

Telaah Bisnis Penerbangan Komersial Di Indonesia Setelah Terbit UU Penerbangan No.1/Th 2009

Arista Atmadjati¹, Normalisa²

¹Aviation Engineering, IULI University, Associate Tower, Serpong, 15310

²Computer Science Engineering, IULI University, Associate Tower, Serpong, 15310

e-mail: ¹arista.admadjati@iuli.ac.id, ²normalisa@iuli.ac.id

Abstract. After the launch of aviation law number 1 of 2009 by the government, of course, the hope of the Indonesian people that the atmosphere of commercial flights in Indonesia will be increase and guaranteed that the safety factor will improve and be accompanied by an increasingly better quality of service in accordance with the spirit of the consumer protection law number 1 of 1999. Consumer rights are the most Priority in the issuance of aviation law. Many airlines ignored the issue of long delays, changing flight schedules, and lost passengers' items of baggage as well. With the aviation law 1/2009, it is hoped that all of the above problems will subside because if the airline is reputable, it can be subject to sanctions up to the heaviest revocation of flying permits for certain, fatal revocation of the Air Operator Certificate. However, since the issuance of Law 1/2009, the government has also been miss conduct by the bankruptcy of the state-owned airline Merpati Nusantara, which should have been avoided. We hope that all of us stakeholders of aviation in Indonesia will become loyal customers to board the Indonesia domestic airlines as their choosing transport and the airlines can improve the level of service and maintain the level of safety.

Keywords: keep safe flights, serve customers, keep the fleet growing increase.

1. PENDAHULUAN

Tahun 2011 merupakan tahun bagi bisnis penerbangan Indonesia yang saat ini memiliki kondisi pertumbuhan yang baik karena jumlah penumpang yang dicapai pada tahun 2009 menunjukkan peningkatan yang signifikan sebesar 16% dibandingkan tahun 2008 dan ramalan tersebut mendekati kenyataan. Apalagi setelah trafik penumpang pasca liburan sekolah di bulan Juli dan Idul Fitri di bulan September 2011, data trafik memang sangat memuaskan. Berikut adalah jumlah penumpang mudik Lebaran 2010 selama 2 minggu untuk jumlah penumpang pada September (rentang pemantauan h-7 dan h+7 selama 2 pekan)

Tabel 1: masa musim Idul Fitri 2010

No.	Tahun	Jumlah Penumpang
1	2008	2.846.586
2	2009	3.432.922
3	2010	4.043.629

Sumber : dephub.go.id-2010

Adapun jumlah perbandingan penumpang secara total setiap tahun adalah sbb : Data traffic pax dom Indonesia : sebelum terbit UU penerbangan no.1 /2009

Tabel 2: Jumlah penumpang total per Tahun

No.	Tahun	Jumlah penumpang
1	2004	23.583.219
2	2005	28.396.024
3	2006	33.685.169
4	2007	31.460.515
5	2008	37.405.083
6	2009	43.556.083

sumber dephub., dijehubud/dephub.go.id

Khusus untuk penumpang domestik, jumlah penumpang pada tahun 2008 sebanyak 37,405,083 orang meningkat menjadi 43,556,083 penumpang pada tahun 2009. Meskipun kedatangan beberapa armada pada tahun 2009, contoh kedatangan Boeing 737/900 ER series Lion Air, penambahan seri Boeing 737 800 NG Garuda Indonesia, dan penambahan beberapa pesawat Airbus 320 Mandala Air dan Batavia, tentunya pengiriman. Kapasitas tempat duduk akan meningkat. Beberapa maskapai penerbangan komuter antar pulau seperti Susi Air, Tri Nusa Air dan Wing Air juga semakin terlibat dalam perjalanan udara niaga antar pulau. Seperti terlihat pada beberapa data

empiris yang saya analisis dari dua maskapai penerbangan yang terabaikan di pulau itu, yaitu Susi Air dan Wing Air, pada tahun 2010, yang meletakkan dasar bagi rencana bisnis yang tepat. menciptakan segmen yang menempati pasar tipis tetapi dengan nilai strategis dan hampir tanpa persaingan yang signifikan.

Penerbangan jarak pendek dengan sistem grup pasar. Mulanya didirikan di kota kecil di kota kecil pada tahun 2004, Pangandaran di Jawa Barat, Susi Air saat ini memiliki 20 armada pesawat turboprop karena diluncurkan di tahun yang relatif baru, di mana pesawat tertua berusia 5 tahun tergantung kebutuhan bisnis. Yang terakhir, diperkenalkan pada tahun 2009, adalah Cessna Grand Caravan berkapasitas 12 kursi yang diterbangkan langsung dari Whicita, AS. Untuk kelas maskapai dengan 9-14 kursi penumpang, perkembangan Susi Air dalam enam tahun saat ini sangat menggembirakan. Rute baru Susi Air benar-benar membuka isolasi dan tertinggal dari kecepatan transportasi bahkan di kota Jawa. Rute Susi Air di Jawa terbang dari Bandara Halim Perdanakusuma Jakarta ke Bandung, Cirebon, Cilacap, Tasikmalaya dan dari Bandung ke Pangandaran. Hal ini akan sangat membantu mendorong mobilitas pengusaha daerah memanfaatkan peluang bisnis Jakarta, sebagaimana diakui sendiri oleh penguasa Cilacap pada peresmian penerbangan perdana Susi Air ke Cilacap pada September 2009 lalu. Saat ini, Susi Air secara cerdas telah memiliki home base di setiap pulau besar Indonesia untuk memenuhi rencana bisnis ke depan. Di pulau Jawa, Susi Air memilih Bandara Halim Perdanakusuma sebagai home base, di Sumatera dipilih kota Medan sebagai home base, terbang dari kota Medan menuju Meulaboh Simeule, selatan menuju kota Aek Godang. tapanuli Dengan home base Susi Air di Kalimantan di Balikpapan dan Banjarmasin, Sulawesi di Kota Kendar dan Bandara Sentani di Provinsi Papua, Susi Air berhasil mengoperasikan bisnisnya dengan penerbangan dari Nabira ke Biak sebanyak 4x/penerbangan per hari - prestasi yang luar biasa untuk maskapai muda. . Seolah tak mau dibohongi, Wing Air juga mulai merasa percaya diri setelah induk perusahaannya Lion Air berhasil merebut pangsa pasar terbesar di pasar domestik pada 2008 dan 2009 dan Garuda Indonesia, maskapai terbesar hingga saat ini, menjadi juara. Ternyata, setelah Lion Air terbentuk, CEO Lion Air selaku induk perusahaan mulai merenovasi Wing Air level duanya, dan armada Wings Air mulai fokus memanfaatkan armada ATR-72 berkapasitas 70 penumpang. Kesuksesan dimulai awal Januari 2010 di kota Manado, Sulawesi-Rusdi

Kirana mengumumkan bahwa Wing Air memilih kota Manado sebagai home base-nya untuk bekerja di pasar kawasan Indonesia Timur, lebih khusus lagi dengan armada ATR-72. Pilihan penerbangan yang dipilih adalah rute Manado-Ternate menuju ibu kota provinsi Maluku Utara. Mungkin Wings Air akan terbang dari Ternate ke Dobo City, tapi panjang runwaynya masih terbatas, jadi kita masih harus bersabar menunggu proyek perpanjangan runway. Namun, manajemen Wing Air tidak tinggal diam, sehingga pada Februari 2010, Wing Air mulai mempertimbangkan Pulau Sumatera sebagai basis jaringan bisnisnya. Wing Air menganggap penerbangan ke kota-kota di Sumatera ini merupakan feeder flight induk perusahaan Lion Air yang nantinya akan ke luar negeri. Rute baru yang akan diterbangkan Wing Air dari kota Medan menuju Gunung Sitol, Nias, Lhok Seumawe, Aceh dan lainnya juga akan menggunakan armada ATR-72. Nampaknya pesawat jenis ATR-42/52/72 sangat populer dan digunakan oleh beberapa maskapai kepulauan di Indonesia. Selain Wings Air, ATR juga digunakan oleh TriGana Air - Kalimantan, Kal Star, Tri Nusa Air di NTB/NT. Wings Air juga menyadari bahwa pasar jaringan kota di Pulau Jawa dapat dikembangkan lebih lanjut, terbukti dengan dibukanya rute Bandung-Jogya dari Bandung pada Februari 2010 lalu dengan armada ATR-72.

