

ANALISIS AWAL PERMASALAHAN TRANSPORTASI UDARA DAN ARAH PENGEMBANGAN BANDARA DI INDONESIA

Tri Sefrus

Departemen Teknik Sipil dan Lingkungan
Universitas Gadjah Mada
Jln. Grafika No. 2, Yogyakarta 55281
Tlp. (0274) 545675
Sefrus.tri@gmail.com

Sigit Priyanto

Departemen Teknik Sipil dan Lingkungan
Universitas Gadjah Mada
Jln. Grafika No. 2, Yogyakarta 55281
Tlp. (0274) 545675
spriyanto2007@yahoo.co.id

Dewanti

Departemen Teknik Sipil dan Lingkungan
Universitas Gadjah Mada
Jln. Grafika No. 2, Yogyakarta 55281
Tlp. (0274) 545675
dewanti@ugm.ac.id

Muhammad Zudhy Irawan

Departemen Teknik Sipil dan Lingkungan
Universitas Gadjah Mada
Jln. Grafika No. 2, Yogyakarta 55281
Tlp. (0274) 545675
irawanzudhy@gmail.com

Abstract

Demand of air passenger numbers in Indonesia has been increasing since the last decade, reaching 15% per year. The high number of these demand has a negative impact on the aviation world in Indonesia. Aircraft queue on landing, delayed departure time, inconvenience of passengers, and high accident risk are negatives which of course require early handling for long term. This study to explore the problems related to aviation in Indonesia, so that got the root of the most influential to the current aviation dilemma of Indonesia and its proper development direction. This study used data 26 major airports in Indonesia as a case study. The results show that the air transport problems that occur are influenced by three things: high passenger growth, limited airport capacity, and the dominance of indirect flight. And the right direction of airport development to be done is the development of integrated flight routes.

Keywords: growth of passengers, airport development, flight route, airport capacity

Abstrak

Permintaan jumlah penumpang angkutan udara di Indonesia terus mengalami peningkatan semenjak satu dekade terakhir, yang mencapai angka 15% per tahun. Tingginya jumlah permintaan ini ikut memberikan dampak negatif terhadap dunia penerbangan di Indonesia. Antrian pesawat udara saat mendarat, tertundanya waktu keberangkatan, ketidaknyamanan penumpang, dan risiko kecelakaan yang tinggi merupakan hal negatif yang membutuhkan penanganan dini untuk jangka panjang. Penelitian ini dilakukan untuk menggali permasalahan terkait angkutan udara di Indonesia, sehingga didapat akar masalah yang paling berpengaruh terhadap penerbangan Indonesia saat ini dan arah pengembangannya. Pada penelitian ini digunakan data 26 bandara utama di Indonesia sebagai studi kasusnya. Hasil penelitian memperlihatkan bahwa permasalahan angkutan udara yang terjadi dipengaruhi oleh tiga hal, yaitu pertumbuhan penumpang yang tinggi, keterbatasan kapasitas bandara, dan dominannya rute penerbangan yang tidak langsung. Arah pengembangan bandara yang tepat untuk dilakukan adalah melalui pengembangan rute penerbangan yang terintegrasi.

Kata-kata kunci: pertumbuhan penumpang, pengembangan bandara, rute penerbangan, kapasitas bandara

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan yang terdiri atas ribuan pulau-pulau besar dan kecil. Untuk menunjang pergerakan antarwilayah, Indonesia ditopang oleh transportasi

darat, transportasi laut, dan transportasi udara. Sebagai transportasi yang unggul dalam kecepatan dan kenyamanan, transportasi udara mulai menjadi pilihan yang banyak diminati saat ini. Tercatat bahwa 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 (Kementerian Perhubungan, 2016).

Tingginya angka pertumbuhan ini memberikan dampak terhadap kinerja dan aktivitas penerbangan di bandara. Tercatat beberapa bandara utama di Indonesia telah mengalami kelebihan kapasitas. Hal negatif yang ditimbulkan berupa lamanya waktu tunggu pesawat udara saat akan mendarat, waktu tunda saat keberangkatan, ketidaknyamanan penumpang, dan tingginya risiko keselamatan.

