menekan angka pengangguran kerja. Di sisi lain, dengan berkembangnya *cargo* udara akan membuat kebutuhan sumber daya manusia dalam menangani *cargo* semakin meningkat. Salah satunya adalah kebutuhan akan pilot bagi pesawat-pesawat *cargo* dan pesawat penunjang lainnya seperti pesawat perintis. Seperti efek domino maka hal ini akan membawa pengaruh semakin banyaknya peluang

lapangan kerja untuk pilot pesawat *cargo* dan pesawat perintis, sehingga lembaga-lembaga pendidikan untuk mencetak pilot akan semakin berkembang.

- b) Terciptanya peluang berusaha dan peningkatan pendapatan bagi masyarakat yang merasakan pengaruh dengan adanya pembangunan dan pengembangan ini. Dari segi ekonomi dan jasa dapat tercipta transaksi perdagangan di tingkat masyarakat seperti adanya peluang mendirikan usaha niaga seperti retail toko dan jasa-jasa yang berhubungan dengan distribusi barang/*Cargo*, adanya kebutuhan akan akomodasi seperti tempat tinggal bagi karyawan bandar udara. Selain itu jasa transportasi darat akan semakin bertambah tuntutananya seiring dengan arus keluar masuk barang *Cargo*.
- c) Mendorong Industri Dirgantara berkembang. Pertumbuhan dan perkembangan *cargo* udara yang tinggi akan berjalan seiring dengan tuntutan pemenuhan kebutuhan akan pesawat *cargo* dan pesawat pendukung yang lainnya seperti pesawat perintis sebagai *feed* bagi pesawat *cargo* yang berbadan besar. Kemampuan industri dirgantara Indonesia secara bertahap akan terus meningkat, walaupun sementara pada masa sekarang masih memenuhi kebutuhan pesawat-pesawat angkut ringan dan sedang, setidaknya industri dirgantara Indonesia masih dapat memenuhi tuntutan kebutuhan pesawat perintis untuk angkutan wilayah terpencil. Angkutan udara perintis terdiri dari: Angkutan udara perintis penumpang dan angkutan udara perintis kargo. Sebelum ditetapkan sebagai sebuah rute perintis, sekurang-kurangnya jalur tersebut memenuhi kriteria fungsi keperintisan sebagai berikut; 1) untuk menghubungkan daerah terpencil, tertinggal dan belum terlayani oleh moda transportasi lain, dan secara komersial belum menguntungkan; 2) untuk mendorong pertumbuhan dan pengembangan wilayah, dan; 3) untuk

mewujudkan stabilitas pertahanan dan keamanan negara, seperti contohnya di daerah perbatasan⁵⁶.

d) Mendorong Banyak Pelaku Bisnis Di Bidang Pengiriman *Cargo* Udara Dan Transportasi Udara. Peningkatan jumlah *cargo* udara membuat banyak maskapai penerbangan dan jasa pengiriman *cargo* didirikan dan berimbas pada semakin ketat persaingan antar pelaku bisnis tersebut. Hal ini akan membawa dampak kepada sektor-sektor lain seperti memacu pertumbuhan ekonomi, peluang usaha dan ketersediaan lapangan kerja

2) Pengaruh Aspek Pertahanan. Selain membawa pengaruh pada aspek ekonomi yaitu pertumbuhan ekonomi nasional seperti yang telah diuraikan di atas, pembangunan dan pengembangan bandar udara khusus *Cargo* udara dapat membawa pengaruh aspek pertahanan negara. Penggunaan bandar udara sebagai *enclave civil* seperti di Bandar Udara Halim Perdanakusuma dapat terbentuk sinergi kerja sama dalam penanganan bantuan dan distribusi bagi daerah bencana. Sinergi ini dikenal dengan konsep *Military Civil Coordination* yaitu tentang penggunaan bersama pangkalan udara dengan bandar udara.

a) Pada situasi *emergency* Bandar Udara Halim Perdanakusuma dapat berubah fungsi menjadi pengendali pertahanan udara, pergerakan pesawat tempur nasional dikendalikan dari sini⁵⁷.

b) Pemanfaatan sinergi memudahkan koordinasi dan pendistribusian barang-barang atau *Cargo* bantuan tersebut. Dalam Undang-undang Nomor 34 tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia disebutkan bentuk tugas pokok TNI selain untuk operasi militer juga operasi militer selain

⁵⁶ <http://dephub.go.id/post/read/kriteria-penyelenggaraan-angkutan-udara-perintis-di-indonesia>, tanggal 26 Juli 2021 pukul 19.13 WIB

⁵⁷ <https://www.merdeka.com/uang/empat-fakta-tersembunyi-bandara-halim-perdanakusuma-mengenal-halim-lebih-dekat.html?page=5> tanggal 26 Juli 2021 pukul 117.01

perang⁵⁸, oleh karenanya pemanfaatan dan sinergitas TNI untuk pengerahan pendistribusian barang atau *Cargo* bantuan bencana alam dengan pihak sipil pengelola bandara sudah diatur dalam perundang-undangan sehingga lebih memperkuat legitimasi peranan dan sinergitas itu apabila dibutuhkan sebagai tempat penyimpanan dan pendistribusian barang atau *Cargo* bantuan.

Pemanfaatan pembangunan dan pengembangan bandar udara khusus *Cargo* udara yang mengambil *Grand Design* nya di Bandar Udara Halim Perdanakusuma mempunyai nilai strategis yang sangat tinggi pada aspek untuk mendorong pertumbuhan ekonomi nasional yang memperkuat Ketahanan Nasional.



⁵⁸ Undang-undang Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia pasal 7.

BAB IV PENUTUP

15. Simpulan

Cargo udara dapat mendukung percepatan pertumbuhan ekonomi nasional dengan mendorong peningkatan distribusi dan pengiriman ekspor komoditas non migas yang membutuhkan kualitas dan ketepatan waktu pengirimannya terutama ekspor komoditas non migas seperti hasil bumi buah sayuran dan rempah-rempah serta hasil laut yang bernilai surplus di tahun 2020 dan semester pertama 2021. Hal ini dapat ditingkatkan lagi dengan menyediakan sarana prasarana pengiriman yang cepat dan dalam jumlah yang banyak secara kuantitas. Untuk itu *cargo* udara dapat menjawab tantangan dibandingkan dengan problematika pengiriman *cargo* melalui laut.

