

DAMPAK KEBIJAKAN PERJALANAN TRANSPORTASI UDARA KETIKA PANDEMI COVID-19 TERHADAP OPERASIONAL LANDSIDE DI BANDAR UDARA ISKANDAR PANGKALAN BUN KALIMANTAN TENGAH

¹Riza Akbar

DI-IV Manajemen Transportasi Udara, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan, Yogyakarta

Abstrak

COVID -19 pertama kali terdeteksi pada 1 Desember 2019 dan dinyatakan sebagai pandemi oleh Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) Pada 11 Maret 2020. Sejak Juli 2020, pemerintah telah mengeluarkan beberapa surat edaran tentang operasional transportasi udara selama pandemi Covid-19 Diantaranya SE Nomor 13 Tahun 2020, SE Nomor 62 Tahun 2021, dan SE Nomor 70 Tahun 2021 yang mengatur tentang penyelenggaraan angkutan udara di masa pandemi Covid-19 dengan menerapkan protokol kesehatan dan penyesuaian Operasional Bandar Udara selama pandemi covid-19. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif yang pengambilan datanya bersumber dari surat edaran pemerintah. Sumber yang kedua berasal dari penggalian sumber data melalui wawancara semi terstruktur kepada narasumber yang berada di objek penelitian. Selain itu data data dilengkapi dengan proses observasi dan dokumentasi yang bertujuan sebagai penguat data penelitian. Hasil penelitian yang menunjukkan beberapa dampak kebijakan perjalanan selama masa pandemi covid-19 terhadap operasional landside bandar udara iskandar. Diantaranya yaitu sulitnya proses validasi dokumen kesehatan karena beberapa kendala server dan kurangnya edukasi kepada calon penumpang mengenai alur penggunaan aplikasi peduli lindungi, menurun nya frekuensi penerbangan ke bandar udara iskandar karena kendala dokumen persyaratan PCR yang masih sulit didapatkan berhubung keterbatasan alat dan fasilitas kesehatan di pangkalanbun Oleh karena itu jumlah penumpang menurun drastis di angka 41,99%-54,84% pada bulan juli-oktober 2021,pada saat sebelum diberlakukan PCR masih berada di angka 64,76%-80,07% pada bulan januari-juni. Karena penurunan frekuensi penerbangan tersebut staff operasional tetap standby menjalankan operasional di Bandar Udara dan maskapai yang beroperasi tanpa adanya kepastian gaji yang didapat.

Kata kunci: Kebijakan Perjalanan, Covid-19, Landside, Bandar udara Iskandar

Abstract

COVID-19 was first detected on December 1, 2019 and declared a pandemic by the World Health Organization (WHO) on March 11, 2020. Since July 2020, the government has issued several circulars regarding air transportation operations during the Covid-19 pandemic. During the COVID-19 pandemic, Iskandar Airport was relatively empty of passengers due to restrictions on the mobility of aircraft passengers. This is obtained from the ratio of aircraft that go in and out every month during 2021, in January-May 2021 aircraft movements are still stable at 112-132 aircraft, then experience a drastic decrease in numbers from 60-107 aircraft movements in July-September 2021. This study uses a qualitative method where data is collected from literature sources such as scientific journals and government circulars. The second source comes from extracting data sources through semi-structured interviews with resource persons who are in the object of research. In addition, the data is equipped with a process of observation and documentation which aims to strengthen the research data. The results of the study show some of the impacts of travel policies during the COVID-19 pandemic on landside operations at Iskandar Airport. Among them are the difficulty of validating health documents due to several server constraints and lack of education to prospective passengers regarding the flow of use of the Care Protect application, the decreasing frequency of flights to Iskandar Airport due to problems with PCR requirements documents which are still difficult to obtain due to the limitations of medical equipment and facilities at the Basebun. Therefore, the number of passengers decreased drastically at 41.99%-54.84% in July-October 2021, before the PCR was implemented, it was still at 64.76%-80.07% in January-June. Due to the decrease in flight frequency, the operational staff remains on standby to carry out operations at the airport and operating airlines without any certainty of the salary they will get.

