

UPAYA PEMERINTAH TERHADAP TARIF PENERBANGAN DALAM MENINGKATKAN JUMLAH PENUMPANG PESAWAT UDARA RUTE DOMESTIK DI INDONESIA BERDASARKAN KEPUTUSAN MENTERI NOMOR 106 TAHUN 2019

¹Robertus Yanengga

D IV Manajemen Transportasi Udara, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta

Abstrak

Pada awal tahun 2019 terjadi kenaikan pada harga tiket pesawat udara rute domestik di Indonesia yakni sebesar 40% sampai 120%. Dalam hal ini akhirnya membuat kementerian perhubungan mengeluarkan surat keputusan yang mengatur tarif batas atas rute penerbangan domestik di Indonesia. Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengetahui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 106 Tahun 2019 terhadap jumlah penumpang dan pengaruh dari Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 106 terhadap tarif penerbangan domestik di Indonesia. Ini adalah penelitian kualitatif dengan pendekatan perundang-undangan. Wawancara, observasi dan studi dokumentasi adalah metode penelitian yang peneliti gunakan. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 106 Tahun 2019, dalam implementasinya masih menuai pro dan kontra. Terjadinya peningkatan jumlah penumpang di beberapa bandara utamadan Keputusan Menteri Perhubungan No 106 Tahun 2019 tetap memperhatikan hak-hak konsumen, dan penyesuaian tarif oleh maskapai. Ada beberapa temuan yang peneliti temukan dalam penelitian ini yaitu: Peningkatan jumlah penumpang lebih mengarah pada bandara-bandara utama di Indonesia, objektivitas pemantauan pada jenis pesawat dan objektivitas hukum dalam hal pemberian sanksi bagi maskapai.

Kata kunci : Pemerintah, Bandara, Pesawat

Abstract

At the beginning of 2019, there was an increase in ticket prices for domestic routes in Indonesia, which was 40% to 120%. In this case, finally, transportation has issued a decree that regulates the tariff limit on domestic routes in Indonesia. The purpose of this research is to find out the Decree of the Minister of Transportation Number 106 of 2019 on the number of passengers and the effect of the Decree of the Minister of Transportation Number 106 on domestic flight fares in Indonesia. This is an approach- approach research. Interviews, observation and study documentation are research methods used by researchers. The results of this study indicate that the Decree of the Minister of Transportation Number 106 of 2019, in its implementation still reaps the pros and cons. The increase in the number of passengers at several major airports and the Decree of the Minister of Transportation No. 106 of 2019 still pays attention to consumer rights, and tariff adjustments by airlines. There are several findings that the researchers found in this study, namely: The increase in the number of passengers is more directed at the main airports in Indonesia, the objectivity of monitoring on the type of aircraft and the objectivity of the law in terms of providing sanctions for airlines.

Keywords : Government, Airport, Airplanes

Pendahuluan

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang membutuhkan model transportasi seperti pesawat udara (selain kapal laut) untuk menghubungkan penumpang dari pulau yang satu ke pulau yang lainnya. Pada periode sebelum tahun 1999 industri penerbangan Indonesia hanya terdiri dari 5 maskapai saja yaitu Merpati Airline, Garuda Indonesia, Sempati Air, Mandala Airline dan Bouraq Airline. Namun, melalui PP No. 40 tahun 1995 tentang Angkutan Udara, deregulasi di sektor transportasi udara mulai bergulir pada tahun 1999, dimana industri penerbangan Indonesia memasuki era baru yang cenderung mengarah ke pasar bebas (freemarket).

Belakangan ini tepatnya pada awal tahun 2019, masyarakat Indonesia dihebohkan dengan berita kenaikan harga pada tiket rute domestik penerbangan niaga Indonesia, banyak maskapai penerbangan

¹Email Address : robertusyanengga04@gmail.com

Received 22 September 2023, Available Online 01 Desember 2023

dalam negeri menaikkan harga tiket melebihi batas maksimum yang ditetapkan oleh pemerintah. Indonesia National Air Carrier Association (INACA) mengakui rata-rata kenaikan harga tiket pesawat sebesar 40 persen sampai 120 persen beberapa waktu terakhir di tahun 2019. Kenaikan itu terjadi sejak November tahun lalu atau jelang momen Natal dan Tahun Baru.