Dampak lain dari pengembangan dan pembangunan bandar udara khusus *cargo* udara adalah pada aspek ekonomi yaitu mendorong pertumbuhan ekonomi nasional. Pengaruh ekonomi ini membawa dampak pada kesejahteraan masyarakat di lingkungan, area bandar udara dan secara wilayah daerahnya. Pertumbuhan ekonomi yang tinggi ini adalah wujud dari bentuk ketahanan nasional yang kuat dimana bisa menimbulkan daya saing yang tinggi secara global dan kemandirian bangsa.

Bandar Udara Halim Perdanakusuma sebagai *pilot project* bandar udara khusus *cargo* udara dengan pertimbangan letak dan posisi Bandar Udara Halim Perdanakusuma secara geografis berada relatif di tengah Indonesia, secara strategis berada di kota metropolitan dengan konektivitas yang mudah serta berada di lahan TNI Angkatan Udara yang menjadikan bandar udara ini selain tingkat sekuritasnya tinggi juga untuk perluasan lahan dapat berkoordinasi dengan pihak TNI Angkatan Udara. Hal lain yang mendukung adalah Bandar Udara Halim Perdanakusuma sudah beroperasi lama dan dari segi teknis juga memenuhi persyaratan untuk operasional suatu bandar udara tinggal optimalisasinya untuk dapat menjadi bandar udara khusus menangani *cargo* udara.

16. Rekomendasi

- a. Dalam mewujudkan penyiapan regulasi berupa undang-undang dan peraturan-peraturan lainnya secara utuh yang dapat menampung kepentingan-kepentingan pihak dan instansi terkait. Kementerian Perhubungan melibatkan Ditjen Perhubungan (sebagai *regulator*) bekerja sama dengan Kementerian Bidang Perekonomian, PT Angkasa Pura dan Kementerian Hukum dan HAM menyusun draft rancangan revisi Undang-undang tentang penerbangan yang memuat di dalamnya pasal khusus mengatur bandar udara *cargo* berikut naskah akademik yang berisi untuk mengakomodir kepentingan nasional yaitu peningkatan pertumbuhan ekonomi nasional serta pertumbuhan penerbangan sipil yang berikutnya akan dibahas di DPR RI dalam suatu panitia khusus (pansus).
- b. Untuk menguatkan koordinasi serta dukungan dari berbagai sumber daya pendukung yang ada dalam hal ini Kementerian Perhubungan khususnya Ditjen Perhubungan Udara hendaknya memanfaatkan sinergitas sipil dan militer (*Military Civil Coordination*) untuk menguatkan hubungan kerjasama pengelolaan bandar udara baik yang *enclave civil* maupun *enclave military* sehingga dapat menyusun suatu kesepakatan bersama, kajian-kajian dan program-program yang berkaitan dengan penanganan bandar udara untuk kepentingan *emergency situation* seperti bencana alam dan sejenisnya.
- c. Bandar Udara Halim Perdanakusuma sebagai bandar udara khusus *cargo* udara dengan mendesainnya sebagai *pilot project* yang harus dipersiapkan oleh pemerintah dalam hal ini secara teknis pelaksanaannya melalui Kementerian Perhubungan. Rekomendasi Bandar Udara Halim Perdanakusuma sebagai Bandar Udara khusus *cargo* udara dengan pertimbangan bahwa pertama, dari segi teknis sudah memenuhi persyaratan untuk berbagai jenis pesawat; kedua, Bandar Udara Soekarno Hatta mempunyai tingkat kepadatan *air traffic* yang tinggi akan bertambah bebannya apabila sekaligus sebagai bandar udara *cargo*; ketiga, Bandar Udara Kertajati masih belum optimal dari segi fungsi atau teknis lainnya dengan keterbatasan *parking stand* bagi pesawat dan letak posisi yang akan membuat tidak efektif dan efisien serta rencana penggunaan sebagai pusat pemeliharaan pesawat; keempat, kualitas aksesibilitas dan konektivitas Bandar Udara Halim Perdanakusuma dapat dikembangkan lagi

mengingat posisi strategis bandar udara ini; dan kelima, dari segi pemanfaatan lahan menjadi peluang terbuka bagi Bandar Udara Halim Perdanakusuma untuk dikembangkan lagi. Oleh karenanya sebagai langkah rekomendasi dan masukan saran bagi pemerintah adalah penyiapan secepatnya Bandar Udara Halim Perdanakusuma sebagai bandar udara khusus *cargo* udara mengingat persaingan *cargo* udara di lingkup global dan regional akan terus meningkat sehingga Indonesia tidak akan tertinggal dalam membuka peluang dan potensi dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional melalui pengembangan bandar udara khusus *cargo* udara ini.



Daftar Pustaka

Peraturan Perundang-Undangan

Konvensi Chicago Tahun 1944 tentang Civil Aviation

Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945

Undang-undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia

Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Peraturan Pemerintah RI No. 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan.

Keputusan Menteri Perhubungan RI No. KM 166 Tahun 2019 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional

Peraturan Menteri Perhubungan RI No KM 29 Tahun 2005 tentang Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI) 03-7047-2004

Peraturan Menteri Perhubungan RI No. PM 69 Tahun 2013 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional.

Peraturan Menteri Perhubungan RI No. PM 20 Tahun 2014 tentang Tata Cara dan Prosedur Penetapan Lokasi Bandar Udara.

Peraturan Menteri Perhubungan RI No. PM127 Tahun 2015 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional.

Peraturan Menteri Perhubungan RI No. PM 53 Tahun 2017 tentang Pengamanan Kargo dan Pos Serta Rantai Pasok (*Supply Chain*) Kargo dan Pos yang Diangkut Dengan Pesawat Udara.

Peraturan Menteri Perhubungan RI No. PM 39 Tahun 2019 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional.

Peraturan Menteri Perhubungan RI No. PM 59 Tahun 2019 tentang Perubahan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 53 Tahun 2017 tentang Pengamanan Kargo dan Pos Serta Rantai Pasok (*Supply Chain*) Kargo dan Pos yang Diangkut Dengan Pesawat Udara.

Keputusan Dirjen Perhubungan Udara No. KP 403 Tahun 2018 tentang Reviu Rencana Strategis (Renstra) Ditjen Perhubungan Udara Tahun 2015-2019

Buku

- Abdulkadir Muhammad, 1998, Hukum Pengangkutan Niaga, Bandung, PT Citra Aditya Bakti.
- Abdulkadir Muhammad, 1991, Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara, Bandung, PT Citra Aditya Bakti.
- Andrianysah, 2015, Manajemen Transportasi Dalam Kajian dan Teori, Jakarta, FISIP Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama.
- Boediono, 1981, Teori Pertumbuhan Ekonomi, Yogyakarta, BPFE.
- George R. Terry, 2014, Prinsip-prinsip Manajemen; penerjemah J. Smith D.F.M. Jakarta, PT Bumi Aksara.
- T, Hani Handoko, 2003, Manajemen edisi 2, Yogyakarta, BPFE.

