

ORASI ILMIAH GURU BESAR UNIVERSITAS TARUMANAGARA
PADA WISUDA KE-63 UNIVERSITAS TARUMANAGARA
SABTU, 17 MEI 2014

**KEBIJAKAN TRANSPORTASI UDARA NASIONAL BERDASARKAN
UNDANG-UNDANG NO. 1 TAHUN 2009**

Prof. (Emeritus) Dr. H. K. Martono S.H., LL.M.

Yang terhormat Rektor dan para Dekan serta seluruh Pimpinan Universitas Tarumanagara
Yang terhormat Koordinator Kopertis Wilayah III dan Pejabat Pemerintah Pusat dan Daerah
Yang terhormat Ketua Yayasan dan Para Pimpinan Yayasan Tarumanagara
Yang terhormat Rekan-Rekan Guru Besar Universitas Tarumanagara dan Guru Besar Tamu
Yang terhormat para Dosen dan Alumni Universitas Tarumanagara
Yang terhormat para Orang Tua/Wali dan Keluarga Wisudawan dan Wisudawati
Yang terhormat para Lulusan Universitas Tarumanagara
Yang terhormat para Hadirin dan Undangan Sekalian

Pada hari yang berbahagia ini, perkenankanlah saya menyampaikan orasi ilmiah secara singkat yang berjudul "Kebijakan Transportasi Udara Nasional Berdasarkan Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan"

1. IDEOLOGI POLITIK DAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI UDARA

Kebijakan transportasi udara tidak lepas dari ideologi politik negara yang bersangkutan. *Ideologi politik lama* cenderung sosialis, karena itu transportasi udara dikuasai oleh pemerintah yang dilakukan oleh perusahaan penerbangan milik pemerintah, dalam hal ini Garuda Indonesia dan Merpati Nusantara Airlines. Semua rute penerbangan, frekuensi penerbangan, jenis pesawat udara, tarif angkutan udara diatur sepenuhnya oleh pemerintah.

Pada Orde Baru ideologi politik cenderung liberal, karena itu kebijakan transportasi *limited multi airlines system*. Transportasi udara dilakukan oleh perusahaan penerbangan milik pemerintah masing-masing Garuda Indonesia dan Merpati Nusantara Airlines bersama-sama dengan perusahaan penerbangan milik swasta, tetapi perusahaan penerbangan milik pemerintah, Garuda Indonesia masih dominan. Garuda Indonesia melayani rute nusantara (*trunk lines*) boleh menggunakan mesin jet, menentukan tarif, boleh menaikkan tarif 15% lebih tinggi dari normal bilamana menggunakan airbus, sedangkan perusahaan penerbangan swasta melayani rute pengumpan (*feeder lines*), tidak boleh menggunakan pesawat udara bermesin jet, tarif angkutan udara harus 15% di bawah tarif Garuda Indonesia.

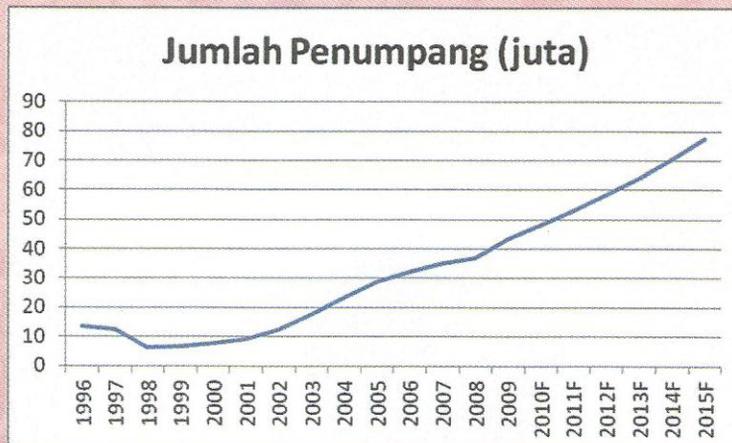
Pada Era Reformasi, kebijakan transportasi udara relaksisasi. Mendirikan perusahaan penerbangan sangat mudah. Kebijakan ini menguntungkan masyarakat, tetapi juga tidak lepas dari dampak negatif. Persaingan saling mematikan, bus dari Jakarta ke Padang, Medan gulung tikar, kereta api terseok-seok, kapal PELNI terpaksa diserahkan kepada TNI-AL karena tidak mampu mengoperasikan. Setelah transportasi darat, kereta api dan laut lumpuh, perusahaan penerbangan saling mematikan, perusahaan penerbangan pemain lama berantakan tidak mampu bersaing dengan pemain baru, setelah pemain lama rontok, mereka bersaing sesama pemain baru. Akibatnya terjadi perang tarif di bawah rekomendasi pemerintah, keselamatan penerbangan terabaikan, banyak kecelakaan pesawat udara, larangan terbang ke Eropa, perusahaan penerbangan jatuh dan bangun, akibatnya masyarakat menjadi korban persaingan.