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 penggalian secara mendalam mengenai permasalahan penerbangan di Indonesia guna mendapatkan arah pengembangan bandara yang tepat.

Penelitian ini bertujuan untuk mencari arah pengembangan bandara yang tepat sebagai solusi terhadap permasalahan transportasi udara saat ini. Sasaran yang dicapai adalah sebagai upaya penanganan permasalahan penerbangan di Indonesia untuk saat ini dan masa mendatang.

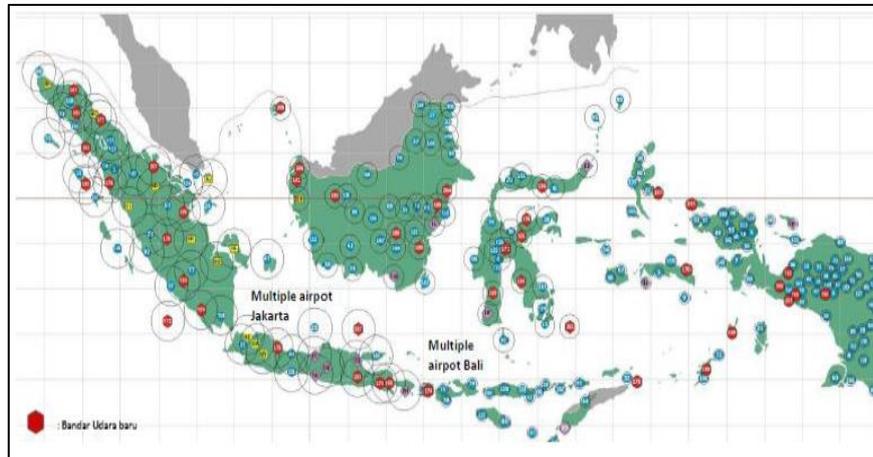
Pertumbuhan Jumlah Penumpang Udara

International Air Transport Association (IATA) memprediksi bahwa pertumbuhan jumlah penumpang udara tertinggi untuk satu dekade ke depan akan berpusat di wilayah Asia, termasuk di Indonesia. IATA meramalkan bahwa Indonesia akan menjadi pasar perjalanan penerbangan terbesar keenam dunia pada tahun 2034. Selain itu, dari lima sektor jasa yang potensial dalam perdagangan bebas Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA), Kamar Dagang dan Industri (Kadin) Indonesia menilai sektor jasa penerbangan Indonesia merupakan sektor jasa yang paling tidak siap menghadapi perdagangan bebas tersebut (Zaki, 2016). Akibatnya, pengembangan bandara merupakan hal yang mutlak untuk dilakukan guna memenuhi kebutuhan bandara saat ini dan di masa depan.

Di Indonesia terdapat 318 bandara dengan penyebaran hampir merata di 34 provinsi, seperti yang terlihat pada Gambar 1. Sejumlah 52 bandara tersebar di Pulau Sumatera, 40 bandara di Pulau Jawa, 49 bandara di Pulau Bali dan sekitarnya, 40 bandara di Pulau Kalimantan, 30 bandara di Pulau Sulawesi, dan 107 bandara di Pulau Papua. Dari 318 bandara ini, 26 bandara dikelola oleh BUMN, 55 bandara dikelola oleh TNI, 39 bandara dikelola oleh UPT daerah, dan sisanya dikelola oleh unit penyelenggara bandar udara.