Jurnal

- Andri, "Pelayanan Bandar Udara Halim Perdanakusuma dan bandar Udara Husein Sastranegara", Jurnal Manajemen Transportasi dan Logistik Vol. 03 No. 1, 2016.
- Arief Hadi Wibowo, "Analisa Kapasitas Bandara Halim Perdanakusuma Sebagai Bandara Komersil", Jurnal Karya Teknik Sipil Universitas Diponegoro Vol. 4 No. 4, 2015.
- Fadrinsyah Anwar, "Analisa Kualitas Pelayanan Terminal Kargo Bandara Dengan Jaringan Probabilistik", Jurnal Perhubungan Udara Warta Ardha Vol. 41 No. 2, 2015.
- Farida Husin, "Peran Perekonomian Dalam Pembangunan Nasional Bagi Ketahanan Bangsa", Jurnal Poltek Negeri Sriwijaya Vol 9 No. 1, 2020.
- Ircham, "Pelayanan Kargo Udara di Bandar Udara Soekarno-Hatta", Jurnal Perhubungan Udara Warta Ardha Vol. 41 No. 2, 2015.
- Juanda Siahaan, "Layanan Kargo Udara Internasional di Bandar Udara Sekarno-Hatta", Jurnal Penelitian Perhubungan Udara Puslitbanghubud Vol. 40 No. 2, 2014.
- MimingMiharja, "*The Potency of Halim Perdanakusuma Airport Development as Comercial Airport*", Jur"al Teoritis dan Terapan Bidang Rekayasa Sipil ITB, Vol. 24 No. 1, 2017.
- Primadi Candra Susanto, "Implementasi Regulasi Internasional *Civil Aviation Organization* (ICAO) Pada Penerbangan Indonesia, Jurnal Ilmiah Kedirgantaraan Aviaso Vol 16 No.1, 2019

- Sumitro, "Telaah Lingkungan Strategis: Sebuah Panfangan Literatur", Jurnal Ilmiah AMIK, Vol. 3, 2017
- Tito Tusmar, Minda Mora, "Perkembangan Perekonomian Wilayah dan kargo Udara: Korelasi atau Kausalitas?", Jurnal Perhubungan Udara, Vol 41 No 1, 2015
- Sutan Banuara, John Tampil Purba, "*Analysis of The Aviation Industry in Indonesia Period 2003-2015 Based on Domestic Passenger Growth and The Strategic Implication for Airlines and Government*", Jurnal Manajemen dan Pemasaran Jasa Universitas Pelita Harapan Vol. 10 No. 1, 2017.
- Sutami Silondae, H. Abd Azis Muthalib, Ernawati, "Keterkaitan Jalur Transportasi dan interaksi Ekonomi", Jurnal Progres Ekonomi Pembangunan Universitas Halu Oleu Vo. I No. 1, 2016.
- Zawir Shulfi Ks, "Analisis Kausalitas Transportasi Udara dan Pertumbuhan Ekonomi di Indonesia, Jurnal Ilmiah Mahasiswa Unsyah, 2017.

Internet

- Angkasa Pura I, 2020, "Dukung Pertumbuhan Ekonomi Inonesia, Angkasa Pura *Airports* Selesaikan Pembangunan dan Pengembangan Bandara Tiap Tahun". Dapat diakses melalui <https://ap1.co.id/id/information/news/detail/dukung-pertumbuhan-ekonomi-indonesia-angkasa-pura-airports-selesaikan-pembangunan-dan-pengembangan-bandara-tiap-tahun> pada tanggal 27 Juni pukul 17.08
- Balitbanghub, 2021, "Keterpaduan Jaringan Transportasi Dukung Pertumbuhan Ekonomi di Kawasan Timur Indonesia". Dapat diakses melalui <https://balitbanghub.dephub.go.id/berita/keterpaduan-jaringan-transportasi-dukung-pertumbuhan-ekonomi-di-kawasan-timur-indoneia> pada tanggal 24 Juni 2021 pukul 20.23
- Bappenas, 2013, "Info Pembangunan". Dapat diakses melalui https://www.bappenas.go.id/files/3413/4986/1934/info_20091015133401_23700.pdf pada tanggal 26 Maret 2021 pukul 13.32.
- Ditjen Perhubungan Udara, 2020, "Bimbingan Teknis Penyusunan Dokumen SPIP". Dapat diakses melalui <http://hubud.dephub.go.id/website/Bandara.php> pada tanggal 26 Maret 2021 pukul 15.00
- Daniel, 2021, "Pengertian Pertumbuhan Ekonomi: Definisi, Teori, Ciri-ciri dan Faktor yang Mempengaruhi". Dapat diakses melalui

- https://www.academia.edu/43057598/JURNAL_EKONOMI_MAKRO_PENGAR_UH_COVID_19_TERHADAP_INDEKS_HARGA_DAN_PERTUMBUHAN_EKONOMI20200515_99622_miqc4z pada tanggal 29 April 2021 pukul 20.29
- Gamal Thabroni, 2021, "Metode Penelitian Deskriptif: Pengertian, Langkah dan Macam". Dapat diakses melalui <https://serupa.id/metode-penelitian-deskriptif/> pada tanggal 29 April 2021 pukul 09.00.
- INSA, 2021, "2020, Tahun Sangat Berat Angkutan Laut Nasional". Dapat diakses melalui http://dppinsa.com/content/detail/2020-_tahun_sangat_berat_angkutan_laut_nasional pada tanggal 20 Juni 2021 pukul 10.08
- Juan Felix, 2021, "Jurnal Ekonomi Makro Pengaruh Covid 19 Terhadap Indeks Harga dan Pertumbuhan Ekonomi". Dapat diakses melalui https://www.academia.edu/43057598/JURNAL_EKONOMI_MAKRO_PENGAR_UH_COVID_19_TERHADAP_INDEKS_HARGA_DAN_PERTUMBUHAN_EKONOMI20200515_99622_miqc4z pada tanggal 29 April 2021 pukul 20.12
- Kementerian Luar Negeri, 2021, "ASEAN Pegang Peran Penting Pada Perkembangan Global". Dapat diakses melalui <https://kemlu.go.id/portal/id/read/2334/berita/asean-pegang-peran-penting-pada-perkembangan-global> pada tanggal 7 Juni 2021 pukul 20.04
- Kementerian Perhubungan, 2020, "Transportasi Udara Sebagai Jembatan Satukan Keberagaman dan Dukung Pariwisata di Indonesia". Dapat diakses melalui <http://dephub.go.id/post/read/transportasi-udara-sebagai-jembatan-satuan-keberagaman-dan-dukung-pariwisata-di-indonesia> pada tanggal 26 Maret 2021 pukul 20.56.
- Kementerian Perhubungan, 2011, "*The Growth of Air Cargo Transport is Not Balanced With Passenger Transport*". Dapat diakses melalui <http://dephub.go.id/post/read/perkembangan-angkutan-kargo-udara-belum-sebanding-dengan-angkutan-penumpang-5261> pada tanggal 4 Juni 2021 pukul 21.58.
- Kementerian Pertahanan, 2019, "Nasionalisme dan Bela Negara Dalam Perspektif Ketahanan Nasional. Dapat diakses melalui <https://www.kemhan.go.id/belanegara/opini/asd> pada tanggal 27 Juni 2021 pukul 19.21
- Kompas, 2021, "Jumlah Penduduk Indonesia Terkini Mencapai 271,34 Juta". Dapat diakses melalui <https://money.kompas.com/read/2021/01/22/090554926/>