Pertumbuhan jumlah penumpang domestik meningkat cukup tinggi setiap tahun dengan rata-rata pertumbuhan per tahun mencapai 22% (Kompas, 13 April 2010). Pertumbuhan ini disebabkan, pertumbuhan jumlah pesawat yang juga sangat cepat seiring dengan berdirinya maskapai swasta domestik seperti Lion Air, Batavia Air, Sriwijaya Air, AW Air (yang kemudian menjadi Indonesia Air Asia), Star Air, Indonesian Air, Jatayu Air, Express Air, dll. Menurut amanat Kementerian Perhubungan Republik Indonesia selepas penghentian Pos Angkutan Lebaran Tahun 2019, semua moda angkutan umum mendapati kemajuan total pengikut kecuali transportasi udara yang musim ini menghadapi penyusutan sebanyak 27%. Total penumpang transportasi udara, yakni tiap sebanyak 6,98% (2015); 12,25% (2016); 12,99% (2017) serta 5,7% (2018).

Badan Pusat Statistik; Pada tahun 2019 secara keseluruhan terjadi penurunan 19,75% dibandingkan tahun 2018. Penurunan jumlah penumpang terjadi di seluruh bandara, yakni Bandara Kualanamu 29,35 persen, Bandara Juanda 23,00 persen, Bandara Hasanuddin 21,68 persen, Bandara Soekarno Hatta sebesar 16,84 persen, dan Bandara Ngurah Rai sebesar 11,15 persen.

Di Indonesia penelitian atas hubungan antara komponen-komponen yang menjadi membentuk suatu besaran atas biaya operasional pesawat yang dilakukan oleh operator pesawat udara masih sangat jarang bahkan dapat dikatakan tidak dilakukan. Hal ini mengingat besarnya biaya operasional yang harus ditanggung oleh setiap operator penerbangan di Indonesia yang apabila dilihat dari jumlahnya dapat membuat pesimisme atas margin atau profit yang dicapai pada akhir tahun. Oleh karena itu terdapat kecenderungan bagi operator pesawat udara di Indonesia untuk berusaha melakukan berbagai cara guna memperkecil semua biaya yang timbul atas kegiatan operasional pesawat udaranya dengan beberapa inovasi baru menggunakan konsep rantai nilai (Value Chain) untuk dapat mengejar keuntungan yang sebesar-besarnya.

Menurut ICAO (International Civil Aviation Organization) dan IATA (International Air Transport Association) yang menaungi seluruh industri penerbangan di dunia, maka biaya operasional penerbangan dibagi menjadi dua bagian pokok yaitu: 1. Biaya Langsung Operasional Pesawat Udara (Direct Aircraft Operational Cost), adalah semua biaya yang berhubungan langsung dengan kegiatan operasional pesawat udara, 2. Biaya Tidak Langsung Operasional Pesawat Udara (Indirect Aircraft Operational Cost), yaitu semua biaya yang pembebanannya tidak langsung dikenakan kepada kegiatan operasional pesawat tersebut.

Rumusan Masalah

1. Bagaimana penerapan Keputusan Menteri Perhubungan No KM 106 Tahun 2019 Terhadap Jumlah Penumpang pesawat udara rute domestik di Indonesia?
2. Bagaimana pengaruh Keputusan Menteri Perhubungan No KM 106 Tahun 2019 Terhadap Tarif Penerbangan pesawat udara rute domestik di Indonesia?

Tujuan Penelitian

Dalam perencanaan penelitian ini telah ditetapkan beberapa tujuan:

1. Untuk mengetahui jumlah penumpang pesawat udara rute domestik di Indonesia setelah disahkannya Keputusan Menteri No 106 Tahun 2019
2. Untuk mengetahui tarif penerbangan pesawat udara rute domestik di Indonesia setelah

disahkannya Keputusan Menteri No KM 106 Tahun 2019.