Kebijakan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 adalah **jalan tengah (neo-liberal)** antara ideologi sosialis dengan ideologi liberal untuk melindungi masyarakat banyak dan menjamin kelangsungan hidup perusahaan penerbangan. Kebijakan "**jalan tengah**" (Martono & Amad Sudiro, India 2012) masih terdapat persaingan antarperusahaan penerbangan, tetapi persaingan tersebut tetap dikendalikan oleh pemerintah. Tarif tidak boleh lebih tinggi dari tarif batas atas yang ditetapkan oleh pemerintah.

Filosofi Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 (Martono & Amad Sudiro, 2013), berwawasan kebangsaan, jangka panjang, tidak berwawasan individu jangka pendek, tidak perlu banyak perusahaan penerbangan, tetapi lemah, lebih baik sedikit tetapi kuat bersaing pada tataran nasional, regional dan global untuk menunjang pertumbuhan ekonomi nasional serta dapat memenuhi kebutuhan transportasi masyarakat, karena itu Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 meletakkan 5 pillar yaitu memiliki pesawat udara, modal, jaminan bank, profesionalisme dan saham mayoritas yang didukung oleh prinsip-prinsip operasional yaitu *safety, security, regulated industry, law enforcement, high technology* dan *compliances*. Kelima pillar dan prinsip-prinsip operasional tersebut dijabarkan dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 yang mengatur hampir semua norma hukum yang direkomendasikan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) sebagai dasar hukum transportasi udara nasional.

2. PERTUMBUHAN TRANSPORTASI UDARA

Perkiraan Jumlah Penumpang Domestik
Tahun 1996-2015



Sumber : INACA, 2009 (diolah)

Perkiraan Jumlah Penumpang Domestik Tahun 2015-2020



Sumber : INACA, 2009 (diolah)

Transportasi udara global bergeser dari Atlantik Utara, ke Asia Pasifik. Pergeseran tersebut dipicu oleh India, China dan Indonesia. Indonesia yang berpenduduk besar, terdiri dari pulau-pulau, ekonomi sedang booming, pendapatan masyarakat menengah tinggi, permintaan transportasi udara, daya beli masyarakat bertambah, dasar hukum yang kuat, kepercayaan masyarakat Eropa terbukti dicabutnya larangan terbang mendorong pertumbuhan transportasi udara nasional.

3. PELAYANAN PENERBANGAN

Dalam kebijakan **jalan tengah (neo-liberal)** tersebut, perusahaan penerbangan berhak memilih pelayanan yang akan diberikan masing-masing pelayanan penuh (*fully services*) atau menengah (*medium services*) atau minimum (*no frill services*). Dari 23 perusahaan penerbangan berjadwal yang menyediakan pelayanan penuh (*fully services*) hanya 2 perusahaan penerbangan masing-masing Garuda Indonesia dan Batik Air, pelayanan menengah (*medium services*) 12 perusahaan penerbangan sisanya memberi pelayanan minimum (*no frill services*), sedangkan *business class* atau *executive class* diserahkan kepada perusahaan penerbangan masing-masing.

4. PERSAINGAN TRANSPORTASI UDARA

Pangsa Pasar Penerbangan Internasional



Sumber : CAPA Center for Aviation, Dirjen Hubud, INACA, 2011.

Dalam kebijakan **jalan tengah (neo-liberal)** masih terdapat ruang bersaing secara ketat, tetapi bagaimanapun juga kerasnya persaingan tetap tidak boleh melampaui tarif batas atas yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan. Persaingan tersebut dilakukan berdasarkan *brand*, rute, tarif dan armada mereka.

a. Persaingan Brand

Garuda mempunyai anak perusahaan *Citilink*, *Lion Air* mempunyai anak perusahaan *Batik Air* dan *Sriwijaya* mempunyai anak perusahaan *Nam Air*. *Citilink*, *Batik Air* dan *Nam Air* bersaing memberi pelayanan penuh (*fully services*) pada rute-rute yang hampir bersamaan untuk merebut pangsa pasar.