jumlah-penduduk-indonesia-terkini-mencapai-27134-juta?page=all. Pada tanggal 27 Juni 2021 pukul 21.00

Kompas, 2021, "Bertahan dari Kebijakan Larangan Mudik, Maskapai Penerbangan Banting Setir Jadi Angkutan Kargo". Dapat diakses melalui <https://megapolitan.kompas.com/read/2021/05/09/15554981/bertahan-dari-kebijakan-larangan-mudik-maskapai-penerbangan-banting-setir?page=all> pada tanggal 25 Juni 2021 pukul 17.01

Kompas, 2021, "Kargo Udara, Masa Depan Bisnis Penerbangan Nasional". Dapat diakses melalui <https://money.kompas.com/read/2021/05/11/140600726/kargo-udara-masa-depan-bisnis-penerbangan-nasional?page=all> pada tanggal 27 Juni 2021 pukul 17.40

Krisna Indra, 2016, "Pengertian Pembangunan Nasional Dengan Jelas Menurut Para Ahli". Dapat diakses melalui <https://www.teorieno.com/2016/10/pengertian-pembangunan-nasional-dengan.html> pada tanggal 24 Mei 2021 pukul 18.30.

Kumpulan Pengertian.com, 2021, "Kumpulan Pengertian Menurut Para Ahli". Dapat diakses melalui <https://www.kumpulanpengertian.com/2020/07/pengertian-ketahanan-nasional-menurut.html>. Pada tanggal 3 Juni 2021 pukul 21.05.

Lektur.ID, 2020, "5 Arti Tata Kelola di Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)". Dapat diakses melalui <https://lektur.id/arti-tata-kelola/#:~:text=Menurut%20Kamus%20Besar%20Bahasa%20Indonesia,tata%20kelola%20adalah%20tata%20usaha> pada tanggal 29 April 2021 pukul 09.37

Kontan, 2020, "BPS: Jumlah Penumpang Penerbangan Domestik Capai 6,98 Juta Desember 2019". Dapat diakses melalui <https://nasional.kontan.co.id/news/bps-jumlah-penumpang-penerbangan-domestik-capai-698-juta-desember-2019> pada tanggal 20 Juni 2021 pukul 09.45.

Kontan, 2020, "AP I Proyeksikan Kenaikan Trafik Penumpang dan Trafik Pesawat Pada 2021". Dapat diakses melalui <https://industri.kontan.co.id/news/ap-i-proyeksikan-kenaikan-trafik-penumpang-29-dan-trafik-pesawat-20-pada-2021> pada tanggal 20 Juni 2021 pukul 09.45.

Nurhuda, 2019, "Pembagian Wilayah Pembangunan di Indonesia". Dapat diakses melalui <https://geograpik.blogspot.com/2019/08/pembagian-wilayah-pembangunan-di.html> pada tanggal 26 Juni 2021 pukul 20.39

Setijadi, 2019, "Industri Kargo Indonesia". Dapat diakses melalui <https://supplychainindonesia.com/industri-kargo-udara-indonesia/> pada tanggal 4 Juni 2021 pukul 22.08.

Wikipedia, 2021, "Negara Kepulauan". Dapat diakses melalui https://id.wikipedia.org/wiki/Negara_kepulauan diakses pada tanggal 26 Maret 2021 pukul 10.30 .

Lain-lain

-----, 2006, Integrasi Transportasi Udara Asean dan Posisi Indonesia, Jurnal Hukum Internasional Vol 3 No. 2

Agus Taufik Mulyono, 2020, "Tantangan Keselamatan Penerbangan Masa Pandemi Covid-19", Seminar Nasional Teknologi Informasi dan Kedirgantaraan, Pustral.

Balitbang Perhubungan, 2019, Kebijakan Pengembangan Bandar Udara Kargo.

Balitbang Perhubungan, 2021, Pandemi Covid-19 Dampak Sektor Penerbangan.

Bappenas, 2015, Reformasi Regulasi-Mewujudkan Regulasi Yang Sederhana dan Tertib.

Subdirektorat Statistik Transportasi, 2019, Statistik Transportasi Laut 2019, BPS RI.

Cargo Indonesia, 2019, "Pertumbuhan Kargo Tinggi, Garuda Genjot Bisnis Kargo", Edisi V.

Direktorat Bandar Udara Ditjen Hubud, 2019, Kebijakan Pengembangan Bandar Udara Kargo.

Dorma Manalu, "Optimalisasi Bandar Udara Terhadap Arus Kargo Udara Dalam Era Ekonomi Digital", PT Angkasa Pura II.

Fitradhy Pahala, "Analisa Kinerja Bandar Udara Kota (Studi Kasus Bandar Udara Halim Perdanakusuma Jakarta), Poltek Penerbangan Surabaya.

IATA, *Cargo Agent's Handbook, Resolution 801-Worldwide 43rd*, 2020

ICAO, 1990, Canada, "Aerodrome, Annex 14 to The Convention on International Civil Aviation", Vol 1.

John Wiley and Sons Inc, 2011, New Jersey, "Airport Engineering Planning, and Development of 21st Century Airports".

Kamus Besar Bahasa Indonesia, 2021

Kementerian PPN/Bappenas, 2019, Rancangan Teknokratik Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2020-2024.