2. REVIEW

Analisis saya, peningkatan jumlah penumpang di Indonesia tidak hanya dimulai dengan maskapai domestik yang memperkenalkan armada terbarunya, mulai dari Airbus 320 berbadan lebar dan Airbus 330, juga sering ada pesawat Boeing 737. 800 dan 900 dan ATR 72/52 berbadan sempit ada dalam lusinan. Kedua, karena era otonomi daerah menyebabkan munculnya beberapa komunitas baru, banyak juga komunitas baru yang seolah berlomba-lomba mendobrak isolasi pemerintahannya. Setidaknya beberapa pemerintah daerah sangat antusias untuk memperpanjang landasan pacu dari 900 menjadi 1.200 meter agar beberapa set ATR 52 dapat diisolasi di daerah terpencil. Namun wilayah administrasi Papua dengan landasan pacu sepanjang 900 meter sudah cukup untuk diterbangkan armada Susi Air dan membuka isolasi pemerintahan Kalimantan, Papua, dan Sumatera. Saya mencatat bahwa beberapa daerah di Nusa Tenggara Timur, Sulawesi, Sumatera dan Kalimantan juga telah mendorong angkutan penumpang antar kota antar kota setelah perluasan landasan pacu mereka, misalnya di kota Muara Teweh, Puruk Cahu dan Kota. Baru di

Kalimantan dan beberapa kota di NTT serta Sulawesi di Sumatera. Dari uraian perkembangan maskapai domestik di atas, concern kami adalah ASEAN Open Sky pada tahun 2015, ketika semua operator kami mulai memiliki rencana bisnis ke depan dan mulai menjadi tuan rumah di negara mereka sendiri. maka operator hanya selangkah lagi dari melindungi diri mereka sendiri. Sebagai contoh, Wings Air dengan ATR 72 dapat melebarkan sayap ke Davao di Filipina dan Brunei, Sabah Sarawak di Malaysia dengan home base di Manado atau melebarkan sayap ke Phuket, Penang, Johor dengan home base di Medan. Namun, Tri Nusa Air, rajanya maskapai penerbangan jarak pendek di kawasan wilayah provinsi Nusa Tenggara, bisa melebarkan sayapnya hingga ke Darwin melalui home base-nya di Kupang. Sedangkan maskapai Merpati dan Garuda Indonesia (sementara) berhenti terbang ke Darwin, Adelaide bahkan Port Hedland. Sepertinya maskapai seperti Tri Nusa bisa mengambil alih rute di kota terbesar kedua Australia Utara ini dengan bersaing dengan maskapai lain yang tidak terlalu berat di Aussie – JetStar, operator swasta Indonesia harus mencari inovasi penetrasi pasar luar negeri, bukan hanya raja di dunia sendiri. Pertumbuhan ekonomi RI tahun ini juga di kisaran angka 7% keatas membuat pertumbuhan ekonomi yang juga akan mendorong pergerakan orang bisnis naik pesawat akan semakin naik menuju kisaran kenaikan sekitar 15 % dibanding traffic penumpang tahun 2010. Namun tantangan tetap ada, pergerakan harga minyak dunia akhir tahun 2010 bulan desember sudah menyentuh USD 91 per barrel harus tetap diwaspadai sebagai factor eksternal yang biasanya un controllable. Namun optimisme tetap melambung, manakala semua prediksi ekonom, tujuan pertumbuhan ekonomi RI ke masa depan akan semakin baik. Faktor keselamatan udara adalah hak yang paling mendasar bagi penumpang. Tahun 2010 yang telah dilalui oleh dunia penerbangan di Indonesia dengan menembus jumlah penumpang angkutan udara sebanyak diatas 50 juta, menimbulkan optimisme semua stake holder dunia penerbangan Indonesia dalam menatap tahun 2011. Memang dengan prediksi pertumbuhan penumpang udara di tahun 2011 yang berkisar 18% s/d 20 %, sangat menimbulkan optimisme sendiri di kalangan pebisnis penerbangan niaga di Indonesia dengan rencana rencana penambahan rute maupun armada pesawat guna merambah semua pelosok wilayah dirgantara di Indonesia 4 operator pemain bisnis penerbangan di Indonesia sangat agasif menambah armadanya

seperti Garuda Indonesia, Lion Air, Sriwijaya, dan Batavia. Kita telah mahfum Garuda setiap bulan rata rata menambah 2 pesawat narrow body Boeing 737 seri 800 NG (Next Generation), Lion Air tetap konsisten dengan tiap bulan memasukkan rata rata juga 2 Boeing 737 serie 900ER (Extended Range), Sriwijaya telah meneken MOU pembelian sekitar 20 pesawat small jet Embraer buatan Brazil, sedang Batavia Air tetap exist dengan armada wide bodinya Airbus 300 seri 200 menjelajah wilayah udara tanah air. Namun bak petir dising bolong, nampaknya perhitungan analisis dan pengamat penerbangan tahun 2011, agaknya sedikit meleset, dimulai tanggal 13 Januari 2011 Mandala Air mengumumkan berhenti operasi sementara karena krisis internal keuangan (hutang perusahaan yang membengkak) – dengan tidak terbang selama 45 hari kedepan sejak tanggal 13 Januari 2011. Seakan bagai penyakit menular, kejadian memilukan operator penerbangan Mandala air menjalar ke beberapa kejadian kecelakaan yang tidak boleh dianggap remeh oleh operator lainnya di Indonesia. Selama bulan Februari 2011 saja sudah 4 operator penerbangan bisnis di tanah air yang mengalami kecelakaan dari mulai yang ringan sampai dengan yang fatal (total lost). Operator yang mengalami kecelakaan selama bulan Februari adalah : SMAC (Sabang Merauke Air Charter) jatuh, Lion Air – slip waktu mendarat di Pekan Baru dan senggolan di Cengkareng Soekarno Hatta, Merpati Air gagal terbang di El Tari, Kupang. Catatan kecelakaan di bulan february 2011 itu sebagai berikut:

Sebuah pesawat jenis Cassa tipe 212/100 milik PT PT Sabang Merauke Air Charter (SMAC) terjatuh di Desa Malangrapat, Teluk Dalam, Kecamatan Gunung Kijang, Kabupaten Bintan, Kepulauan Riau, Sabtu 12/Februari 2012 sekitar pukul 13.45 WIB. Lima penumpang termasuk termasuk pilot dipastikan tewas dalam peristiwa ini. Lima korban adalah Kapten Pilot Fadlul Karim dan Co Pilot, Richard. Sedangkan 3 korban lainnya adalah kru teknisi yakni Suroto, Sahruk Nasution dan Hendro Sutanto. Menurutnya, pesawat tersebut sedang melakukan test flight pergantian engine dan berangkat dari bandara Hang Nadim, Batam, sekitar pukul 13.18 WIB. Pesawat kemudian terjatuh dan menghujam ke bumi, dengan kuat. Kondisi pesawat yang jatuh kondisinya terbelah dan rusak parah. Meski kata warga sekitar tidak terdengar ledakan, namun, bunyi badan pesawat yang menghujam ke tanah terasa kuat. Masih banyak kecekaan pesawat yang terjadi sampai saat ini.