Tinjauan Pustaka Jumlah penumpang

Penumpang adalah aspek terpenting dalam kegiatan transportasi. Penumpang adalah salah satu kunci dapat berjalannya bisnis transportasi. Potensi penumpang yang besar tentu semakin membuka peluang bagi berbagai pihak untuk semakin memperluas jangkauan bisnisnya. Dari pihak maskapai, tentu saja semakin besar potensi penumpang disuatu daerah, maka akan semakin diperbanyak frekuensi penerbangan dari daerah tersebut. Begitu pula dengan pihak-pihak lain yang berkaitan dengan bisnis penerbangan, mulai dari operator bandara, pengusaha hotel, pariwisata, dan lain-lain.

Jumlah penumpang merupakan keseluruhan pelanggan yang menggunakan jasa perusahaan tentang kegunaan suatu produk yang berdasar pada persepsi tentang apa yang diterima dan apa yang diberikan (Zeithami, 2012:56)

Jumlah penerbangan

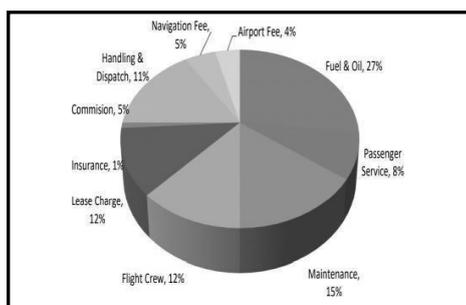
Jumlah penerbangan adalah hasil dari serangkaian kegiatan perusahaan airlines merupakan dampak dari peran seluruh bagian dalam organisasi. Kualitas hubungan adalah suatu konstruk yang mencerminkan ukuran secara keseluruhan iklim hubungan di dalam perusahaan (Castelli et al., 2012). Jumlah penerbangan adalah sebagai suatu yang ingin dicapai oleh perusahaan penerbangan yaitu kemampuan perusahaan dalam mengefektifkan perusahaan, meningkatkan pangsa pasar serta profitabilitas. Jumlah penerbangan merupakan konsep untuk mengukur prestasi pemasaran suatu jasa penerbangan.

Kinerja penjualan merupakan konstruk (faktor) yang umum digunakan untuk mengukur hasil dari seluruh strategi perusahaan penerbangan. Oleh karena itu ukuran yang sebaiknya digunakan adalah ukuran yang bersifat *activity based measure* yang dapat menjelaskan aktivitas-aktivitas pemasaran yang menghasilkan jumlah penerbangan tersebut. Setiap perusahaan harus berkompetisi untuk memenangkan persaingan, dan untuk menang perusahaan harus memiliki nilai tambah dalam mencari pelanggan

Tarif Penerbangan

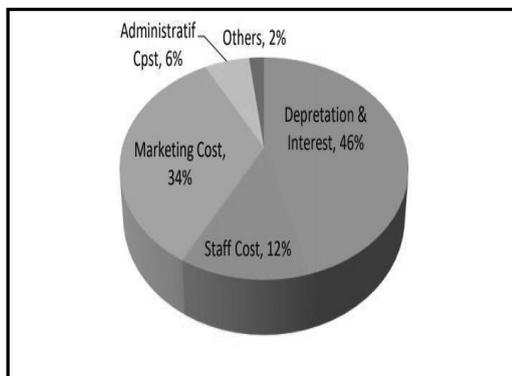
Tarif penerbangan adalah biaya yang harus ditanggung oleh penumpang dalam menggunakan layanan penerbangan. Hubungan antara variabel jumlah penumpang (PAX) dan tarif penerbangan (FARE) diduga memiliki hubungan negatif atau berlawanan karena sesuai dengan hukum permintaan, apabila terjadi kenaikan biaya, maka permintaan barang/jasa tersebut dapat menurun.