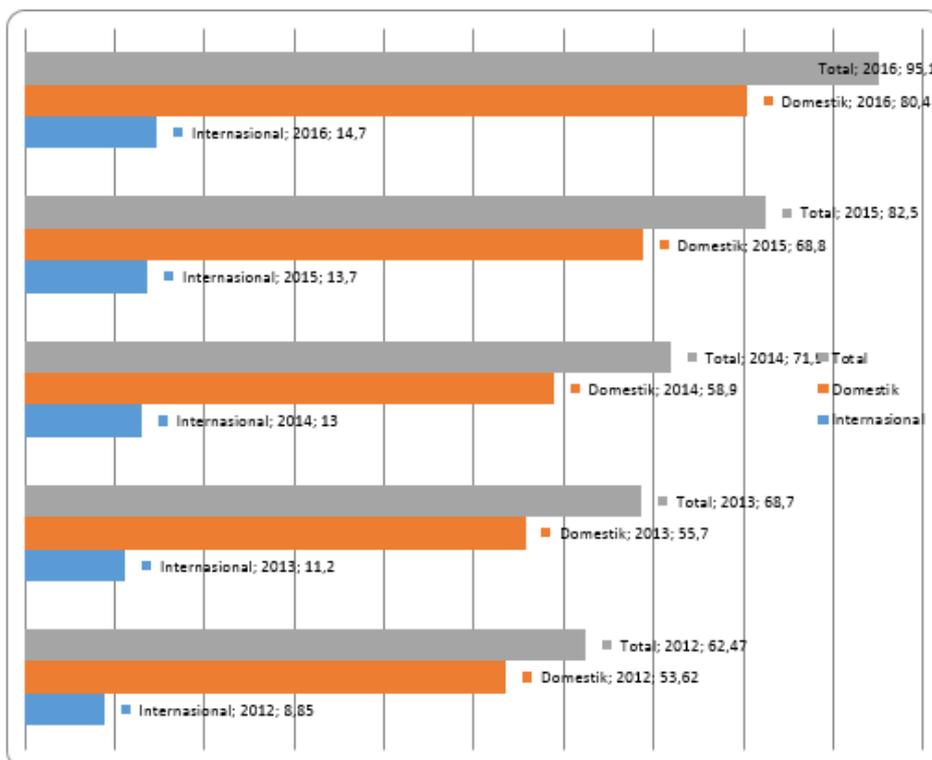
Masing-masing bandara ini dikategorikan dalam klasifikasi kelas bandar udara yang berbeda-beda, yang ditetapkan berdasarkan kapasitas pelayanan dan kegiatan opera-

sional bandar udara. Dari klasifikasi ini diketahui bahwa terdapat 12,87% bandar udara kelas I, 10,30% bandar udara kelas II, 51,07% bandar udara kelas III, dan sisanya tergolong satuan pelayanan bandar udara. Dari 318 bandar udara ini terdapat 26 bandar udara utama yang dikelola oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN).



Gambar 1 Sebaran Bandara di Indonesia (Indonesia Infrastructure Initiative, 2014)

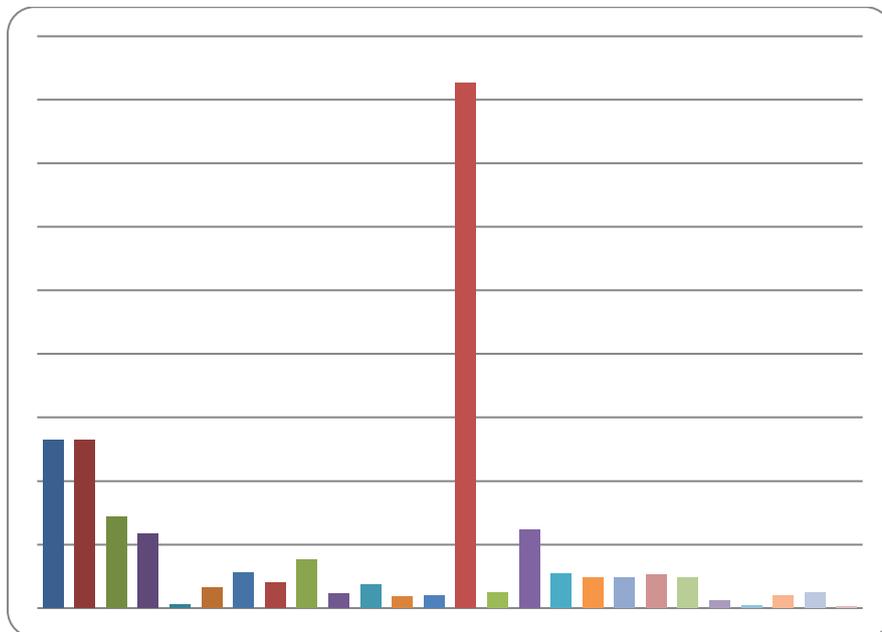
Data yang ada memperlihatkan bahwa pertumbuhan jumlah penumpang sangat bervariasi, namun secara keseluruhan terlihat bahwa jumlah angkutan udara ini mengalami kenaikan setiap tahunnya. Hal ini terlihat pada Gambar 2.