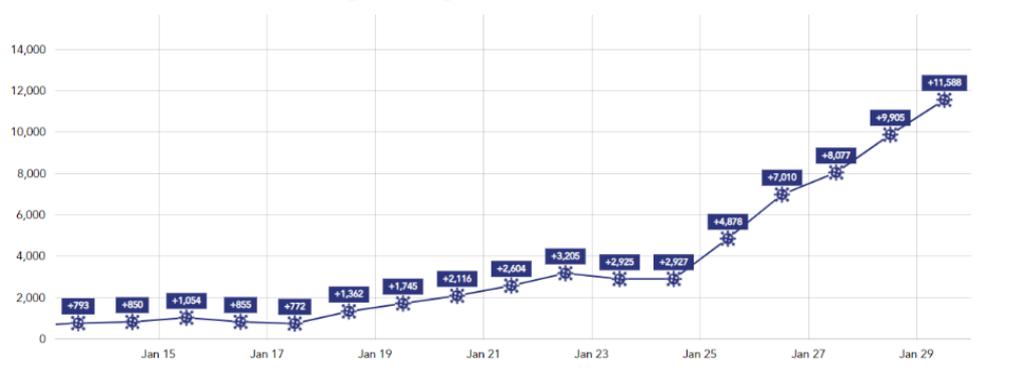
Keywords: Travel Policy, Covid-19, Landside, Iskandar Airport

¹Email Address : 181109481@students.sttkd.ac.id

Received 02 Mei 2022, Available Online 01 Juli 2022

Pendahuluan

Dalam beberapa tahun terakhir, Indonesia sedang dihadapi dengan suatu virus yang disebut SARS-CoV-2 (Covid-19). Berdasarkan data Gugus Tugas Percepatan Penanganan Covid 19, update data pada akhir Januari 2022 di Indonesia tercatat 4.330.763 orang terindikasi positif covid-19. 4.133.923 orang dinyatakan sembuh dan 144.285 orang dinyatakan meninggal dunia. Gugus Tugas Covid (2022). Pemaparan data menunjukkan bahwa Indonesia masih belum aman dan tidak stabil dalam menghadapi pandemi ini. Gambar dibawah ini menunjukkan pergerakan data status kasus positif yang cenderung naik mulai 15 Januari sampai dengan 29 Januari 2022.



Gambar 1. Pergerakan Kasus Positif Covid-19 per Hari

(Sumber: Gugus Tugas Covid-19)

Sejak Juli 2020 pemerintah telah mengeluarkan beberapa surat edaran salah satunya yaitu Surat Edaran Nomor 3 tahun 2021 tentang Operasional Transportasi Udara Dalam Masa Kegiatan Masyarakat Produktif dan Aman dari *Corona Virus Disease* (Covid 19). Sehubungan dengan telah ditetapkannya Surat Edaran Ketua Pelaksana Gugus Tugas Percepatan Penanganan Covid-19 Nomor 7 Tahun 2020 tentang Kriteria dan Persyaratan Perjalanan Orang Dalam Masa Adaptasi Kebiasaan Baru Menuju Masyarakat Produktif dan Aman *Corona Virus Disease* 2019 (Covid-19), dan diperlukannya penyesuaian aktivitas perjalanan orang dengan transportasi udara untuk pencegahan penyebaran Covid-19, maka Kementerian Perhubungan menetapkan pengaturan operasional transportasi udara dalam masa adaptasi kebiasaan baru menuju masyarakat produktif dan aman dari *Corona Virus Disease* 2019 yang kemudian di update pada tanggal 7 September 2021 SE 70 Tahun 2021 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Perjalanan Orang Dalam Negeri Dengan Transportasi Udara Pada Masa Pandemi *Corona Virus Disease* 2019 (Covid-19).

Dengan penyebaran pandemi COVID-19 yang masih mengkhawatirkan, tentunya diharapkan semua pihak terkait di Bandara Iskandar dapat bekerja sama dan disiplin dalam menjalankan protokol kesehatan. *Ground handling* yang merupakan perusahaan bergerak langsung dibidang jasa transportasi udara melayani dan berinteraksi langsung dengan penumpang diharapkan dapat meningkatkan kedisiplinan penerapan protokol Kesehatan dan kebersihan lingkungan bandara terutama di *landside*.

Tinjauan Pustaka

Studi lapangan

Bandar Udara Iskandar dulunya bernama Subah Uyah, bandara ini merupakan peninggalan pemerintah kolonial Jepang yang masih berupa tanah padat. Bandar Udara Iskandar terletak di Pangkalanbun, Ibu Kota Kabupaten Kotawaringin Barat, Kalimantan Tengah. Untuk ukuran kota kabupaten di luar Pulau Jawa, keberadaan Bandar Udara Iskandar cukup memadai. Selain untuk keperluan militer TNI AU Bandar Udara ini melayani beberapa penerbangan antar kota dan kargo di

Kalimantan dan Pulau Jawa (Dephub, 2017).