Toru (2012) menyatakan bahwa tarif penerbangan berpengaruh signifikan negatif terhadap jumlah penerbangan



Gambar 1. Biaya Operasional Langsung

Biaya Langsung Operasional Pesawat Udara (Direct Aircraft Operational Cost), yaitu semua biaya yang berhubungan langsung dengan kegiatan operasional pesawat udara yang terdiri dari: Biaya Total Operasional (Flight Operations Total), Biaya Awak Pesawat (Flight Crew), Biaya Bahan Bakar dan Oli (Fuel and Oil), Biaya Perawatan Pesawat Udara (Maintenance and Overhaul), Biaya Penyusutan dan Amortisasi (Depreciation and Amortization), Biaya Lain-lain (Others)



Gambar 2. Biaya Operasional Tidak Langsung

Biaya Tidak Langsung Operasional Pesawat Udara (Indirect Aircraft Operational Cost), yaitu semua biaya yang pembelanannya tidak langsung dikenakan kepada kegiatan operasional pesawat tersebut, yang terdiri dari: Biaya Kestasiunan (User Charge and Station Ekxpense), Biaya Landing dan Administrasi bandara (Landing and Associated Charges), Biaya Pelayanan Penumpang (Passanger Services), Biaya Penjualan, Promosi dan Tiket (Ticketing, Sales and Promotion), Biaya Administrasi dan Umum (General, Administratif and Others).

Upaya Pemerintah

Dari faktor-faktor naiknya harga tiket tersebut, pemerintah akhirnya mengeluarkan kebijakan baru, yakni menurunkan tarif batas atas sebesar 12% hingga 16% dalam revisi keputusan menteri perhubungan NOMOR 72 Tahun 2019. Bagian faktor utama yang menjadi landasan evaluasi penguasa ketika menetapkan jumlah Tarif Batas Atas Tiket Pesawat serta keputusan baru yang sudah disahkan ataupun dipastikan pada KM 106 Tahun 2019.

Metode Penelitian

Desain Penelitian

Penelitian dengan judul Upaya Pemerintah Terhadap Tarif Penerbangan Dalam Meningkatkan Jumlah Penumpang Pesawat Udara Rute Domestik Di Indonesia Berdasarkan Keputusan Menteri Menteri Perhubungan Nomor 106 Tahun 2019 merupakan penelitian yang mengungkap berbagai aspek dalam penerbangan yang mempunyai hubungan dengan jumlah penumpang, Oleh karena itu bentuk penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan metode deskriptif dengan pendekatan perundang-undangan.

Spesifikasi Penelitian

Spesifikasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif analitis karena dengan penelitian ini diharapkan dapat diperoleh gambaran yang jelas, rinci dan sistematis mengenai kenaikan harga tiket pesawat udara tahun 2019 untuk penerbangan rute domestik berdasarkan Keputusan Menteri

Perhubungan No KM 106 Tahun 2019, sedangkan dikatakan analitis karena data yang diperoleh akan dianalisis untuk memecahkan permasalahan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Teknik Pengumpulan Data

Penelitian ini adalah penelitian deskriptif dengan pendekatan perundang undangan, maka data yang dipakai adalah data sekunder, yang diambil dengan cara studi dokumentasi, wawancara dan studi pustaka. Data sekunder yang dipakai dalam penelitian ini meliputi: bahah hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier.

Hasil dan Pembahasan

Penerapan Keputusan Menteri Perhubungan No 106 Terhadap JumlahPenumpang.

Hasil dari penelitian ini meliputi: latar belakang pembuatan keputusan Menteri Perhubungan Nomor 106 Tahun 2019, Perlindungan Hak Konsumen Mengenai Pemberlakuan Tarif Batas Atas Dan Batas Bawah Jasa Angkutan Udara, pro dan kontra dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 106 Tahun 2019, statistic jumlah penumpang pada tahun 2020 dan 2021.

Pembahasan dalam penelitian ini meliputi: peningkatan jumlah penumpang lebih mengarah pada bandara bandara utama di Indonesia, Pemantauan Bersifat Objektif, dan Objektivitas Hukum.