Group Lion Air berambisi menguasai pangsa pasar 50% dengan *multi-brand*-nya yang didukung dengan pesanan 542 unit pesawat udara baru, *Batik Air* menggunakan 207 Boeing 737-900ER, *Sriwijaya* dengan *Nam Air* menggunakan Boeing 737-800NG, Garuda Indonesia tidak mau kalah berambisi menguasai 19 juta penumpang dengan didukung oleh 50 unit armada baru dalam tahun 2015.

b. Persaingan Rute Penerbangan

Garuda Indonesia melayani *trunk routes* dan *Citilink* melayani rute pendek dengan menggunakan *bombardier CRJ100* dengan biaya murah yang bersaing dengan *Wing Air* kelompok *Lion Air* dengan menggunakan ATR-72-600, sedangkan *Sriwijaya* menggunakan Boeing 737-800NG.

c. Persaingan Tarif Angkutan Udara

Persaingan tarif lebih keras lagi, tarif terdiri atas 3 variasi besar, masing-masing yang dijual dengan mempertimbangkan jam keberangkatan, hari, dan bulan. Tarif yang dijual berdasarkan jam keberangkatan yang paling mahal adalah penjualan antara jam 06.00 sampai jam 09.00, yang paling murah penjualan jam 12.00 sampai dengan 15.00, sedangkan tarif yang dijual dengan memperhatikan hari yang paling murah dijual pada hari Selasa, Rabu dan Kamis, sedangkan yang paling mahal dijual para hari Jumat, Sabtu, Minggu dan Senin. Tarif yang dijual dengan mempertimbangkan bulan yang paling mahal adalah penjualan bulan liburan sekolah, Natal dan Lebaran. Tarif demikian masih ada variasi tarif promosi, normal dan fleksibel.

d. Persaingan Armada Udara (Aircraft fleets)

Daftar Armada Udara Nasional 2013-2020

Nomor Urut	Perusahaan Penerbangan	Tersedia	Pesanan	Jumlah	Keterangan
1	Garuda Indonesia	107	80	187	
2	Citilink	28	60	88	
3	Kal Star	7	7	14	
4	Sriwijaya Air	36	20	56	
5	Wing Air	32	32	64	
6	Lion Air	98	542	640	
7	Merpati Nusantara Airlines	28	67	95	
8	Pelita Air	15	-	15	
9	Indonesia Air Asia	29	77	106	
10	Mandala Airlines	9	18	27	

11	Indonesia Air Transport	9	-	9	
12	Sky Aviation Indonesia	9	11	20	
13	Cardig Air Cargo	3	-	3	
14	Tri M.G.	11	-	11	
15	Trigana Air Services	15	-	15	
16	Kartika Airlines	8	50	58	
17	Trans Nusantara Air Service	6	10	16	
18	Aviastar Mandiri	2	-	2	
19	Travira Air	7	-	7	
20	Express Air	7	-	7	
21	Batik Air	5	30	35	
22	NAM Air	1	4	5	
23	Airfast Indonesia	13	-	13	
	JUMLAH	485	978	1.463	

Sumber : Martono & Hernowo, 2013

Untuk mendukung persaingan, mayoritas perusahaan penerbangan telah memesan pesawat udara baru berbagai merek seperti ATR-72-500, ATR-72-600, Boeing 737-900ER, Boeing 737MAX, Boeing 737-800NG, Boeing 37-500, Boeing 737-400, Bombardier CRJ100, Boeing 777-300, Boeing 737-300, Airbus A320NEO, Airbus A320-200 dll. Pesanan yang paling banyak dilakukan oleh *Lion Air* 542 unit, disusul oleh Garuda Indonesia 80 unit dan *Indonesia Air Asia* 77 unit pesawat udara. Jumlah pesanan 978 unit sehingga jumlah armada saat ini 485 unit menjadi 1.463 unit dalam Tahun 2020.