Kementerian Perhubungan RI, 2020, "Optimalisasi Kinerja Sektor Penerbangan di Dalam dan Setelah Deraan Pandemic Covid 19", draft Policy Brief.

Titik Anas, Christopher Findlay, 2017, Singapore, "*Indonesia; Structural Reform in Air Transport Service*", *Asia-Pacific Economic Cooperation Policy Support Unit*.



(ALUR PIKIR)

PENATAAN TATA KELOLA BANDAR UDARA UNTUK MENUNJANG PERTUMBUHAN EKONOMI NASIONAL



DAFTAR PENGERTIAN

1. **Tata Kelola**

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), arti tata kelola adalah tata usaha. Arti lainnya dari tata kelola adalah administrasi⁵⁹. Berasal dari kata tata yaitu mengatur dan kelola yaitu mengendalikan atau menyelenggarakan.

2. **Pengelolaan**

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), pengelolaan adalah proses yang memberikan pengawasan pada semua hal yang terlibat dalam pelaksanaan kebijaksanaan dan pencapaian tujuan⁶⁰

3. **Bandar Udara**

Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara 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 lainnya⁶¹.

4. **Cargo**

Cargo adalah (dari bahasa Spanyol: *cargo*) mengacu kepada barang yang diangkut untuk kepentingan komersial yang umumnya oleh kapal, kereta api, truk atau pesawat terbang. Pada masa sekarang ini peti kemas digunakan untuk transportasi kargo. Kargo juga dapat mengacu kepada "barang bawaan" atau "bagasi"⁶². Cargo dikirimkan dengan muatan besar baik melalui via darat, via laut, dan via udara dengan jarak tempuh yang cukup jauh, yaitu antar kota, antar provinsi dan juga antar negara.

5. **Pilot project**

⁵⁹ <https://lektur.id/arti-tata-kelola/#:~:text=Menurut%20Kamus%20Besar%20Bahasa%20Indonesia,tata%20kelola%20adalah%20tata%20usaha>. Tanggal 29 April 2021 pukul 09.37 WIB

⁶⁰ <https://kbbi.web.id/kelola> tanggal 29 April 2021 pukul 17.00 WIB

⁶¹ <http://hubud.dephub.go.id/website/Bandara.php> tanggal 29 April pukul 17.15 WIB

⁶² <https://id.wikipedia.org/wiki/Kargo> tanggal 21 Juli 2021 pukul 19.19 WIB.

Pilot project apabila diartikan dalam Bahasa Indonesia adalah “proyek percontohan”⁶³. Pilot Project merupakan proyek yang dirancang untuk percontohan atau uji coba. Pilot project dirancang sebagai pengujian atau trial dalam rangka mengetahui dan menunjukkan keefektifan pelaksanaan suatu program. Hal ini dilakukan untuk mengetahui dampak positif dan negatif yang ditimbulkan dari pelaksanaan program tersebut⁶⁴. Pelaksanaan kegiatan proyek percontohan yang dirancang sebagai pengujian atau trial dalam rangka untuk menunjukkan keefektifan suatu pelaksanaan program, mengetahui dampak pelaksanaan program dan keekonomisannya.

6. Geostrategi

Geostrategi, turunan dari geopolitik, adalah jenis kebijakan luar negeri yang dipandu oleh faktor geografi. Faktor-faktor ini melengkapi, menghambat, atau memengaruhi perencanaan politik dan militer. Layaknya semua strategi, geostrategi berusaha menyamakan cara dengan hasil dalam hal ini sumber daya suatu negara (terbatas atau tidak) dengan tujuan geopolitiknya (lokal, regional, atau global). Strategi berkaitan dengan geografi sebagaimana geografi berkaitan dengan kebangsaan. Colin S. Gray dan Geoffrey Sloan menyatakan bahwa “[geografi adalah] ibu dari strategi.”⁶⁵

7. Pertumbuhan Ekonomi Nasional

Pertumbuhan ekonomi diartikan sebagai perkembangan kegiatan dalam perekonomian yang menyebabkan barang dan jasa yang diproduksi dalam masyarakat bertambah dan kemakmuran masyarakat meningkat⁶⁶. Adam Smith berpendapat bahwa pertumbuhan ekonomi adalah perubahan tingkat ekonomi pada suatu negara yang bertumpu pada adanya penambahan penduduk. Dengan adanya penambahan penduduk maka output atau hasil dari suatu negara akan ikut bertambah⁶⁷.

⁶³ <https://en.opentran.net/english-indonesian/grand+design.html> tanggal 22 Juli 2021 pukul 08.49 WIB

⁶⁴ <https://nurhamka.com/8-tips-dan-definisi-pilot-project-terlengkap/> tanggal 22 Agustus 2021 pukul 08.07 WIB

⁶⁵ <https://id.wikipedia.org/wiki/Geostrategi> tanggal 21 Juli 2021 pukul 19.49

⁶⁶ https://www.academia.edu/43057598/JURNAL_EKONOMI_MAKRO_PENGARUH_COVID_19_TERHADAP_INDEKS_HARGA_DAN_PERTUMBUHAN_EKONOMI20200515_99622_miqc4z tanggal 29 April pukul 20.12 WIB

⁶⁷ <https://ekonomimanajemen.com/pengertian-pertumbuhan-ekonomi/> tanggal 29 April pukul 20.29 WIB

8. Pembangunan Nasional

Pembangunan nasional merupakan rangkaian upaya pembangunan yang berkesinambungan dan meliputi seluruh kehidupan masyarakat, bangsa, dan negara untuk melaksanakan tugas mewujudkan Tujuan Nasional.

9. Keutuhan NKRI

Kamus Besar Bahasa Indonesia menyebutkan bahwa keutuhan berasal dari kata utuh yang bermakna dalam keadaan sempurna dan tidak tercerai berai atau tidak terpecah belah. Jadi maksud dari Keutuhan NKRI adalah bahwa Negara Indonesia merupakan suatu negara kesatuan yang berdaulat, mempunyai rakyat dan wilayah yang ditentukan batas-batasnya serta pemerintahan sendiri.