Fasilitas pokok bandar udara dibagi menjadi dua bagian yaitu fasilitas sisi udara (*airside*) dan fasilitas sisi darat (*landside*). Fasilitas sisi udara (*airside*) seperti Landasan pacu (*runway*) dan marka landasan pacu, *Runway strip/ Runway* dan *safety area*, Penghubung landasan pacu (*taxiway*), Pelataran parkir pesawat udara (*apron*), fasilitas *obstruction restriction*, dan Fasilitas drainase. Sedangkan fasilitas sisi darat (*landside*) adalah suatu wilayah di sebuah bandara yang merupakan sisi luar bangunan terminal (*Public Area*) dan di dalam bangunan terminal yang terbatas untuk umum (*Restricted Public Area*) seperti terminal, jalan masuk, perparkiran, dan fasilitas bagasi. Pada Penelitian ini penulis berfokus pada pembahasan operasional di bagian *landside* mulai memasuki gedung Terminal Penumpang hingga *boarding gate* di Bandar Udara Iskandar.

Kebijakan Perjalanan Selama Pandemi Covid-19

Untuk mencegah penyebaran dan penularan virus Covid-19 menyebar luas di masyarakat, pemerintah telah menetapkan serangkaian kebijakan/peraturan untuk menghadapinya. Kebijakan yang ditetapkan oleh pemerintah tersebut ada yang tertulis, dan ada pula yang tidak tertulis. Pada masa penyesuaian operasional bandar udara terkhusus operasional *landside* di bandara Iskandar digunakan SE Kemenhub No 13 tahun 2020 yang membahas tentang penerapan protokol Kesehatan di semua penyedia jasa dan pengguna jasa transportasi udara. SE Kemenhub No.62 tahun 2021 yang membahas tentang update persyaratan perjalanan dengan wajib melampirkan sertifikat vaksin minimal dosis 1 dan PCR Swab tes yang sampel nya diambil dalam kurun waktu 2x24 jam. SE Kemenhub No.70 tahun 2021 yang membahas tentang penggunaan aplikasi peduli lindungi sebagai validasi dokumen kesehatan untuk keperluan perjalanan.

Bandar Udara

Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, bandar udara adalah suatu kawasan di darat atau di perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pendaratan, lepas landas, naik dan turunnya penumpang, bongkar muat barang, dan tempat transportasi domestik dan multimoda yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas dasar dan penunjang lainnya.

Bandar udara merupakan suatu sistem yang saling berhubungan dan dimaksudkan sebagai fasilitas penting bagi transportasi udara sehingga dapat menciptakan fungsi yang aman, nyaman dan efisien. Berdasarkan klasifikasi atau status bandara, menurut pelayanannya sesuai dengan rute penerbangan dan peranan pemerintah dapat dibedakan atas: bandara internasional, bandara domestik, bandara internasional dan domestik. Kondisi bandara juga mempengaruhi terhadap panjang landasannya sesuai dengan jelajah pesawat terbangnya (Dephub,2017). Fasilitas bandar udara memiliki dua jenis yakni fasilitas pokok serta fasilitas penunjang. Kedua fasilitas ini berguna untuk menyelenggarakan kegiatan pelayanan penerbangan.

Saat ini, fungsi bandara telah banyak berubah di berbagai belahan dunia. Transformasi yang dimaksud adalah pengelolaan bandar udara yang semula berfungsi sebagai tempat tujuan (*destination airport*), saat ini berubah atau bertambah menjadi tempat transit (*transit airport*) yang sekaligus merupakan kawasan bisnis (*aerometropolitan*).