5. SUMBER DAYA MANUSIA

Persaingan dan penambahan armada baru tersebut, jelas berdampak terhadap sumber daya manusia pada semua lini, namun demikian dalam orasi ini hanya menyoroti penerbang, menghadapi ASEAN Open Sky Policy, teknisi, pengawas lalu lintas udara, dan cabin crew sebagai berikut:

a. Penerbang



Sumber : Capt. Sadrach Nababan

Kebutuhan penerbang sampai tahun 2015 sebanyak 4.000 orang, kemampuan mencetak penerbang hanya 1.600 orang sehingga kekurangan 2.400 sampai tahun 2015. Menurut IATA, kekurangan penerbang tersebut merupakan isu jangka panjang, karena itu IATA mengusulkan mengkampanyekan generasi muda agar mau menjadi penerbang. Pada saat ini telah ada beberapa sponsor untuk mencetak penerbang.

b. ASEAN Open Sky Policy

Perlu mengantisipasi sumber daya manusia untuk menghadapi *ASEAN Open Sky Policy* yang akan berlaku Juni 2015 agar menciptakan budaya *safety, customer-oriented and excellence services*, peningkatan infrastruktur dan jasa penunjang transportasi serta isu-isu lain berkenaan dengan keselamatan dan keamanan penerbangan, sehingga pada saat *ASEAN Open Sky Policy* berlaku persaingan dengan negara ASEAN, Indonesia dapat bersaing.

c. Tehnisi Perawatan Pesawat Udara

Daftar Organisasi Perawatan Pesawat Udara

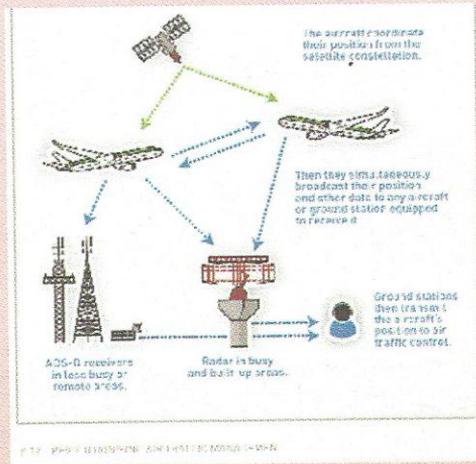
No	Organisasi Perawatan	Lokasi	Kemampuan Perawatan Rangka/Mesin
1	GMF AeroAsia	Cengkareng	B742/4, DC10, A300/330, F28, MD82, B732/3/4/5, CFM 56, Spey 555
2	Indo Pelita	Pondok Cabe	B722, B732, F28, F27
3	ANI	Curug	B732, MD82
4	MMF Merpati	Surabaya, Makassar	B732/3/4/5, F100, F28, F27, Spey 555, C212, DHC6
5	NTP	Bandung	JT8D, Spey 555, Tay 650, TPE 331, PT6T, PT6A
6	Kalimasada	Halim	Bell 412, Bell 212, Bell 205/6
7	Travira	Halim	S76A, BO 105, Cessna 208
8	IAT	Halim	F27, Falcon20, F50, AS350, SA316
9	Pelita	Pondok Cabe	F100, F28, RJ 85, Casa 212
10	ACS	Bandung	CN 235, C212, Bell 412, AS 332
11	DAS	Banjarmasin	ATR 42, Casa 212
12	Trigana	Pontianak	ATR 42, F27, DHC6
13	Lion Air	Bandung, Batam, Manado	MD82, B737-400
14	NUH	Balikpapan	Bell 412, Casa 212
15	Bouraq	Manado	B737-200, MD82
16	SMAC	Medan	Casa 212
17	MAF	Sentani	Cessna 208

Sumber : Cetak Biru Transportasi Udara 2005-2024

Persaingan dan penambahan armada baru tersebut tidak lepas dari sumber daya manusia perawatan pesawat udara. Kebutuhan teknisi 3.000 personel, hanya mampu mencetak 400 orang dalam lima tahun ke depan, sehingga kemampuan melayani perawatan pesawat udara hanya 30-40% dari kebutuhan. Kegiatan perawatan pesawat udara merupakan sumber pendapatan sekaligus menciptakan lapangan kerja bagi warga negara.

d. Pengawas Lalu Lintas Udara

Cara Kerja Radar Berbasis Satelit



Kebutuhan pengawas lalu lintas udara 2.000-2.200, sementara itu tenaga yang ada hanya 800-1.000 orang, sehingga kekurangan 1.200 personel. Pengawas lalu lintas udara menjadi isu yang hangat berkenaan dengan kasus kecelakaan Superjet 100 Sukhoi di Bogor beberapa waktu lalu. Kekurangan tenaga pengawas lalu lintas udara menyebabkan ketidakmampuan untuk mengakomodasikan *traffic* yang lebih banyak yang membatasi *growing traffic demand*.

e. Cabin Crew



Cabin crew tidak hanya bertugas melayani penumpang dalam *cabin* pesawat udara, tetapi juga berperan dalam hal terjadi kecelakaan pesawat udara. *Cabin crew* dapat bekerja setelah mengikuti proses ujian yang berat. Profesi *cabin crew* sangat menyenangkan, dapat mengenal berbagai karakter penumpang, mereka memuji *cabin crew* saat *on time performance*, tetapi merasa kecewa saat pesawat udara mengalami *delay*, kadang-kadang penumpang marah, bahkan memukul.