Gambar 2 Jumlah Penumpang Angkutan Udara

Pada tahun 2016, total jumlah penumpang udara mencapai angka 95,1 juta penumpang, yang terdiri atas 80,4 juta penumpang domestik dan 14,7 juta penumpang internasional. Hal ini mengalami kenaikan 15,3% dari tahun sebelumnya. Begitu pula dengan jumlah penumpang tahun 2015, yang mengalami kenaikan sebesar 14,7% dari tahun sebelumnya, dengan jumlah penumpang domestik sebesar 68,8 juta dan penumpang internasional sebesar 13,7%. Sedangkan jumlah penumpang pada tahun 2014 dan 2013 mengalami pertumbuhan penumpang sebesar 4,66% dan 9,97%. Data yang terhimpun dari Kementerian Perhubungan menunjukkan bahwa selama satu dekade terakhir jumlah penumpang angkutan udara mengalami pertumbuhan rata-rata sebesar 15,5% per tahun.

Apabila ditelaah jumlah penumpang udara per masing-masing bandara yang tercatat di Kementerian Perhubungan (2017), akan terlihat *gap* yang cukup besar di antara beberapa bandara tersebut. Sebagai contoh, bila dibandingkan jumlah penumpang angkutan udara pada tahun 2016 di 26 bandara utama di Indonesia, akan diperoleh hasil seperti yang terdapat pada Gambar 3.