Kejadian kecelakaan semua diatas sangatlah mengejutkan mengingat regulator pemerintah

Departemen Perhubungan sudah memasang beberapa koridor regulasi, aturan hukum serta harusnya audit lapangan yang regular di lapangan. UU Penerbangan yang baru UU nomer 1 tahun 2009 yang diketahui sangat ‘concern’ terhadap aspek safety (keselamatan), pemeringkatan maskapai dalam hal safety yang dikeluarkan oleh regulator juga adalah salah satu bentuk ‘check and balance’ yang bisa diketahui oleh konsumen penerbangan secara luas karena pemeringkatan keselamatan maskapai dari peringkat I,II,III adalah bentuk tanggung jawab regulator, dan operator penerbangan terhadap konsumen penerbangannya. Lalu apa yang salah, masih saja kecelakaan demi kecelakaan penerbangan masih saja terjadi di tanah air walau tahun 2011 baru menapaki bulan yang kedua. Hal hal yang tidak menyenangkan kepada hak hak konsumen juga masih sering terjadi bila maskapai mengalami keterlambatan yang sangat lama (long delay), walau semua operator penerbangan mempunyai SOP (standard operating procedure) dalam penanganan delay, namun kenyataan di lapangan masih saja operator penerbangan (maskapai) masih sangat cuek dan suka menelantarkan hak hak konsumen pembeli jasa penerbangan. Salah satu kejadian long delay yang paling hangat di bulan Februari 2011 lalu adalah keterlambatan sebuah maskapai selama 12 jam penerbangan Jakarta –Jogyakarta yang dialami penumpang pesawat yang basis layanan ‘low cost carrier’. Disini timbul masalah, jika long delay dialami penumpang pesawat dengan memakai jasa maskapai full service, maka delay 12 jam, hak penumpang tersebut selama delay(terlambat) 6 jam keatas, sesuai dengan aturan maskapai ‘regular non LCC’ harus diistirahatkan di hotel yang terdekat dengan bandara dengan mendapat layanan makan. Disinilah persoalan sering timbul yang diakibatkan oleh maskapai yang berbasis Low cost carrier, yang dalam kenyataan dilapangan maskapai LCC masih sering mengalami long delay namun dengan penanganan service recovery yang masih sangat jelek. Padahal dengan long delay, penumpang sangat dirugikan, karena sebeginai penumpang rata rata mempunyai agenda yang sudah terjadual di kota tujuan, maka tak heran bila penumpang mengalami long delay dengan penanganan maskapai yang sangat jelek, tak pelak penumpang yang meleak hokum akan melakukan tuntutan hokum ke maskapai dengan memakai UU Perlindungan Konsumen tahun 1999, dan beberapa tuntutan penumpang dimenangkan oleh pengadilan. Yang perlu dievaluasi juga adalah peranan dan pengawasan yang rutin serta ‘law enforcement’ yang tegas oleh regulator kepada

operator operator yang nyata nyata sering melakukan kecerobohan dalam aspek safety, penelantaran kepada konsumen maupun penegakan hukum yang memadai kepada maskapai yang dengan mendadak mengumumkan bangkrut. Banyak kejadian maskapai bangkrut mendadak , seperti kejadian pada Jatayu airline, Top Airline , Linus airline dimana deposit sebagai jaminan mendapatkan jatah tiket yang disetor oleh para Biro Perjalanan Wisata(travel agent) sering macet tidak bisa dicairkan bila terjadi maskapai penerbangan bangkrut mendadak. Pemain bisnis tiket pesawat seperti tidak mempunyai jalan hukum untuk meraih hak nya (pengembalian uang deposit tiket) tersebut dan selama ini pemerintah regulator penerbangan juga seperti diam terpaku tidak mengambil sikap yang tegas mebelas pemain bisnis tiket, bila maskapai mengalami bangkrut berhenti terbang mendadak. Banyak sekali pekerjaan rumah yang harus dilakukan oleh regulator ditengah euphoria bisnis penerbangan yang menggeliat dalam satu dasa warsa terakhir ini. Audit safety ke lapangan yang rutin harus selalu ditingkatkan agar kecelakaan kecelakaan bisa mencapai zero accident, pembinaan kepada maskapai mengalami masalah manajemen mulai sejak dini bukan diketahui pada saat sudah akut, serta penegakan ‘law enforocement’ yang masih lemah dari regulator penerbangan kepada maskapai yang gemar menelantarkan hak penumpang dan pemain bisnis tiket pesawat masih sering terjadi sampai detik ini. Marilah kita semua stake holder penerbangan tanah air merenungi bersama, kejayaan bisnis penerbangan di tanah air tidaklah bermkana sama sekali bila di lapangan masih banyak sekali terjadi kecelakaan pesawat udara, penelantaran terhadap hak haka konsumen karena tahaun 2015 kita aakan dihadapkan era open sky policy ASEAN yang mana semua operator arus berkompetisi termasuk memberikan pelayanan yang prima kepada konsumen, manakala pesaing itu adalah pemain pemain yang sudah teruji seperti maskapai maskapai dari Negara Malaysia, Singapura serta Thailand. Akankan kue empuk penumpang udara Indonesia justru akan dinikmati oleh operator Negara lain, tentu kita sendiri yang bisa melawan dan merebutnya dengan mulai berubah menuju yang lebih baik mulai saat ini.

3. ANALISIS

Kita tentu menyambut baik proyeksi pemerintah untuk pertumbuhan ekonomi tahun 2013 yang akan naik menjadi 6,8%, terutama ekonomi (penerbangan). Meskipun dalam penerbangan komersial Indonesia, pertumbuhan penumpang

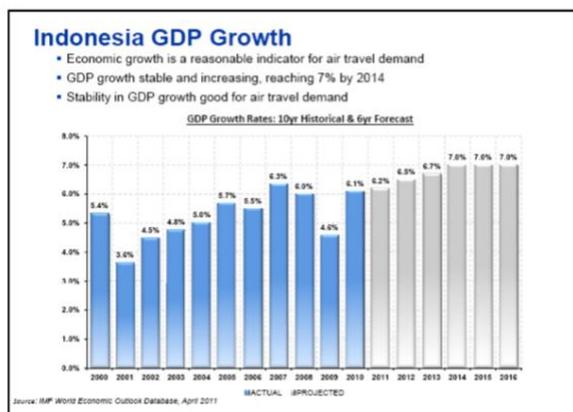
tahunan mencapai lebih dari 15 persen selama satu dekade terakhir, melebihi pertumbuhan ekonomi kita sendiri. Apalagi setelah maskapai penerbangan bertarif rendah (LCC – Low Cost Carrier) lahir pada tahun 2001 sebagai pionir Lion Air. Hingga saat ini, terdapat 16 maskapai penerbangan komersial di Indonesia dengan jadwal penerbangan tetap melayani masyarakat Indonesia yang bepergian ke seluruh provinsi di tanah air. Penduduk Indonesia yang berjumlah sekitar 242 juta orang pasti mengalami peningkatan tajam dalam lalu lintas penumpang udara selama dekade terakhir, dan beberapa analis penerbangan negara memperkirakan bahwa jumlah penumpang udara di Indonesia akan melebihi angka 100 juta orang pada tahun 2015.

Di pelosok tanah air banyak terdapat maskapai komuter seperti Tri Nusa NTB, Sky Aviation yang melayani beberapa wilayah Kalimantan namun kurang dikenal di kalangan masyarakat Pulau Jawa. Kita baru sempat bingung ketika beberapa pesawat Susi Air jatuh di Papua tahun lalu dan yang lebih mengagetkan adalah pesawat turboprop tersebut dipiloti oleh orang asing. Saat itu kami menyadari potensi transportasi udara Indonesia sangat besar, bahkan pilot Eropa dan New Zealand mau bergabung dengan Susi Air untuk mencari nafkah di langit Papua karena ternyata pilot Indonesia lebih mengutamakan gengsi keunggulan. Pesawat bermesin semua dan percontohan maskapai besar di Indonesia. Saat ini Indonesia kekurangan pilot, sekitar 300 pilot baru per tahun. Kebutuhan penerbang baru 500 orang per tahun, namun produksi seluruh sekolah penerbang di Indonesia hanya mampu “menghasilkan” 150 penerbang baru. Kurangnya pilot baru otomatis diisi terutama oleh pilot asing. Indonesia memiliki total sekitar 1.200 pesawat niaga berjadwal dan carter yang mengangkut 62 juta penumpang dengan omzet hanya 7 triliun rupiah per tahun, yang masih belum menunjukkan kekuatan finansial kami di bisnis penerbangan. Misalnya, Singapura yang hanya berpenduduk sekitar 5 juta jiwa, bisa menerima 10 juta penumpang setahun. Amerika yang berpenduduk 300 juta jiwa memiliki armada 3.000 pesawat komersial, Australia 23 juta jiwa, jumlah penumpang yang diangkut setiap tahun sebanyak 71 juta jiwa. Rasio jumlah penumpang dengan jumlah penduduk per tahun - rata-rata setiap penduduk terbang minimal dua kali setahun. Idealnya, Indonesia dengan jumlah penduduk 242 juta jiwa memiliki armada sebanyak 2.000 pesawat dan volume penumpang tahunan sebanyak 500 juta, apalagi mengingat negara kita adalah negara kepulauan yang membutuhkan banyak mobilitas di