10. Lingkungan Strategis

Lingkungan strategis dianalisa untuk mengetahui pengaruh-pengaruh kunci serta pemilihan strategi apa yang sesuai dengan tantangan yang datangnya dari lingkungan. Dalam menerapkan teknik manajemen strategik secara baik dan berhasil, perlu dilakukan beberapa langkah pokok yang harus dilakukan.⁶⁸

11. Ketahanan Nasional

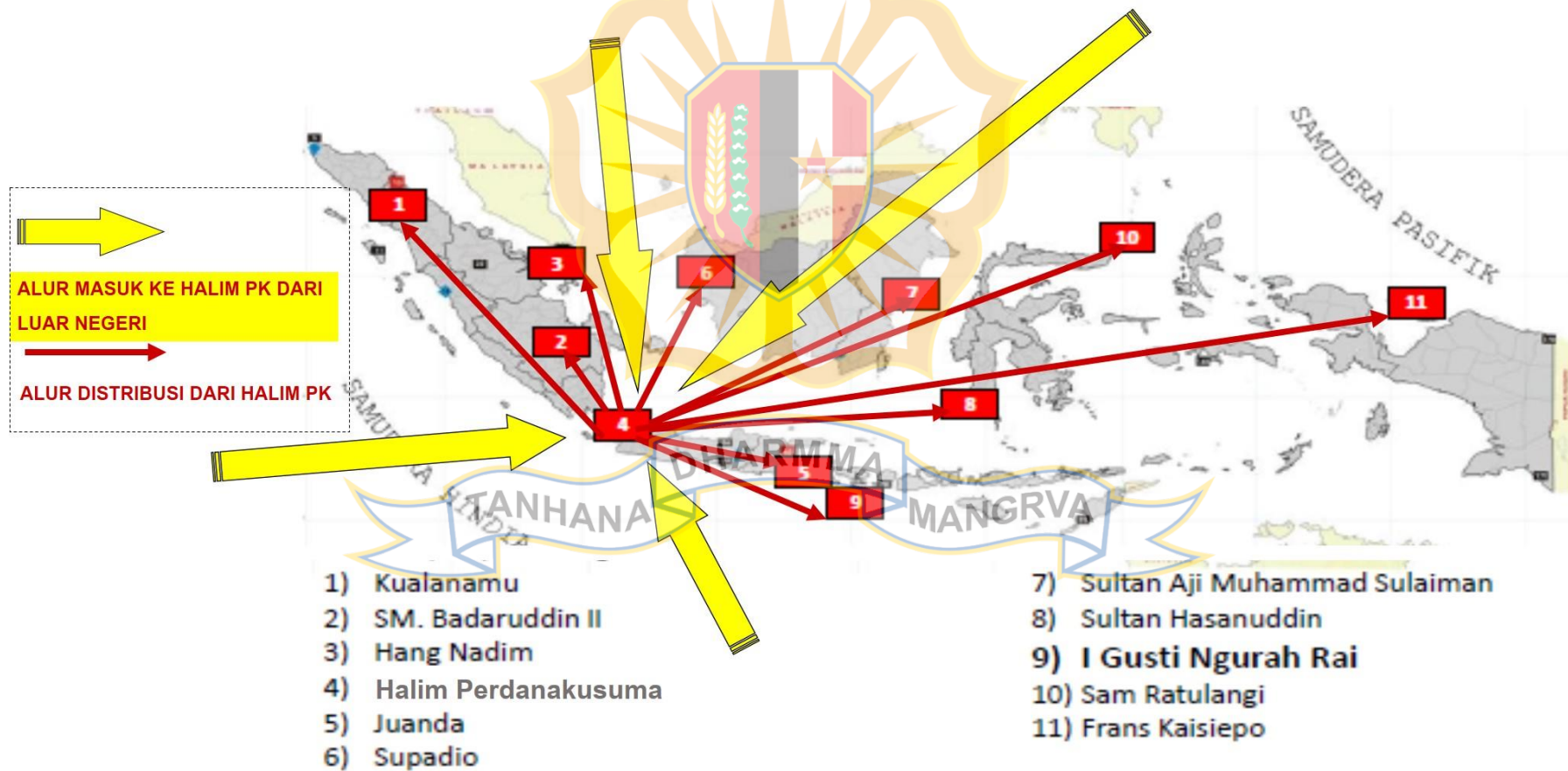
Pengertian Ketahanan Nasional menurut Lembaga Ketahanan Nasional adalah kondisi dinamis bangsa Indonesia yang berisi keuletan dan ketangguhan dalam menghadapi dan mengatasi segala ancaman, gangguan, hambatan dan tantangan baik yang datang dari luar maupun dari dalam negeri langsung atau tidak langsung yang dapat membahayakan integritas, identitas serta kelangsungan hidup bangsa dan negara⁶⁹.

⁶⁸ <http://download.garuda.ristekdikti.go.id/article.php?article=1101757&val=16551&title=Telaah%20Lingkungan%20Strategis%20Sebuah%20Pandangan%20Literatur> tanggal 29 April 2021 pukul 21 33 WIB

⁶⁹ <http://lib.lemhannas.go.id/public/media/catalog/0010-011600000000134/swf/3767/files/basic-html/page8.html> tanggal 29 April 2021 pukul 21.51 WIB



RENCANA ALUR DISTRIBUSI KARGO UDARA
DENGAN BANDAR UDARA HALIM PERDANAKUSUMA SEBAGAI *CENTER POINT*
BANDAR UDARA KHUSUS KARGO



DATA KARGO DI BANDAR UDARA HALIM PERDANAKUSUMA

1. Data Kargo Bandar Udara Halim Sebelum Pandemi Covid-19

NO	BULAN	PESAWAT			KARGO (Kg)		
		DTG	BRK	JML	DTG	BRK	JML
1	Jan-19	44	44	88	338.261	419.608	757.869
2	Feb-19	49	50	99	390.038	625.655	1.015.693
3	Mar-19	55	55	110	398.688	595.950	994.638
4	Apr-19	47	46	93	323.884	556.126	880.010
5	Mei-19	61	63	124	331.646	515.469	847.115
6	Jun-19	36	36	72	354.188	456.152	810.340
7	Jul-19	76	82	158	293.277	589.876	883.153
8	Agu-19	73	73	146	553.033	869.362	1.422.395
9	Sep-19	76	78	154	530.265	1.008.034	1.538.299
10	Okt-19	85	89	174	495.998	680.185	1.176.183
11	Nov-19	81	94	175	684.511	1.017.584	1.702.095
12	Des-19	78	83	161	725.202	1.038.091	1.763.293
13	Jan-20	75	79	154	600.604	912.392	1.512.996
14	Feb-20	66	65	131	348.898	712.106	1.061.004
15	Mar-20	55	60	115	237.396	427.097	664.493
TOTAL		957	997	1.954	6.605.889	10.423.687	17.029.576
RATA-RATA		64	66	130	440.393	694.912	1.135.305