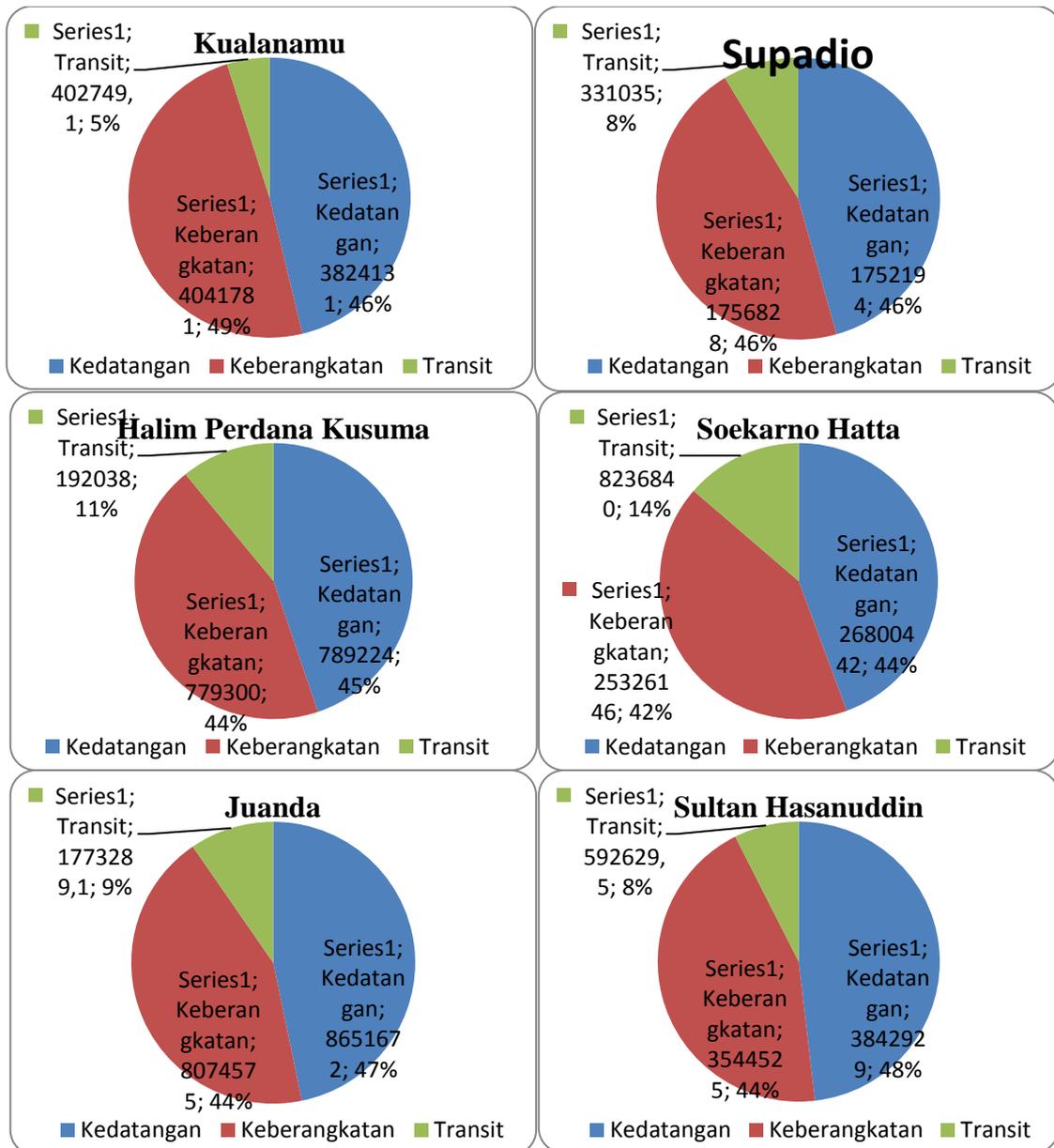


Gambar 3 Perbandingan Jumlah Penumpang di Beberapa Bandara Tahun 2016

Pada Gambar 3 terlihat bahwa terdapat selisih yang besar antara jumlah penumpang di beberapa bandara utama dengan jumlah penumpang di bandara-bandara lainnya. Tampak bahwa jumlah penumpang angkutan udara di Bandara Soekarno Hatta mengungguli bandara lainnya dengan jumlah penumpang udara 82,26 juta penumpang, disusul oleh Bandara Juanda (26,53 juta penumpang), Bandara I Gusti Ngurah Rai (26,43 juta penumpang), Bandara Sultan Hasanuddin (1,44 juta penumpang), dan Bandara Kualanamu (1,23 juta penumpang). Perbedaan jumlah penumpang ini memperlihatkan *gap* yang besar. Sebagai contoh, jumlah penumpang angkutan udara di Bandara Soekarno Hatta dalam satu

tahun setara dengan tiga kali jumlah penumpang di Bandara Juanda, setara dengan 11 kali jumlah penumpang di Bandara Adi Sucipto, dan setara dengan 26 kali jumlah penumpang udara di Bandara Sam Ratulangi.

Dari data jumlah penumpang angkutan udara tersebut, diambil enam bandara utama yang dilihat secara detail komposisi penumpang dalam satu tahunnya. Komposisi penumpang yang diperoleh dapat dilihat pada Gambar 4.