zaman modern ini. Jumlah penumpang yang diproyeksikan pada tahun 2015 lebih dari 100 juta per tahun adalah angka yang, menurut analisis saya, dengan mudah melampaui lalu lintas udara komersial Indonesia. Apalagi saat ini beberapa maskapai sangat gencar menambah armada baru secara masif, seperti Lion Air yang memesan 230 pesawat baru Boeing 737-900 MAX, maskapai Garuda Citilink Garuda Indonesia LCC juga memesan sekitar 15 pesawat Airbus 320. , Sky Airline Aviation Kartika Airline juga memesan 25 pesawat dari pabrikan Rusia Sukhoi, belum lagi anak perusahaan Lion Air - Wing Air - juga lebih memilih pesawat ATR 72-700 dan 500 turboprop buatan Prancis untuk menghubungkan kota-kota kerajaan di pulau-pulau itu. Sumatera dan Sulawesi. Garuda Indonesia saat ini juga memilih pesawat Bombardier CRJ 1000 Kanada berkapasitas 100 kursi untuk penerbangan pengumpannya. Sriwijaya Air juga tak mau kalah bahkan sudah memesan 15 pesawat baru dari Embraer Brazil. Tak pelak, pabrikan pesawat jet kecil kelas dunia, seperti Bombardier CRJ 1000 Kanada dan Embraer E 90 Brasil, membawa pesawat baru mereka ke Jakarta pada Agustus 2011 untuk penerbangan demonstrasi di hadapan beberapa karyawan maskapai dan CEO maskapai tersebut. Indonesia. Perusahaan pesawat terbesar di dunia, Boeing, tak segan-segan menyelenggarakan seminar pelatihan non-aeronautika bagi personel operasional di Indonesia untuk memperkaya prospek bisnis masa depan di kawasan Asia-Pasifik. Semua ini menunjukkan potensi ekonomi yang sangat besar di langit Indonesia. Dalam kunjungannya ke Jakarta, Presiden IATA Tony Tyler memperkirakan perkembangan pasar penerbangan komersial Asia-Pasifik akan terbesar di China, India, dan Indonesia di tahun mendatang. Tak heran jika Indonesia masih membutuhkan 2 juta tenaga kerja baru di bidang penerbangan hingga tahun 2020, mulai dari pilot, pramugari, mekanik, reservasi, petugas tiket, dan pekerja bandara di seluruh Indonesia. Perkembangan pertumbuhan bisnis penerbangan yang sangat pesat di Indonesia bukan tanpa kendala. Di Indonesia masih banyak tugas yang harus dilakukan oleh otoritas penerbangan, misalnya jam buka bandara di luar Jawa masih sangat terbatas, hampir semuanya tidak mungkin untuk mengoperasikan penerbangan malam karena masalah klasik seperti kurangnya sumber daya staf yang ada, Fasilitas minim di bandara – bandara di luar Jawa, seperti B. ILS – Fungsi Instrument Landing System diperlukan untuk penerbangan malam di bandara tersebut. Ini benar-benar pekerjaan rumah yang

besar bagi kami untuk mengoptimalkan potensi pasar industri penerbangan di Indonesia. Dengan semakin pesatnya pertumbuhan industri penerbangan Indonesia, maka faktor keselamatan harus selalu dijaga, apalagi beberapa operator dan beberapa pesawat latih penerbang mengalami kematian dalam beberapa bulan terakhir. Kecelakaan Yang juga mengejutkan, bandara sekaliber Soekarno-Hatta justru berjuang dengan usia radar dan kontrol lalu lintas udara yang minim untuk mengatur lalu lintas udara masuk dan keluar. Bisa dibayangkan minimnya fasilitas di bandara, misalnya di Kalimantan, Sulawesi, dan Papua. Sungguh suatu ironi besar di tengah pasar penerbangan Indonesia yang sangat potensial, namun belum dibarengi dengan pembangunan infrastruktur penunjang terpenting yaitu bandara yang memenuhi standar internasional (standar ICAO). Semoga "PR" besar ini segera menemukan jalan keluarnya, bahkan tidak menutup kemungkinan mengundang investor luar untuk memperbaiki fasilitas bandara sehingga potensi pasar bisnis penerbangan Indonesia dapat terwujud dalam waktu yang tidak terlalu lama lagi. Namun, kenyamanan dan keamanan penerbangan adalah yang terpenting. Sinergi Dunia Pariwisata dan Industri Penerbangan "Kami memberikan penghargaan kepada seluruh profesional pariwisata yang telah memberikan kontribusi signifikan terhadap tujuan kunjungan wisatawan," kata Sapta Wamenparekraf di Jakarta. Demikian apresiasi khusus yang diberikan kepada maskapai Garuda Indonesia yang pada akhir tahun 2012 lalu telah menyabet penghargaan dari Kantor Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif sebagai salah satu maskapai kebanggaan nasional yang konsisten mensupport mengangkut kunjungan wisatawan kedalam tanah air kita untuk mengunjungi daerah tujuan wisata ke tanah seluruh pelosok penjurut tanah air. Tidak hanya Garuda Indonesia, semua operator di Indonesia dalam satu dekade ini juga sangat aggressive menggrap pasar turis dari luar negeri yang diangkut oleh Garuda Indonesia dan diteruskan oleh maskapai nasional lokal sebagai feeder ke seluruh pelosok tujuan tanah air. Kita bisa merasakan kiprah maskapai selain Garuda, semisal anak dari Lion Air, Wings Air sangat intens menghubungkan kota-kota di pulau Sumatera dan Sulawesi, misalnya Wings Air membuka isolasi penerbangan ke daerah tujuan kota wisata ke Wakatobi wisata di propinsi Sulawesi Tengah, masuk dari kota Kendari Sultra dan Makassar ke Wakatobi sehingga akses ke tujuan wisata tersebut menjadi terbuka. Demikian juga dengan daerah kepulauan NTB dan NTT peran maskapai yang

jarang terdengar, Tri Nusa Air sungguh besar perannya menghubungkan kota-kota di propinsi NTT dan NTB. Tri Nusa adalah raja airline yang bisa mengakses mendekati kepulauan Komodo, kota Bima, Labuan Bajo serta Sumba Sumbawa, dan Kupang untuk melihat pesona keindahan wisata belanja tenun Sumba dan NTT serta kesenian Pasola di NTT yang semakin dikenal oleh turis mancanegara karena kemudahan dan kecepatan akses ke kota-kota di NTB dan NTT yang terhubung oleh maskapai Tri Nusa tersebut. Seakan tidak kalah dengan rekannya di propinsi lain, peranan Susi Air dengan armadanya saat ini meningkat menjadi 35 pesawat turbo propeller terbaru juga sangat berperan aktif membuka akses ke tujuan kota-kota wisata di propinsi Papua dan Papua Barat. Peranan Susi Air membuka akses mendekati tujuan wisata ke daerah wisata Raja Ampat patut diberikan apresiasi yang sepadan juga dengan peran maskapai yang sudah lama establish. Demikian pula dengan maskapai pelat merah lain, Merpati Airline, masih secara konsisten menerbangi rute-rute terpencil di Papua, NTT dan kepulauan Ambon sehingga merangkap sebagai jembatan Nusantara sekaligus membuka akses wisata di propinsi Papua, Ambon dan NTT NTB. Dengan perkiraan pertumbuhan ekonomi di tahun 2013 sebesar 6,7% s/d 6,8% juga pertumbuhan penumpang udara diperkirakan masih diangka diatas 15% maka harusnya target diatas 8,5 juta kunjungan wisatawan adalah sangat mudah dicapai. Apalagi prediksi pertumbuhan ekonomi Indonesia diprediksi para analis masih di atas angka 7% walaupun angka optimis banyak yang memperkirakan Indonesia bisa mencapai angka lebih 8% /per tahunnya. Ganjalan kita hanyalah saat Pemilu tahun 2014 nanti, namun geliat hingar bingar politik di Indonesia tidak terlalu berpengaruh menurut pengalaman kita berpesta demokrasi langsung berkali-kali, ketahanan politik kita cukup teruji. Tabel dibawah adalah gambaran pertumbuhan ekonomi kita s/d tahun 2016 yang mana ini cukup propektif bagi pertumbuhan kunjungan wisatawan manca negara ke tanah air, serta tentunya angka penumpang udara juga akan naik secara konsisten dari tahun-tahun.