2. Data Kargo Bandar Udara Halim Setelah Pandemi Covid-19

NO	BULAN	PESAWAT			KARGO (Kg)		
		DTG	BRK	JML	DTG	BRK	JML
1	Apr-20	95	96	191	398.453	969.845	1.368.298
2	Mei-20	191	193	384	703.075	2.284.044	2.987.119
3	Jun-20	216	224	440	734.302	2.748.952	3.483.254
4	Jul-20	302	308	610	906.281	3.517.193	4.423.474
5	Agu-20	236	245	481	750.927	2.688.730	3.439.657
6	Sep-20	270	276	546	796.318	3.339.600	4.135.918
7	Okt-20	295	307	602	711.690	3.698.847	4.410.537
8	Nov-20	338	371	709	657.454	4.307.355	4.964.809
9	Des-20	380	399	779	778.150	4.716.150	5.494.300
10	Jan-21	355	366	721	908.003	4.121.725	5.029.728
11	Feb-21	318	327	645	861.454	3.834.931	4.696.385
12	Mar-21	345	359	704	932.093	4.260.932	5.193.025
13	Apr-21	404	418	822	806.482	4.937.774	5.744.256
14	Mei-21	382	408	790	800.250	4.426.670	5.226.920
TOTAL		4.127	4.297	8.424	10.744.932	49.852.748	60.597.680
RATA-RATA		295	307	602	767.495	3.560.911	4.328.406

Sumber: Bandar Udara Halim Perdanakusuma

PEMBAGIAN WILAYAH PEMBANGUNAN

Regional	Pusat Pertumbuhan	Wilayah	Daerah-Daerah Cakupan
A	Medan	I	Aceh dan Sumatera Utara, pusatnya di Medan
		II	Sumatera Barat, Riau, dan Kepulauan Riau, pusatnya di Pekanbaru
		III	Jambi, Sumatera Selatan, Bengkulu, dan Bangka Belitung, pusatnya di Palembang
B	Jakarta	IV	Lampung, Jakarta, Jawa Barat, Jawa Tengah, Banten, dan DI Yogyakarta, pusatnya di Jakarta
		V	Kalimantan Barat, pusatnya di Pontianak
C	Surabaya	VI	Jawa Timur dan Bali, pusatnya di Surabaya
		VII	Kalimantan Tengah, Kalimantan Timur, dan Kalimantan Selatan pusatnya di Balikpapan dan Samarinda
D	Makassar	VIII	Nusa Tenggara Barat, Nusa Tenggara Timur, Sulawesi Selatan, dan Sulawesi Utara, pusatnya di Makassar
		IX	Sulawesi Tengah, Sulawesi Utara, dan Gorontalo, pusatnya di Manado
		X	Maluku, Maluku Utara, dan Papua, pusatnya di Sorong