Terminal Penumpang (Fasilitas Sisi Darat/Landside)

Menurut Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara No. SKEP/347/XII/1999 tentang Desain, Konstruksi dan/atau Rekayasa Sarana dan Prasarana Bandar Udara, Terminal Penumpang merupakan sarana utama hubungan antara sistem transportasi darat dan sistem transportasi udara yang dimaksudkan untuk mengakomodasi kegiatan Peralihan antara akses dari darat ke pesawat atau sebaliknya, dan pemrosesan penumpang yang tiba, berangkat atau transit, dan mengangkut penumpang dan bagasi ke dan dari pesawat udara . Terminal penumpang harus mampu menampung

kegiatan operasional, administrasi dan komersial bandar udara dan harus memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan untuk operasi penerbangan, serta persyaratan lain yang terkait dengan masalah pembangunan terminal penumpang fungsi sebagai:

- a) Pertukaran moda Transportasi: Perjalanan udara merupakan kelanjutan dari berbagai mode, termasuk akses ke perjalanan darat dan perjalanan udara. Sehingga dalam perjalanan pertukaran moda ini, penumpang melakukan pergerakan di area terminal penumpang.
- b) Pelayanan Penumpang: Merupakan proses pelayanan penumpang pesawat udara, yang meliputi: pelayanan tiket, pendaftaran penumpang dan bagasi, memisahkan bagasi dari penumpang, dan kemudian menyatukannya kembali. Fungsi ini terjadi di area terminal penumpang.
- c) Pertukaran jenis pergerakan: adalah proses pengangkutan penumpang dan/atau barang ke dan dari pesawat udara.

Sistem pelayanan yang diterapkan di terminal penumpang didasarkan pada sistem pelayanan terpusat atau tersebar. Sistem layanan terpusat menyediakan layanan kepada penumpang dan barang bawaan mereka di satu tempat, termasuk ruang keberangkatan, ruang kedatangan, dan ruang transit. Semua maskapai memberikan layanannya kepada penumpang di semua jalur penerbangan, di satu tempat. Sedangkan sistem pelayanan tersebar untuk memberikan pelayanan kepada penumpang dan barang bawanya di beberapa tempat. Layanan dapat dikelompokkan berdasarkan nama maskapai, rute penerbangan, atau keduanya

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Metode kualitatif adalah metode penelitian yang digunakan untuk menyelidiki, mendeskripsikan, menjelaskan atau menemukan pengaruh sosial yang tidak dapat dijelaskan, diukur atau digambarkan dengan pendekatan kuantitatif. (Saryono,2013).

Metode Pengambilan Data

Teknik Pengumpulan data merupakan langkah strategis dalam penelitian, karena tujuan utamanya adalah akuisisi data (Sugiyono,2018). Pengumpulan data menggunakan teknik sebagai berikut:

Data Primer

Pengumpulan data primer didapat secara langsung dari narasumber di lapangan yaitu pengelola operasional terminal penumpang di Bandar Udara Iskandar Pangkalanbun. Dua Instrument pengumpulan datanya, yaitu:

- a. Wawancara

Tujuan peneliti menggunakan wawancara dengan alasan untuk memperoleh berbagai data yang dapat diolah sehingga dapat diperoleh teori baru. Wawancara dilaksanakan langsung bersama narasumber dari pihak pengelola operasional terminal penumpang di Bandar Udara Iskandar.

- b. Observasi

Observasi dilakukan dengan tujuan untuk memperoleh data yang lebih valid. Observasi menjadi penting karena untuk membandingkan apakah data yang diperoleh dari informan melalui wawancara sesuai atau tidak dengan kondisi yang sebenarnya di lapangan. Observasi dilakukan disekitar lingkungan terminal penumpang di Bandar Udara Iskandar dengan melakukan pengamatan untuk pengumpulan data-data pendukung yang berada di lingkungan terminal penumpang.

Data Sekunder

Dokumentasi menjadi data sekunder yang digunakan untuk pengumpulan informasi dari beberapa sumber yang didapatkan melalui buku, jurnal, ataupun data-data yang lainnya.

Dokumentasi

Studi dokumentasi melengkapi penggunaan dua metode sebelumnya, yaitu metode wawancara dan observasi dalam penelitian kualitatif. Tujuan peneliti dalam penggalan data melalui dokumentasi adalah untuk memperkuat data. Realita perusahaan dapat dilihat dari dokumen laporan saat ini. Dokumen tersebut dapat menunjukkan kondisi sebenarnya di Bandara Iskandar. Dalam hal ini peneliti akan menggunakan dokumen berupa surat kebijakan perjalanan, jumlah dan pergerakan penumpang, dokumen foto, dan lain sebagainya.