Gambar 1: Indonesia GDP Growth

Yang lebih menjajikan adalah kenaikan penumpang udara selama 5 tahun terakhir malah menunjukkan kenaikan sampai dengan 500% dari tahun 2007 ke tahun 2012, sungguh Harapan yang sangat besar untuk dunia dirantara dan pariwisata kita, lihat tabel pertumbuhan penumpang dibawah ini :

Tabel 3: Data traffic pax dom Indonesia

No.	Tahun	Jumlah Penumpang
1	2004	23,583,219
2	2005	28,396,024
3	2006	33,685,169
4	2007	31,460,515
5	2008	37,405,083
6	2009	43,556,083
7	2010	53,400,000
8	2011	68,340,000
9	2012	72,000,000 lebih.

Sumber : Kemenhub go.id dirjen hubud per tahun

Yang sangat mentakjubkan adalah data terakhir adalah data supply seat (tempat duduk) yang disediakan semua maskapai Indonesia yang berangkat dari Bandara Soekarno Hatta Indonesia di antara 50 bandara kelas utama internasional dunia, bandar Soetta menduduki rangkin ke 8 dalam hal ketersediaan tempat duduk per minggu mengalahkan bandara Changi Singapore urutan ke 10, Bandara Suvarnabhumi, Bangkok Thailand urutan ke 13 serta bandara KLIA di Kuala Lumpur yang keredediaan tempat duduk pesawatnya perminggu hanya menduduki rangkin ke 18. Artinya memang Negara kita Indonesia memang potensi dari sisi jumlah penumpang udaranya sangat besar yang mana termasuk penumpang udara tersebut tentunya adalah para wisatawan sebagai salah satu segmen market dari operator penerbangan. Bahkan kepadatan bandara Soetta Cengkareng bahkan bisa mengalahkan tingkat

padat peumpangnya di bandara Chicago, USA. Berikut data data tingkat ketersediaan tempat duduk di 50 bandara bandara dunia per minggu yang diambil posisi traffik penumpang beberapa bandara sebagai berikut :

Tabel 1: Supply seat per minggu thn 2012 bandara-2 dunia.

Rank	Airport	Total Seats
1	ATL Atlanta Hartsfield-Jackson International Airport	1,927,531
2	PEK Beijing Capital International Airport	1,918,574
3	HND Tokyo Haneda Airport	1,813,291
4	LHR London Heathrow Airport	1,668,272
5	DXB Dubai International Airport	1,587,901
6	LAX Los Angeles International Airport	1,442,395
7	HKG Hong Kong International Airport	1,435,824
8	CGK Jakarta Soekarno-Hatta International Airport	1,428,587
9	ORD Chicago O'Hare International Airport	1,390,176
10	SIN Singapore Changi Airport	1,388,096
13	BKK Bangkok Suvarnabhumi International	1,184,100
18	KUL Kuala Lumpur International Airport	1,111,481

Data: CAPA Sidney

Fakta di data Kemenhub bahwa di Indonesia mempunyai bandara mulai kelas Internasional sampai dengan bandara kelas perintis total seluruh Indonesia ada 250 bandara. Namun sebageian besar bandara bandara yang ada syangnya adalah bandara kelas perintis yang ada di kota kota kabupaten, luar jawa mayoritas. Ini adalah kendala tersendiri bagi maskapai untuk lebih aggressive memasukkan wisatawan ke daerah tujuan wisata, karena masih banyak bandara bandara kecil tersebut hanya mempunyai panjang landasan pacu 1200meter dan terkendala juga sdm dan infrastruktur uyang terbatas dan usia yang lama. Gairah maskapai penerbangan serta potensi penumpang (wisatawan) jadinya agak menjadi terhambat merambah daerah tujuan wisata kita yang letaknya justru jauh di pedalaman kabupaten. Misalnya lokasi penangkalan urang utan di Tanjung Putting, Kalimantan Tengah, paling dekat hanya bisa di akses melalui bandara di kota Pangkalan Bun yang sangat jarang frekuensi penerbangannya dengan keterbatasan panjang landasannya.

4. HASIL

Marilah saat ini ke depannya semua stake holder di industry pariwisata dan penerbangan bahu membahu dengan dibantu oleh dunia usaha industry wisata yang handal dengan potensi daerah tujuan wisata kita yang sangat variatif serta dukungan operator penerbangan yang tidak pernah lelah tentu akan berbuah manis. Pemerintah sebagai regulator kita harapkan lebih flesibel, akomodatif dan kreatif juga menciptakan terobosan, memangkas birokrasi bertele tele yang lama guna memsupport kinerja peran swasta menjadi lebih cepat akselarasinya di lapangan guna menggarap potensi wisata kita yang sangat sangat tertinggal jauh dengan beberapa Negara tetanga di

Asean, semoga kedepan kita bisa maju bersama mendorong pertumbuhan industri wisata di Indonesia secara significant. Indonesia telah menjadi sebuah kekuatan ekonomi yang sustainable dalam satu dekade terakhir ini. Hal itu berimbas juga pada perkembangan dunia bisnis penerbangan di Tanah Air. Sejak tahun 2001, mulai lahir beberapa maskapai yang masih eksis sampai dengan saat ini, seperti Lion Air dan Citilink, kemudian disusul Sriwijaya Air, Express Air, Air Asia Indonesia, dan sekitar 13 maskapai berjadwal lainnya. Semua itu merupakan sebuah berkah deregulasi bisnis penerbangan yang dibuka oleh Pemerintah RI kala itu. Beberapa maskapai kelahiran era 2000-an yang masih eksis dan sukses antara lain Lion, Wing Air, Sriwijaya Air, Express Air, Susi Air, Tiger Mandala, Citilink, Tri Nusa, Sky Aviation, Avia Star, dan terakhir Batik Air—tentu dengan segmen marketnya yang berbeda-beda sesuai dengan konsep pelayanan yang diberikan setiap maskapai, rute yang ditempuh, dan jumlah kekuatan armada yang dimilikinya.

Bagaimana dengan dua maskapai pelat merah yang sudah ada, Garuda Indonesia dan Merpati Airline, yang sudah puluhan tahun lahir jauh sebelum adik-adiknya didirikan?

Garuda Indonesia berdiri tahun 1949, dan Merpati Nusantara lahir tahun 1962. Sejauh ini, Garuda Indonesia tetap dan semakin berkibar di market domestic. Dengan konsep layanan full service airline, Garuda Indonesia nyaris tanpa saingan berarti sampai dengan saat ini. Hanya Batik Air yang mungkin bisa membuat Garuda kebat-kebat dalam persaingan dalam 5–10 tahun ke depan.

Eksistensi Merpati airline, salah satu pemain lama domestik. Setelah munculnya beberapa maskapai baru seperti Lion, Sriwijaya dan Indonesia Air Asia dalam 10 tahun terakhir di pasar yang kompetitif, Merpati (MZ) tampaknya tidak akan kesulitan menghadapi persaingan yang ketat, tetapi pangsa pasarnya telah tergerus. sejak 1980. Pangsa pasar masih lebih dari 20 persen di Jerman, kini hanya dalam satu digit. Parahnya, per 1 Februari 2014, Merpati tidak lagi beroperasi di semua rute di Tanah Air. Sayangnya, per 1 Februari, Merpati berhenti terbang sama sekali dan tak mampu membayar gaji seluruh karyawannya selama lima bulan. Merpati belum bisa membayar gaji karyawannya sejak November 2013. Belum lagi sikap pemerintah yang selama ini terkesan cuek, yang juga mengakibatkan Merpat terbengkalai dan rutennya malah diambil alih oleh 11 operator lain. Posisi pemerintah itu aneh mengingat 100 persen pemegang saham Merpat Dwi adalah saham Varna, jadi milik negara. Kegagalan membenahi Merpat