Sumber: Bappenas

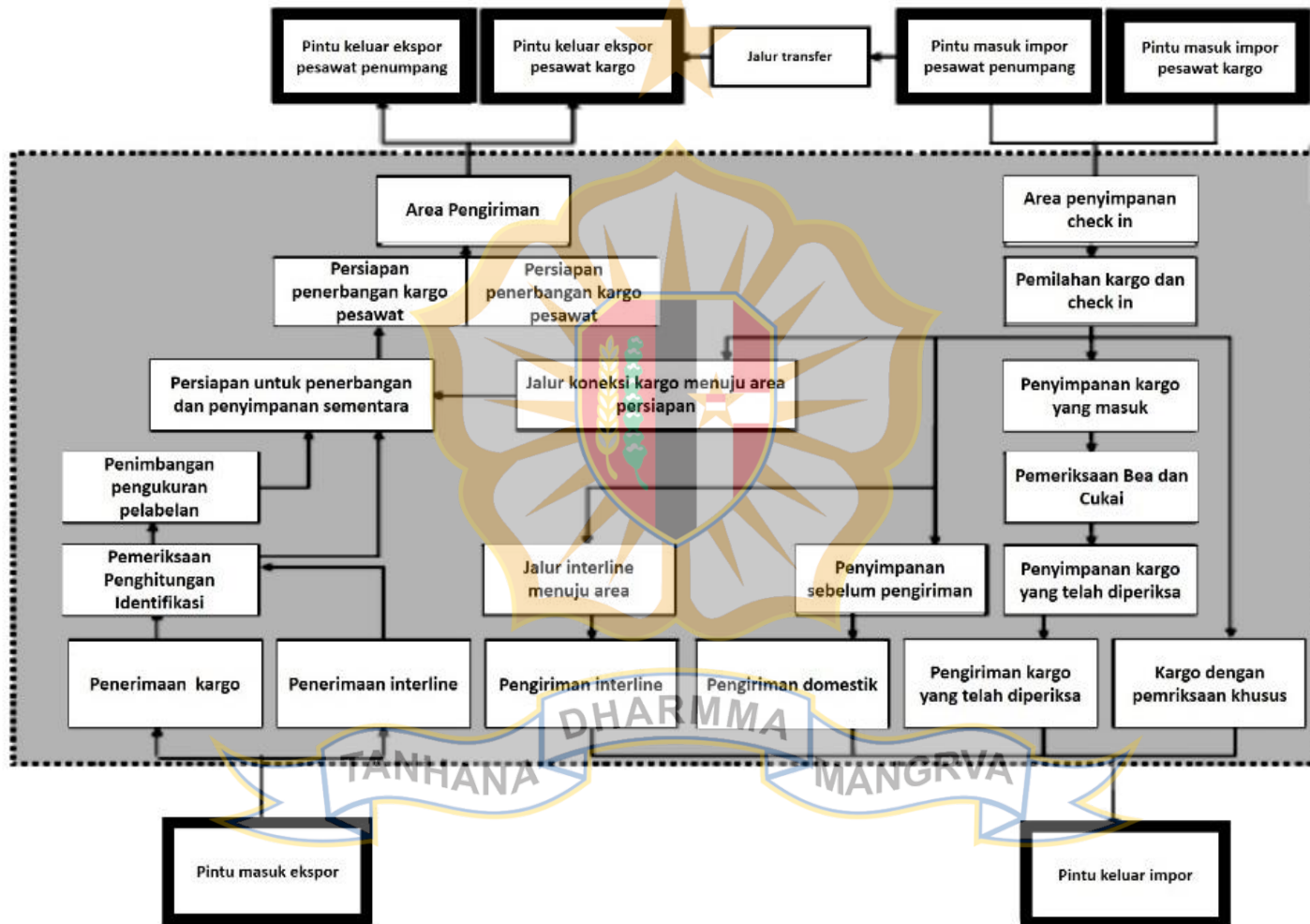


GENERAL INFO BANDAR UDARA HALIM PERDANAKUSUMA⁷⁰

IATA	: HLP	ICAO	: WIIH
Province	: DKI JAKARTA		
Telephone	: +62 21 809 1108	Fax	: +62-21 809 3351
Telex	: WIIHPAPX (AFTN)		
Distance	: 1,00 km	From	: Kota Jakarta Timur
	: 12,58 km	From Provincial Capital	: Kota Jakarta Pusat, DKI Jakarta
	: 12,58 km	From Country Capital	: Kota Jakarta, DKI Jakarta
Longitude	: 106.891667 106° 53' 30" BT	Latitude	: -6.268611 6° 16' 7" LS
Elevation	: 26,00 mdpl (85,30 ft dpl)		
Category	: <i>Internasional Airport, Haji Airport</i>		
Class	: Kelas I	Operator	: PT. Angkasa Pura II
Operation Hour	: 24 Hours		
Operated Aircraft	: B-747		
Airport System (PM.69 Year 2013)			
Hierarchy	: P (Pengumpan)		
Classify	: 4E (1800 m <= ARFL) (52 m <= WS < 56 m ; 9 m <= OMG < 14 m)		
Main Roles	: Simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya Pintu gerbang kegiatan perekonomian Tempat kegiatan alih moda transportasi Pendorong dan penunjang kegiatan industri, perdagangan, pariwisata Pembuka isolasi daerah Penanganan bencana Pengembangan daerah perbatasan Prasarana memperkuat Wawasan Nusantara dan kedaulatan negara		
Functions	: Sebagai tempat penyelenggaraan kegiatan pemerintahan Sebagai tempat penyelenggaraan kegiatan perusahaan		

⁷⁰ <https://otban-wil1.dephub.go.id/index.php/public/bandara/detail/28>

ALUR DOKUMEN CARGO



Sumber: SNI 03-7047-2004

PERBANDINGAN ALUR CARGO DARI LUAR NEGERI



Sumber: Pengolahan Data dari Media Massa

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Data Pokok

1. Nama : Yuniarsa Aditya Permana, SE.,M.M
2. Pangkat : Kolonel
3. Lulus AAU : 1992
4. Korps : Penerbang
5. Nrp : 516370
6. Tempat/Tgl Lahir : Bandung, 4 Juni 1967
7. Agama : Islam



Pengalaman Jabatan

1. 01-08-1992 Pa DP Gub AAU
2. 20-02-1993 Pa Pnb Skadron Udara 31 Lanud Halim Perdanakusuma
3. 25-03-1998 Kaurtu Skadron Udara 31 Lanud Halim P
4. 00-00-0000 Kaurdal Skadron Udara 31 Lanud Halim P
5. 16-12-2002 Instruktur Penerbang Wingdik Terbang Lanud Adisucipto
6. 15-03-2004 Danflight Ops B Skadron Udara 31 Lanud Halim P
7. 25-08-2004 Danflight Ops A Skadron Udara 31 Lanud Halim P
8. 29-07-2005 Kaurji Praktek Wing I Lanud Halim Perdanakusuma
9. 01-06-2007 Kasi Binpotdirga Disops Lanud Halim P
10. 16-07-2008 Komandan Skadron Udara 17 Wing I Lanud Halim P
11. 00-00-0000 Pabandya Doktrin Paban I/Ren Sops Mabes TNI AU
12. 07-05-2012 Kadisops Lanud Halim Perdanakusuma
13. 24-09-2013 Komandan Wing I Lanud Halim Perdanakusuma
14. 25-03-2015 Pamen Koopsau I Halim Perdanakusuma
15. 24-03-2016 Komandan Lanud Husein Sastranegara Bandung
16. 02-05-2017 Aspers Kas Kohanudnas
17. 25-06-2019 Paban II/Lat Ditdiklat Kodiklatau
18. 04-12-2019 Pamen Sopsau Renc.Dik Lemhannas
19. 24-01-2020 Sedisminpers Mabes TNI AU

Pendidikan Militer

1. Akademi TNI Angkatan Udara Lulus Tahun 1992
2. Sekolah Penerbang A-48 Lulus Tahun 1995
3. Transisi C-130 Hercules Lulus Tahun 1995
4. KIBI Hankam A-40 Lulus Tahun 1995
5. Sekolah Instruktur Penerbang A-49 Lulus Tahun 2000

- | | | |
|-----|-----------------------|------------------|
| 6. | Sekkau A-72 | Lulus Tahun 2001 |
| 7. | Seskoau A-43 | Lulus Tahun 2006 |
| 8. | Suspa Intelstrat Tk I | Lulus Tahun 2007 |
| 9. | Sesko TNI A-42 | Lulus Tahun 2015 |
| 10. | Lemhannas RI PPRA 62 | Lulus Tahun 2021 |

Pendidikan Umum

- | | | |
|----|-----------------------------------|------------------|
| 1. | SD Singkole International Soroako | Lulus Tahun 1980 |
| 2. | SMP Negeri 9 Bandung | Lulus Tahun 1983 |
| 3. | SMA Negeri 5 Bandung | Lulus Tahun 1986 |
| 4. | S1 Unsurya | Lulus Tahun 2014 |
| 5. | S2 Unsurya | Lulus Tahun 2015 |

Tanda Jasa

1. Satyalancana Kesetiaan 8 Tahun
2. Satyalancana Kesetiaan 16 Tahun
3. Satyalancana Kesetiaan 24 Tahun
4. Satyalancana Dharma Nusa
5. Satyalancana Dwidya Sistha
6. GOM IX/Rasakadarma
7. Satyalancana Seroja
8. Satyalancana Wira Karya
9. Satyalancana Bhakti Sosial
10. Bintang Swa Bhuwana Paksa Nararya
11. Bintang Yudha Dharma Nararya
12. Satyalancana Wira Dharma
13. Satyalancana Wira Siaga

Data Keluarga

- | | | | |
|----|------------------------|---|--|
| 1. | Nama Istri | : | Dra. Noorfitriani |
| 2. | Tempat/Tgl Lahir Istri | : | Bandung, 27 November 1970 |
| 3. | Nama Anak | : | |
| | a) | | Nadiva Hasna Vitaya
Jakarta, 29 Mei 2000 |
| | b) | | Rafi Haidar Amirul Hisyam
Jakarta, 10 Februari 2015 |