Analisis Data

Analisis data adalah proses pencarian data, pengumpulan data secara sistematis dari wawancara, observasi lapangan, dan dokumentasi, dengan mengorganisasikan data ke dalam kategori-kategori, kemudian membaginya menjadi unit-unit, mensintesis, dan menyusun menjadi suatu pola. memilih mana yang penting dan apa yang akan dipelajari, selanjutnya ditarik kesimpulan sehingga mudah dipahami oleh diri sendiri dan orang lain (Sugiyono,2018). Pada tahap ini, peneliti menggunakan analisis data induktif. Analisis data induktif adalah penarikan kesimpulan yang berangkat dari fakta-fakta khusus, kemudian penarikan kesimpulan yang bersifat umum. Berikut ini adalah Teknik analisis data yang digunakan:



Gambar 2. Komponen Analisis Data

Sumber: Miles dan Huberman dalam Sugiyono (2018)

Pengumpulan Data

Pengumpulan data dimulai dari mencari, mencatat dan mengumpulkan segala sesuatunya secara objektif dan sesuai dengan hasil observasi dan wawancara lapangan, yaitu merekam data dari berbagai bentuk data di lapangan.

Reduksi Data

Data dipilih berdasarkan data yang relevan, penting dan bermakna, dan data yang berguna untuk menjelaskan apa yang menjadi sasaran analisis. Data yang terpilih karena sesuai dengan tujuan penelitian digunakan untuk menampilkan hasil dan pembahasan. Setelah dipilih, data disederhanakan dengan membuat fokus dan klasifikasi data.

Penyajian Data

Pada tahap ini data-data yang telah direduksi disajikan secara deskriptif tentang apa yang ditemukan dalam analisis. Penyajian deskriptif dapat dicapai dalam sebuah narasi yang alur penyajiannya sistematis.

Penarikan Kesimpulan

Data yang diolah dengan langkah-langkah di atas ditarik secara kritis dengan menggunakan metode

induktif yang berawal dari masalah tertentu untuk mendapatkan kesimpulan yang umum dan objektif. Kemudian hasilnya diverifikasi dengan melihat hasil reduksi dan menampilkan data agar kesimpulan yang ditarik tidak menyimpang dari masalah penelitian.

Hasil dan Pembahasan

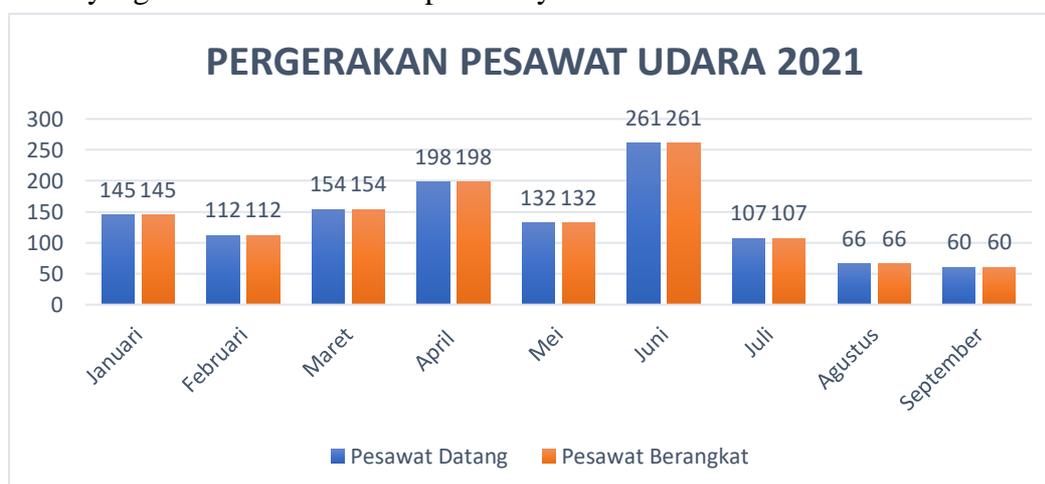
Gambaran Umum Bandar Udara Iskandar

Penelitian ini dilaksanakan di Bandara Iskandar yang terletak di Pangkalanbun, ibu kota Provinsi Kotawaringin Barat, Provinsi Kalimantan Tengah. Secara geografis Bandar Udara Iskandar terletak pada koordinat $02^{\circ} 42' 15''$ LS dan $111^{\circ} 40' 13''$ BT ± 23 m di atas permukaan laut. Bandara Iskandar saat ini merupakan unit operator Bandar Udara Kelas II dengan dimensi *runway* 2.120m x 30m dan arah *runway* 13-31, *runway* bandara Iskandar mampu melayani pesawat terbesar tipe Boeing 737-400/500 dan Embraer. Maskapai penerbangan berjadwal yang saat ini beroperasi adalah Citilink Indonesia, Nam Air dan Wings Air. Sementara itu penerbangan tidak berjadwal (*Unscheduled Flgiht*) diantaranya PT Indonesia Air, PT Asi Pudjiastuti, dan penerbangan carter atau *rotary wing* (helikopter).