sama saja dengan kegagalan pemerintah yang bertugas mendukung BUMN. Perlu diketahui, Merpati sudah benar-benar berhenti terbang sejak Februari 2014, yang berarti Hak Operasi Udara (AOC) Merpati akan berakhir pada Februari 2015 nanti, dan jika Kementerian BUMN tidak bertindak sama sekali, tamatlah nasib Merpati. Meski akan dihidupkan kembali setelah Februari 2014, syarat pendaftaran sebagai maskapai harus dipenuhi sejak awal. Investor pembeli harus memiliki 10 pesawat, 5 baru dan 5 sewa. Ini sangat menyulitkan investor baru, meski saat ini ada beberapa investor yang antre, namun Kementerian BUMN belum mengambil sikap yang jelas. Memang, profil utang Merpat masih menunjukkan celah untuk talangan, 70 persen utang Merpat adalah dalam negeri dari Pertamina. Otoritas bandara membebaskan BUMN Angkasa Pura I dan II, perusahaan asuransi milik negara Jasindo, 30 persen utang baru kepada kreditur pembelian pesawat China Xia, di mana utang itu bisa direstrukturisasi. Sudah diketahui umum bahwa setiap pergantian CEO di MZ tidak banyak memperbaiki situasi MZ, yang berulang kali mengalami pendarahan keuangan selama dekade terakhir. Sudah menjadi rahasia umum setiap pergantian CEO di MZ tidak banyak menolong keadaan MZ yang selalu mengalami bleeding keuangan dalam satu dekade ini.

Di depan mata, Indonesia pada tahun 2015, setidaknya di tingkat ASEAN, harus menghadapi era liberalisasi global industri penerbangan, yang sudah kita pahami bahwa program ASEAN Open Skies pada tahun 2015 diramalkan akan mencapai jumlah angkatan udara. penumpang di Only Indonesia akan melebihi 100 juta. Mengandalkan sebagian besar pada pesawat buatan China, turboprop MA 60, pembelian era pilot lama dan beberapa Boeing 737 berbadan sempit klasik, Merpati tampaknya berjuang di pasar penerbangan. Adik-adiknya mengoperasikan armada yang relatif lebih baru dan andal, lihat saja Lion B 737. /900ER, Sriwijaya mengoperasikan beberapa 737/900-an. Lion Air Citilink mengoperasikan armada baru Airbus AB 320 yang belum memulai rute perintis. dan di Indonesia timur jauh, Papua dan Ambon, Susi Air juga mulai menggerus pangsa pasar Merpat dengan pesawat kecilnya, baru dan menggunakan merek Grand Caravan, dan pesawat Piaggio buatan AS.

Hingga saat ini kinerja Merpat terus terpuruk, dan di puncak krisis, pengiriman Avtur Pertamina ke beberapa kota bandara terhenti karena utang MZ ke Pertamina melebihi kontrak, lebih dari 100 miliar rupiah, melebihi 120 miliar. rupiah

Bahkan masyarakat Yogyakarta juga kehilangan layanan Merpat ini, Merpat yang melayani rute dari Jogja ke Jakarta dan dari Jogja ke Bandung pp saat itu, sehingga kapasitas tempat duduk Adisucipto juga sedikit menurun sejak Merpat kurang lebih tidak lama lagi. terbang enam bulan

Ada 26 pesawat dan Rute 66 - 20 rute dari pemandu lama dipotong, menjadi nilai bagus bagi Merpat untuk mendaki kembali. Namun, pemilik saat ini menarik kembali banyak mesin karena pemrosesan yang panjang dan tidak ada habisnya oleh perusahaan milik negara. Padahal, Merpat masih memiliki kewajiban yang lebih besar dari asetnya, dengan utang sebesar Rp 6,2 triliun. Bagi negara kepulauan besar seperti Indonesia, sebagai sarana transportasi dan transportasi yang sangat diperlukan untuk mempercepat pertumbuhan Indonesia di masa depan, terutama di kepulauan Indonesia Timur, pemerintah Indonesia harus semua pihak yang berkepentingan, DPR-nya, para pemimpinnya (kantor BUMN) dan Kementerian Perhubungan, untuk memberikan opsi penyelamatan bagi Merpat.

Di era saat ini, yang juga merupakan era tanpa batas di bidang transportasi udara, dan kita sedang menghadapi era liberalisasi, tidak diragukan lagi negara Indonesia sangat membutuhkan maskapai-maskapai milik negara saat ini yang sangat kuat di bidang udara. ruang angkasa. . setidaknya.

Kita lihat ada 2 maskapai swasta lokal yang memiliki sebagian sahamnya di luar negeri, misalnya Indonesia Air Asia, 49 persen sahamnya dimiliki oleh Malaysia yang semula milik maskapai Indonesia yang merupakan reinkarnasi dari AWAIR Air Wagon Airline dan Tiger Mandala, sebelum . dikenal sebagai Mandala Airlines. , karena saat ini Tiger Air Singapore membeli sebagian sahamnya kemudian beralih ke Tiger Air dan Batavia Air hampir dibeli oleh pihak asing.

Jika kita para regulator, DPR, rakyat sama sekali tidak peduli dan membiarkan persaingan maskapai penerbangan nasional menerjang ekonomi liberal, maka Merpat sebagai jembatan menuju nusantara tidak mungkin runtuh dan tergerus oleh persaingan yang sangat bebas. dengan proses liberalisasi. Perlindungan terhadap dua maskapai penerbangan nasional, Garuda dan Merpati, terutama merupakan bagian dari kerangka penguatan kegiatan pertahanan dari sisi Epoleksusbud (ekonomi, politik, sosial, budaya), apalagi Merpati dikenal dan memiliki kemampuan yang baik, karena juga seperti jaringan dan branding. KTI artinya dukungan Merpat juga sejalan dengan semangat pembangunan dan percepatan pembangunan KTI dalam program MP3EI KTI, dan transportasi

merupakan faktor penting dalam percepatan seluruh proses pembangunan.

Daripada membangun maskapai baru dengan modal awal buku teks Rs 4 triliun dengan pengalaman baru, menggunakan dana sebesar itu untuk bahan bakar kapal induk milik negara Merpati lebih masuk akal.

Tentunya jika semua yang terlibat mau membantu Merpat, manajemen dan seluruh staf MZ juga harus tahu diri, pemeriksaan diri akan ditawarkan lebih sulit dan lebih profesional, karena semua maskapai Indonesia saat ini sangat kompetitif dan dipengaruhi oleh pihak eksternal. faktor. Harga avtur dan melemahnya nilai tukar rupiah terhadap dollar masih menjadi momok yang menakutkan bagi dunia penerbangan di Indonesia saat ini.

Yang paling penting adalah semua karyawan Merpat harus bekerja dengan sangat baik, mengetahui krisis di semua lini, menciptakan musuh bersama, bagaimana mendapatkan kembali kepercayaan pelanggannya, mengurangi beban hutang dengan meningkatkan faktor kursi dan bobot hunian sehingga pendapatan juga semakin meningkat dan harus kreatif dalam menciptakan peluang seperti yang sudah ada.

Kerja sama fungsional dengan pemerintah daerah dengan masing-masing kabupaten merupakan keberhasilan nyata, selain hal-hal seperti penyitaan penerbangan charter untuk transportasi kampanye pemilihan berikutnya, penyitaan alat makan untuk memulai pengangkutan haji dan banyak strategi pemasaran lainnya yang dapat diterapkan jika pemerintah bisa. masih menerapkannya, berniat baik untuk menghidupkan kembali salah satu maskapai penerbangan milik negara. Atmosfer bisnis penerbangan komersial di Indonesia yang akan segera memasuki era Masyarakat Ekonomi ASEAN tahun 2015. Melalui era terbuka ini, peluang bisnis penerbangan akan semakin longgar. Frekuensi sesama bandara ASEAN juga akan meningkat.

Namun, di saat ASEAN Open Sky di depan mata, 2015, beberapa operator domestik bertumbangan dan membukukan keuangan rugi operasi. Maskapai flag carrier sekelas Garuda Indonesia saja dalam laporan keuangan kuartal pertama (Januari–April) 2014 membukukan kerugian yang signifikan bila dibanding dengan tahun-tahun sebelumnya. Belum lagi berita yang mengejutkan dari CAPA (Center Aviation Asia Pacific) yang berpusat di Sydney, Australia, yakni karena beban kerugian Garuda di dalamnya adalah menanggung kerugian akibat anak perusahaan maskapai LCC Citilink. Gara-gara ini pula, Singapore Airline berminat melakukan investasi ke Citilink. Ini artinya, aroma pasar

liberal di ASEAN telah mulai tampak nyata merambah bisnis vital transportasi udara di Indonesia.