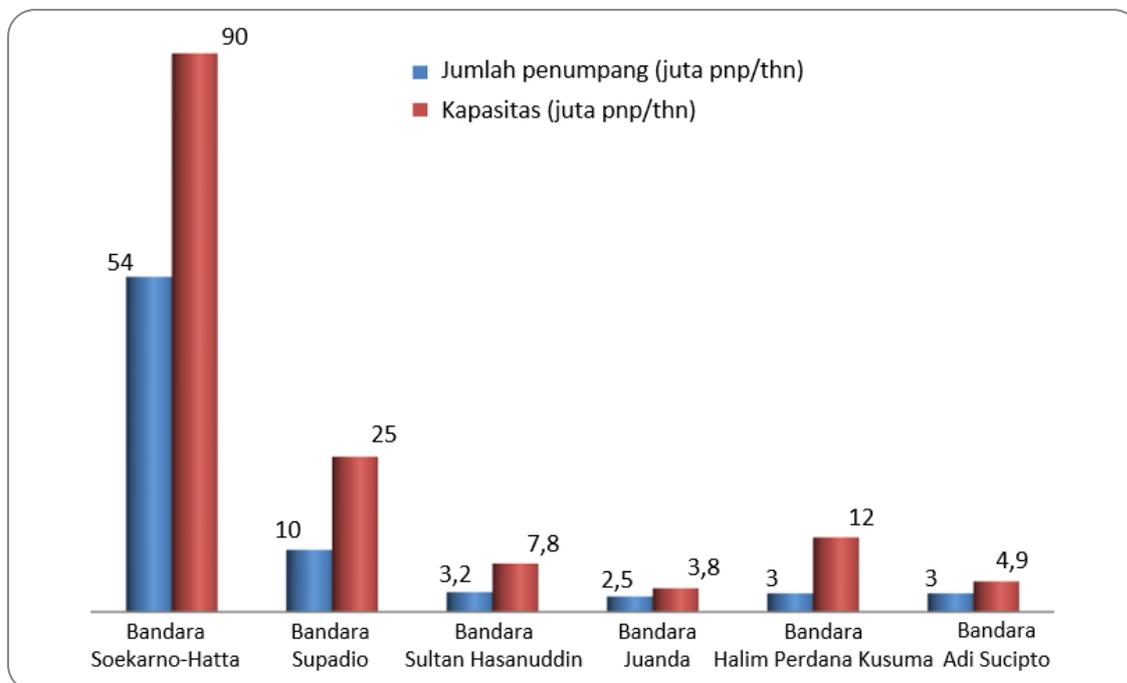
Gambar 4 Komposisi Jumlah Penumpang Udara di Beberapa Bandara

Gambar 4 memperlihatkan komposisi penumpang angkutan udara yang terbagi dalam kategori kedatangan, keberangkatan, dan transit. Dari enam bandara utama yang dikaji, terlihat bahwa angka transit tertinggi berada di Bandara Soekarno Hatta dengan

persentase transit sebesar 14% (sekitar 8,3 juta penumpang) dari total penumpang per tahun. Kemudian disusul oleh Bandara Halim Perdana Kusuma, Bandara Juanda, Bandara Sultan Hasanuddin, dan Bandara Supadio, dengan persentase transit masing-masing sebesar 11%, 9%, 9%, dan 8%, berturut-turut terhadap total penumpang dalam satu tahunnya. Angka penumpang transit di Bandara Soekarno Hatta ini mengalami penurunan sekitar 17% terhadap total penumpang dibandingkan dengan tahun sebelumnya. Hal ini dikarenakan sejumlah penumpang domestik sudah mulai beralih atau memilih transit di Bandara Halim Perdana Kusuma atau bandara lainnya.

Apabila dibandingkan dengan penerbangan di luar negeri, seperti di Malaysia dan di Singapura, angka penumpang transit di Indonesia tergolong kecil. Jumlah penumpang transit di Malaysia hampir dua kali lipat dibandingkan dengan jumlah penumpang transit di Indonesia. Yang menjadi masalah, penumpang transit di Malaysia didominasi oleh penumpang transit internasional, sedangkan di Indonesia penumpang transisinya masih didominasi oleh penumpang penerbangan domestik. Padahal sudah selayaknya Bandara Soekarno Hatta, yang merupakan induk bandara lainnya di Indonesia, tidak lagi berfokus pada transit penerbangan domestik, melainkan penerbangan Internasional.

Untuk kategori penerbangan domestik, jumlah transit di beberapa bandara di Indonesia ini tergolong tinggi. Keadaan ini seiring dengan pertumbuhan jumlah penumpang yang tinggi, yang akhirnya menimbulkan penumpukan penumpang di bandara tertentu. Seperti yang disimpulkan oleh Mubarak (2015), penambahan kapasitas sangat diperlukan untuk memenuhi kebutuhan bandara saat ini dan di masa depan. Pada Gambar 6 ditunjukkan perbandingan antara jumlah penumpang udara dengan kapasitas bandara di beberapa bandara utama di Indonesia.