6. PELUANG KERJA BAGI WISUDAWAN DAN WISUDAWATI UNIVERSITAS TARUMANAGARA

Bagi para wisudawan dan wisudawati UNTAR pertumbuhan transportasi udara dan penambahan armada udara baru tersebut, merupakan peluang yang baik untuk ikut berperan mengabdikan diri di bidang transportasi udara nasional. Perlu disampaikan bahwa dunia penerbangan adalah multi disiplin, semua ilmu ekonomi, hukum, teknik, kedokteran, psikologi, kesehatan, sosiologi dll, sehingga semua orang (termasuk wisudawan dan wisudawati Universitas Tarumanagara) dapat berperan mengabdikan diri di bidang transportasi udara, asalkan memenuhi persyaratan yang direkomendasikan oleh ICAO.

Persyaratan tersebut dapat diperoleh dari pendidikan dan/atau pelatihan yang diselenggarakan oleh lembaga yang telah diakreditasi oleh pejabat yang berwenang baik di dalam negeri maupun luar negeri sesuai dengan bidang masing-masing, bahkan lembaga-lembaga keuangan tertentu bersedia memberi sponsor atau dana untuk pendidikan dan/atau pelatihan baik dalam maupun luar negeri. Mereka yang akan studi lebih lanjut dapat diteruskan di beberapa negara seperti Amerika, Kanada, Inggris, Jepang, Perancis dll sesuai dengan bidang masing-masing ilmu.

Bagi Universitas Tarumanagara, merupakan kesempatan menyesuaikan kurikulum di bidang transportasi udara yang dapat *link and match* untuk mengantisipasi transportasi udara dalam tahun 2020, sekaligus menghadapi kebijakan *ASEAN Open Sky Policy* yang akan mulai berlaku sejak Juni 2015.

TERIMA KASIH

DAFTAR BACAAN

- Bambang Susantono, PhD, *Transportasi & Investasi : Tantangan dan Perspektif Multidimensi*. Jakarta : Penerbit, KOMPAS, 2013.
- Business Time 13 Pebruari, dikutip dari Ninok Leksono Kompas 16 Pebruari 2012
- CAPA Center for Aviation, Dirjen Hubud, INACA, 2011.
- Cetak Biru Transportasi Udara 2005-2024
- Haanappel P.P.C., *Ratemaking in International Air Transport : A Legal Analysis of International Air Fares and Rates*. The Netherlands : Kluwer, 1978.
- Martono & Amad Sudiro, *New Indonesian Air Transport Policy Based on Civil Aviation Act of 2009*, submitted to Third Annual Conference on Law and Regulations of Air Transportation and Space Application, 25-29 April 2012, National Law University, New Delhi, INDIA.
- Martono and Amad Sudiro, *The Role of Air Transport in Stimulating the National Economic Development in Indonesia*, Submitted to The International Conference in Anticipation of ASEAN Economic Community : A Study of Economy, Law and Information Technology" held by Universitas STIKUBANK, Semarang, August 29-30, 2013.
- Martono & Amad Sudiro, *Current Air Transport Regulation in Indonesia*, Volume XXXVIII Annals of Air and Space Law 2013.
- Martono, Hernowo, Tri Djoko Wahjono, Syaeful Karim dan Bhisma Kusnadi, 2013. *Studi Dampak Open Sky Tahun 2015 Terhadap Kebijakan Angkutan Udara Dalam Negeri dan Luar Negeri Indonesia*. (Laporan Penelitian) Puslitbang Perhubungan Udara, Badan Litbang Perhubungan.
- Martono & Ariawan Gunadi, *The Civil Aviation Regulations and the National Air Power*. A paper submitted to the International Seminar "on Air Power", held by Universitas Pembangunan Nasional "VETERAN" Jakarta, in cooperation with Air Power Center of Indonesia (APCI), on 17 April 2014 in Jakarta.
- Statistik Transportasi 2012
- Surat keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 81 Tahun 2004 tentang *Penyelenggaraan Angkutan Udara*.
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang *Penerbangan*, Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956