Sebenarnya, maskapai penerbangan nasional Garuda Indonesia sejak melakukan penawaran umum saham perdana (Initial public offering/IPO) pada 11 Februari 2011 sudah terdeteksi bakal kehilangan induknya. Bahkan, kepemilikan saham Dwi Warna (pemerintah) di Garuda saat ini semakin tergerus oleh kepemilikan oleh investor swasta. Kini, saham Dwi Warna di Garuda Indonesia tinggal sekitar 60 persen. Bisa jadi nantinya hanya tinggal 51 persen sesuai minimal yang disyaratkan oleh Undang-Undang Badan Usaha Milik Negara (BUMN) RI Nomor 19 Tahun 2003.

Tapi, sesungguhnya, maskapai BUMN di Indonesia mempunyai fungsi yang khusus. Sebab, definisi BUMN menurut Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003, adalah badan usaha yang seluruh atau sebagian besar modalnya dimiliki oleh negara melalui penyertaan secara langsung yang berasal dari kekayaan negara yang dipisahkan. BUMN dapat pula berupa perusahaan nirlaba yang bertujuan untuk menyediakan barang atau jasa bagi masyarakat.

Ciri-ciri BUMN, termasuk BUMN Penerbangan di Republik Indonesia sebagai berikut:

- a. Penguasaan badan usaha dimiliki oleh pemerintah,
- b. Pengawasan dilakukan, baik secara hierarki maupun secara fungsional dilakukan oleh pemerintah
- c. Kekuasaan penuh dalam menjalankan kegiatan usaha berada di tangan pemerintah
- d. Pemerintah berwenang menetapkan kebijakan yang berkaitan dengan kegiatan usaha
- e. Semua risiko yang terjadi sepenuhnya merupakan tanggung jawab pemerintah
- f. Untuk mengisi kas negara karena merupakan salah satu sumber penghasilan negara
- g. Agar pengusaha swasta tidak memonopoli usaha yang menguasai hajat hidup orang banyak
- h. Melayani kepentingan umum atau pelayanan kepada masyarakat
- i. Merupakan lembaga ekonomi yang tidak mempunyai tujuan utama mencari keuntungan, tetapi dibenarkan untuk memupuk keuntungan
- j. Merupakan salah satu stabilisator perekonomian negara
- k. Dapat meningkatkan produktivitas, efektivitas, dan efisiensi serta terjaminnya prinsip-prinsip ekonomi
- l. Modal seluruhnya dimiliki oleh negara dari kekayaan negara yang dipisahkan.

Berkaitan dengan peranan pemerintah sebagai pemegang saham adalah bila sahamnya dimiliki oleh masyarakat, besarnya tidak lebih dari 49 persen, sedangkan minimal 51 persen sahamnya dimiliki oleh negara. Bila memperoleh keuntungan, dimanfaatkan untuk kesejahteraan rakyat.

Manfaat BUMN, termasuk BUMN penerbangan di Indonesia sebagai berikut, yakni memberi kemudahan kepada masyarakat luas dalam memperoleh berbagai alat pemenuhan kebutuhan hidup yang berupa barang atau jasa, dan membuka dan memperluas kesempatan kerja bagi penduduk angkatan kerja.

Selain itu, manfaat BUMN adalah mencegah monopoli pasar atas barang dan jasa yang merupakan kebutuhan masyarakat banyak oleh sekelompok pengusaha swasta yang bermodal kuat, meningkatkan kuantitas dan kualitas produksi komoditi ekspor sebagai sumber devisa, baik migas maupun nonmigas, menghimpun dana untuk mengisi kas negara yang selanjutnya dipergunakan untuk memajukan dan mengembangkan perekonomian negara, dan memberikan pelayanan kepada masyarakat.

Soalnya kemudian, dalam rilis yang disampaikan pusat data penerbangan independen CAPA Australia tanggal 14 Mei 2014 tampaknya anak perusahaan Garuda, maskapai Citilink, pada posisi yang sangat tidak menguntungkan. Terbukti maskapai negara tentangga, Singapore Airlines, siap menggelontorkan dana yang lumayan besar ke Citilink akibat perusahaan induknya, Garuda, juga mengalami keuangan yang negatif selama Januari–April 2014. Jika ini terjadi, bisa menjadi mimpi buruk bagi idealisme bisnis penerbangan niaga nasional.

Terjadinya divestasi maskapai lokal sebenarnya sudah terjadi sejak lama, sekitar 14 tahun yang lalu dengan sejak masuknya Group Air Asia yang membeli 49 persen saham Airwagon International (Awair). Dan alangkah tragisnya merek dagangnya juga langsung berganti menjadi Air Asia Indonesia (AAI). Lalu, yang masih hangat adalah divestasi Mandala Air, yang sudah puluhan tahun menerbangi langit Indonesia, namun pada 2 tahun yang lalu menjelma menjadi Tiger Mandala Air.

Sebagai bangsa berkekuatan ekonomi aviasi di ASEAN dengan penduduk 245 juta pasti akan selalu dilirik oleh dua negara tetangga, yakni Malaysia dan Singapura. Kedua negara ini selain mempunyai kekuatan modal yang kuat juga mempunyai maskapai niaga yang tangguh, seperti Air Asia Group (Malaysia) dan Singapore Airlines Group (Singapura).

Singapore Airline (SQ) hebatnya lagi mempunyai Silk Air yang berkonsep full service airline sebagaimana induknya SQ dan dua anak maskapai lain yang berkonsep low cost carrier (LCC), yakni Tiger Airways dan Scoot Airline.

Membandingkan perkembangan Air Asia dan Singapore Airlines itu dengan kondisi maskapai penerbangan nasional sangat jauh dari harapan. Tak aneh jika kesigapan maskapai lokal Indonesia saat ini dalam sinyal lampu merah.

Terbayangkanlah jika maskapai penerbangan nasional tidak akan menjadi raja di rumahnya sendiri. Padahal, jelas-jelas UU BUMN dan UUD 45 mengamatkan bahwa semua kekayaan negara atas bumi, air, dan harusnya udara (termasuk di dalamnya bisnis niaga penerbangan) harus bermanfaat bagi rakyat Indonesia.

Menghadapi ASEAN Open Sky seharusnya bangsa Indonesia memegang kedaulatan atas bisnis penerbangan di Tanah Air. Semua pihak, terutama para pengambil kebijakan, harus menyadari bahwa fungsi BUMN adalah menjadi agen pembangunan. Ini yang mesti ditekankan kepada regulator dan parlemen sebagai pembuat undang-undang untuk menghasilkan regulasi yang berpihak kepada keberlangsungan hidup maskapai penerbangan nasional. Fungsi bisnis penerbangan di Indonesia juga memainkan peranan sebagai agent of development dan alat pemersatu bangsa.

Mumpung masih ada waktu untuk menghadapi ASEAN Sky Open bersamaan dengan berlakunya Masyarakat Ekonomi ASEAN Desember tahun depan, 2015, maka kini saatnya dikedepankan rasa nasionalisme dengan menjadikan maskapai nasional menjadi raja di rumahnya sendiri.