Pengaruh Keputusan Menteri No KM 106 Tahun 2019 terhadap tarif Penerbangan

Hasil penelitian menunjukkan bahwa, sebanyak 12 rute, Batik Air 11 rute, Sriwijaya Air 10 rute, Citilink Indonesia 10 rute, Lion Air 18 rute, Indonesia Air Asia3 rute, dan Trigana Air 1 rute. Pada rute yang dipantau, BUAU telah menyesuaikan tarifnya sesuaiKM 106 tahun 2019 untuk penjualan tanggal 18 Mei 2019.

Pembahasan dalam penelitian ini yaitu: Harga Tiket Pesawat Setelah KM 106 Tahun 2019 di Berlakukan. Menetapkan Tarif Batas Atas baru yang berlaku sebagai pedoman bagi maskapai/Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal untuk menetapkan tarif/harga tiket kelas ekonomi pada rute domestik, dengan penurunan sebesar 12-16 persen dengan tetap memperhatikan faktor keselamatan dan kemandirian, dibandingkan dengan besaran Tarif Batas Atas yang ditetapkan oleh KM 72 Tahun 2019

Daftar Pustaka

Lembaga/organisasi

Badan Pusat Statistik. 2019. *Statistik Transportasi Udara*. November. BPS Jakarta

Internet

Ombudsman Waspada Dampak Penurunan Tarif Batas Atas

Pesawat,cnnindonesia.<https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20190523195156-92-397918/> Diakses: 21 Mei 2022. (14:50)

Penumpang Pesawat Domestik Cuma 32,4 Juta Orang Sepanjang

2020,databoks.<https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2021/02/02/> Diakses: 21 Mei2022. (15:00)

Penumpang Pesawat Domestik Naik Jadi 2,92 Juta pada Oktober

2021.databoks.<https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2021/12/02/> Diakses: 26 Mei2022 (22:15)

Pro Kontra Penerapan Tarif Batas Atas dan Bawah Tekan Harga

TiketPesawat,merdeka.com.[https://www.merdeka.com/uang/pro](https://www.merdeka.com/uang/pro-kontra-penerapan-tarif-batas-atas-Diakses:20Mei2022.)

-kontra-penerapan-tarif-batas-atas-Diakses: 20 Mei 2022. (13:00)

Undang-undang

Republik Indonesia, *Keputusan Menteri Perhubungan No. 106 Tahun 2019 tentang Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan KelasEkonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri*

Undang-Undang Republik Indonesia No 1 Tahun 2009. *Tentang Penerbangan*. 12 Januari 2009. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009. Nomor 268. Jakarta

Jurnal/artikel

- Amin, A. P., 2020. *Analisis Pengaruh Tarif Penerbangan, Jumlah Penerbangan Dan Pendapatan Perkapita Dalam Meningkatkan Jumlah Penumpang*, Semarang: Universitas Diponegoro. 1-4
- Maharani, Risky. 2019. "Analisis Kenaikan Harga Tiket Pesawat Udara Tahun 2019 untuk Penerbangan Rute Domestik Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No KM 72 Tahun 2019." 45(45): 95–98.
- Sari, Mustika, Euis Saribanon, dan Abdul Gaffar. 2020. "Kartel dan Tarif Tiket Perusahaan Penerbangan Terhadap Persaingan Usaha Penerbangan di Indonesia" *Cartel and Tariff On Aviation Business Competition In Indonesia*. "Jurnal Manajemen Bisnis Transformasi dan Logistik 6(2):145–52.
- Talahatu, S. T., Fakultas. (2018). PENGATURAN TARIF PENERBANGAN. *Journal of Management Sciences*, 7(5), 1–2.
- Wati, N. A. (2019). Perlindungan Hak Konsumen Mengenai Pemberlakuan Tarif Batas Atas Dan Batas Bawah Jasa Angkutan Udara Berdasarkan Undang- Undang Perlindungan Konsumen Nomor 8 Tahun 1999 (Dalam Kasus Penyedia Layanan LowCostCarrier (LCC) Maskapai Lion Air). *jurnal hukum adigama*, 2(2), 1–25.
- Wirabrata, A. (2019). Kebijakan Tarif Tiket Pesawat AKIBATPENGENAAN BAGASI BERBAYAR. *jurnal ekonomi dan kebijakan publik*, 11(05), 19–24.