Gambar 6 Perbandingan Jumlah Penumpang dan Kapasitas Bandara

Gambar 6 memperlihatkan perbandingan antara jumlah penumpang udara dengan kapasitas bandara, yaitu kapasitas maksimum bandara setelah dilakukannya pengembangan, karena beberapa bandara tersebut ada yang sedang dilakukan pengembangan dan dalam wacana pengembangan saat penelitian ini dilaksanakan. Adapun bandara yang dimaksud adalah Bandara Soekarno Hatta, Bandara Halim Perdana Kusuma, Bandara Juanda, Bandara Sultan Hasanuddin, Bandara Supadio, dan Bandara Adi Sucipto. Pada Bandara Soekarno Hatta, misalnya, untuk mencapai kapasitas bandara sebesar 90 juta penumpang, sebelumnya telah dilakukan tiga kali pengembangan bandara. Sedangkan untuk Bandara Supadio, Bandara Juanda, dan Bandara Hasanuddin masing-masing sudah dilakukan pengembangan dua kali, serta Bandara Halim Perdana Kusuma, dan Bandara Adi Sucipto pernah dilakukan satu kali pengembangan dan saat ini sedang dalam tahap pengembangan kedua untuk mencapai kapasitas 12 dan 4,9 juta penumpang.

Wacana mengenai penambahan kapasitas bandara secara fisik seakan menjadi solusi utama di Indonesia, padahal, apabila dikaji lebih dalam, penambahan kapasitas bandara ini hanya bersifat jangka pendek. Pengembangan kapasitas bandara tidak bisa dilakukan secara terus-menerus untuk jangka panjang karena adanya keterbatasan lahan untuk pembangunannya. Seiring dengan berjalannya waktu, jumlah penumpang boleh bertambah, tetapi lahan untuk pembangunan tidak mungkin terus bertambah, sehingga wacana pengembangan bandara ini memiliki keterbatasan.

Sebagai contoh, dengan angka pertumbuhan yang ada saat ini dan kapasitas bandara seperti yang direncanakan, diperkirakan Bandara Soekarno Hatta dan Bandara Adi Sucipto akan mengalami kelebihan kapasitas di tahun 2022, Bandara Halim Perdana Kusuma akan mengalami kelebihan kapasitas pada tahun 2030, serta Bandara Juanda, Bandara Sultan Hasanuddin, dan Bandara Supadio akan mengalami kelebihan kapasitas pada tahun 2021. Salah satu masalah yang saat ini merupakan akar permasalahan dan yang dapat dibenahi adalah rute penerbangan. Begitu banyak rute penerbangan di Indonesia yang bersifat tidak langsung dengan jumlah permintaan yang tinggi serta tidak bisa dielakkan, menjadi kunci terjadinya penumpukan jumlah penumpang di beberapa bandara utama di Indonesia. Berdasarkan hal ini Indonesia perlu mengkaji lagi kebijakan pengembangan bandara, untuk tidak secara fisik saja, melainkan juga melalui pengembangan rute penerbangan yang tertintegrasi.

KESIMPULAN

Hasil analisis pada penelitian ini menunjukkan bahwa akar permasalahan penerbangan di Indonesia saat ini dipengaruhi oleh tiga hal, yaitu pertumbuhan jumlah penumpang yang tinggi, keterbatasan kapasitas bandara, dan dominannya rute penerbangan tidak langsung. Pengembangan kapasitas bandara secara fisik tidak bisa dilakukan secara terus-menerus, mengingat keterbatasan lahan pembangunan. Suatu solusi yang dapat dipertim-

bangkan adalah mengembangkan rute-rute penerbangan yang terintegrasi dan bersifat langsung untuk mengurangi jumlah penerbangan yang tidak langsung.

DAFTAR PUSTAKA

- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. 2016. *Laporan Akhir Lalu Lintas Penerbangan*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Jakarta.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. 2017. *Laporan Lalu Lintas Angkutan Udara*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Jakarta.
- Indonesia Infrastructure Initiative. 2014. *Background Study Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2015-2019*. Consultant Report. Jakarta.
- Mubarak, T. 2015. *Airport Passenger Demand Forecasting Using Radial Basis Function Neural Networks: Juanda International Airport Case*. Tesis tidak diterbitkan. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.
- Zaki, R. 2016. *Aforisma Jasa Penerbangan Indonesia Merespons MEA*. Jakarta: Universitas Bina Nusantara.