Bulan Januari selama dua tahun belakangan ini selalu memberikan berita tidak sedap terhadap dinamika bisnis penerbangan di Indonesia. Bagaimana tidak, tgl 13 Januari 2011 yang lalu Mandala Air versi lama dinyatakan pailit juga oleh pengadilan negeri Jakarta Pusat, dan kembali lagi tanggal 30 Januari Pengadilan Niaga Jakarta Pusat dalam putusannya No. 77/pailit/2012/PN.NIAGA.JKT.PST tanggal 30 Januari 2013 telah menjatuhkan putusan pailit kepada Batavia Air. Sungguh laksana halilintar menyambar bagi dunia penerbangan di Tanah Air perihal berita Batavia Air ini. Sebetulnya tahun 2012 pun ada maskapai baru Pacific Royal juga mengalami kesulitan sehingga Pacific Royal juga menghentikan sementara operasi penerbangannya walau AOC (Air Operator Certificate) nya Pacific Royal baru diterima Juni 2012. Namun jika ditelisik ke masa era tahun 90-an, kebangkrutan

beberapa maskapai nasional di Indonesia sampai dengan detik ini sebenarnya deretannya panjang sekali, menurut catatan saya ada sekitar 13 maskapai sudah bangkrut, terseok-seok sejak kebangkrutan Sempati Air pada tahun 5 Juni 1998 yang sangat fenomenal itu. Bahkan saat itu Sempati Air sudah sempat terbang ke Australia, Singapura dan hampir semua kota-kota besar di Indonesia. Setelah jatuhnya Sempati Air, menyusul bangkrut dan kolapse beberapa maskapai ke daerah semisal Seulawah Air (NAD), Riau Airline, TOP Air (Papua), Celebes (Sulawesi), Jatayu (Medan) dan lainnya adalah Star Air, Indonesia Airline, Bouraq Airlines, Adam Air, Linus Air, Mandala Air (jilid I) serta yang terakhir ini Batavia Air.

Hampir semua maskapai tersebut diatas rontok sebelum adanya UU penerbangan UU nomer 1 th 2009, namun toh setelah terbitnya UU Penerbangan dua maskapai legendaris Mandala Air dan Batavia Air rontok juga, lalu kenapa bisa terjadi hal tersebut?

Maka kenaikan setiap tahun diatas 15% serta prospek jumlah penumpang penumpang udara sampai dengan tahun 2015 akan melampaui angka 100 juta penumpang maka kebangkrutan beberapa maskapai nasional adalah sebuah ironi yang sulit diterima, mengingat memang pasar domestic Indonesia akan bertumbuh terus. Menelisik kepemilikan beberapa maskapai yang sempat Berjaya pada awalnya namun ditengah jalan berguguran maka banyak faktor yang menyebabkan kejatuhan para operator tersebut, namun hipotesa saya faktor-faktor tersebut adalah berikut:

- a. Keadaan makro ekonomi saat itu serta harga bahan bakar avtur yang tidak kunjung stabil sejak era tahun 2001 sampai dengan saat ini. Keadaan kemerosotan ekonomi Asia dan Indonesia tahun 1997/1998 di Indonesia serta peralihan rejim turut andil memberikan kejatuhan Sempati Air kala itu.
- b. Manajemen yang salah urus, tidak profesional serta ditambah dengan gejolak harga bahan bakar avtur ikut andil membangkrutkan maskapai Bouraq Airline, Star Air, Adam Air dan beberapa maskapai ke daerah seperti Seulawah Air, Riau Airline, Celebes Air, Top Air, Linus Air, sehingga mengakibatkan maskapai kesulitan likuiditas keuangan sehingga tidak mampu membayar sewa pesawat dan lessor akhirnya menarik alat produksi mereka yakni pesawat itu sendiri dan maskapai ujung-ujungnya menghentikan operasinya karena semua pesawatnya ditarik lessor. Faktor manajemen keluarga di beberapa maskapai di Indonesia masih sangat kental terjadi sehingga

wewenang delegasi yang saling tumpang tindih dan tidak efisien membuat keuangan maskapai akhirnya malah terlilit utang, mengingat pengelolaan keuangan yang tidak transparan dan tidak bisa di audit secara independen, ini yang terjadi contohnya di manajemen Adam Air, Bouraq Airline.

c. Over expansif diluar core productnya, karena jiwa pebisnis yang sangat impulsive kesuksesan awal dalam bidang penerbangan malah menjerumuskan para pemilik maskapai mengembangkan unit usahanya malah diluar core bisnis penerbangan, dimana kebanyakan usaha ekspansinya malah terjebak dalam kerugian yang akhirnya menyita margin dari core bisnis di penerbangan. Hal ini terjadi di Star Air yang mengembangkan usaha lain di bidang perhotelan serta ada maskapai yang membuat MRO unit (Maintenance Repair Overhaul-hanggar) tersendiri yang menyedot capital sangat besar. Sementara unit bentukan baru MRO nya tidak laku di pasaran. Membuka UU nomer 1 thn 2009 UU penerbangan pasal 386 Peran serta masyarakat ayat 2 bab a. Peran serta masyarakat sebagaimana dimaksud pada ayat(1) berupa : a.memantau dan menjaga ketertiban penyelenggaraan kegiatan penerbangan. Dalam UU tersebut pasal 386, UU Penerbangan memberikan ruang kepada masyarakat melakukan proses control terhadap jalannya semua kegiatan penerbangan, danyang paling mudah dilakukan oleh masyarakat adalah dengan meminta kepada perusahaan penerbangan agar setiap tahun mosalnya perusahaan penerbangan mengeluarkan Laporan Rugi Laba sehingga masyarakat pengguna transportasi udara akan tahu kesehatan keuangan maskapai dimaksud dan masyarakat bisa memilih jasa perusahaan penerbangan atau memberikan saran dan ikut melakukan fungsi kontrol secara aktif kepada maskapai, mengingat jika terjadi kebangkrutan maskapai yang paling dirugikan adalah konsumen penumpang dan mitra usaha biro perjalanan usaha ticketing pesawat yang telah memberikan uang dan deposit ke perusahaan penerbangan. Sudah terjadi berulang kali, uang refund tiket serta deposit tiket dari travel agent yang jumlahnya seluruh Indonesia bisa mencapai ratusan milyar bila diakumulasikan sangat susah ditarik dan walaupun bisa prosesnya akan sangat panjang dan bertele tele.

Yang mengherankan, pernah kala itu dimunculkan wacana setiap maskapai diwajibkan memberikan laporan keuangan secara public ekspose namun ide ini malah ramai ramai ditentang oleh kalangan maskapai itu sendiri dan pihak regulator. Menurut saya, maskapai perlu memberikan laporan

keuangan setiap tahun kepada public karena masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi juga berhak mendapatkan informasi kinerja maskapai yang bisa dianalisa melalui laporan keuangannya, jika keuangan maskapai baik dan jujur tentu kinerja maskapai tersebut sehat dan akan mendapatkan kepercayaan dari pelanggan dan masyarakat yang pada akhirnya akan menaikkan tingkat kepercayaan penumpangnya juga. Namun bila hasil laporan keuangannya di deteksi kurang baik, maka semua stake holder juga akan dapat memberikan saran masukan yang konstruktif bagi maskapai tersebut yang sekiranya kinerjanya diharapkan akan membaik kinerjanya kelak serta laporan keuangan juga merupakan semacam "allert" awal agar maskapai tidak berlarut larut dalam keterpurukan. Catatan saya, hanya Garuda Indonesia saja yang rutin memberikan laporan keuangan di media massa, yang walaupun pada awalnya hal tersebut merupakan salah satu syarat untuk listing menjelang IPO kala tahun 2011 yang lalu. Namun bagusnya, setelah IPO pun Garuda Indonesia tetap membeberkan laporan keuangannya ke publik setiap tahunnya sehingga masyarakat bisa menilai secara obyektif kinerja maskapai pilihannya.

5. KESIMPULAN

Dengan melihat potensi penduduk Indonesia jumlahnya da 275juta dan baru 100juta yang pernah naik pesawat terbang dalam pilihan perjalanannya

1. Dihindari long delay yang masih sering terjadikarena padatnyatraffic di bandara terutama di SukarnoHatta.
2. Tingkat pelayanan harus lebih ditingkatkan seiring dengan mahalnya harga tiket pesawat saat ini.
3. Faktor keselamatan menjadi top prioritas semua maskapai dan jajaran kementerian Perhubungan.
4. Auditor safety harus sering sekaliturun kelapangan dan melakukan random check sehingga bias tercapaisebuah zero tolerate dan zero accident.

DAFTAR PUSTAKA

Atmadjati, Arista, Sinopsis bisnis penerbangan di Indonesia, deepublish jogya 2016

Angkasa Pura2.com

Angkasa Pura1.com

BPS .go.id quartelly bulletin and web

Capa, centre for pacific aviation Sydney, 2012 bulletin

Dephub [go.id/dirjen hubud](http://go.id/dirjen_hubud)
Garuda-indonesia.com

UU Perlindungan Konsumen no.1 tahun 1999.
UU Penerbangan no.1 tahun 2009