Selain itu, pengguna tetap Bandara Iskandar adalah TNI AU dengan dengan pesawat Indonesia Air Force HAF, jenis pesawat yang saat ini beroperasi antara lain Boeing 737-400, Boeing 737-500, CN 235 dan ATR-72. Saat ini Bandar Udara Iskandar merupakan bandar udara yang masih dalam pengelolaan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang terletak di atas tanah milik TNI Angkatan Udara.

Dampak Kebijakan Perjalanan Transportasi udara pada Masa Pandemi Covid-19 Terhadap Operasional *Landside* Bandara Iskandar

Selama Pandemi covid-19 ini kondisi di bandar udara relatif sepi penumpang karena beberapa kendala yang menyebabkan pembatasan mobilitas penumpang pesawat udara. Hal ini dapat dilihat dari rasio pesawat yang masuk dan keluar tiap bulannya selama tahun 2021 dibawah ini.



Gambar 3. Grafik Pergerakan Pesawat Udara di Bandara Iskandar

(Sumber: Hasil Pengolahan Data)

Dari tabel tersebut terlihat bahwa pada periode Januari hingga Mei 2021 dapat dikatakan jumlah pesawat yang masuk dan keluar masih stabil dengan lalu lintas udara 112-132 setiap bulannya. Kemudian mengalami lonjakan yang signifikan di bulan Juni dengan 261 pergerakan udara. Sejak pemberlakuan PCR sebagai syarat keluar dan masuk Kalimantan Tengah melalui Bandar Udara Iskandar Pada bulan Juli-September 2021 pergerakan pesawat kembali mengalami penurunan, bahkan pada September hanya ada 60 pergerakan udara.

Efek domino dialami perusahaan *ground handling* yang pendapatannya menurun dengan mengambil beberapa langkah agar perusahaan tetap beroperasi dan dengan harapan akan normal kembali seiring bejalannya waktu. Beberapa cara yang dilakukan saat ini oleh perusahaan yaitu dengan efisiensi biaya tanpa memutus hubungan kerja (PHK) karyawan. Efisiensi yang dilakukan saat ini adalah efisien biaya operasional, termasuk biaya staf dan layanan perubahan atau pengaturan shift kerja, serta pemotongan gaji karyawan atau cuti yang tidak dibayar. Hal itu dilakukan karena pengaruh beberapa maskapai yang jarang beroperasi bahkan ada salah satu maskapai yang tidak beroperasi sama sekali dari dan ke Pangkalanbun akibat minim penumpang yang tidak dapat menutupi biaya operasional maskapai tersebut. Salah satu contohnya adalah Wings Air yang tidak dapat beroperasi sama sekali pada Agustus 2021 yang dapat dilihat pada bagan arus lalu lintas udara pesawat udara dibawah ini.

Gambar 3. Arus Lalu Lintas Angkutan Udara Bandara Iskandar

| NO | BANDAR UDARA ASAL / TUJUAN (KOTA) | OPERATOR | JENIS PESAWAT | KAPASITAS | BERJADWAL / PESAWAT | PESAWAT | | PENUMPANG | | | BAGASI (KG) | | BARANG/CARGO | | MAL (KG) | | LOAD FACTOR PENUMPANG (%) | | |
|----|-----------------------------------|-----------|----------------|-----------|---------------------|---------|------|-----------|------|------|-------------|-------|--------------|--------|----------|------|---------------------------|---------|-----------|
| | | | | | | DTG | BRKT | DTG | BRKT | TRAN | BKR | MUAT | BKR | MUAT | BKR | MUAT | DTG | BRK | RATA-RATA |
| 1 | PKN - SRG | NAM Air | ATR-42 | 72 | BERJADWAL | 1 | 0 | 72 | 0 | 0 | 514 | 0 | 199 | 0 | 0 | 0 | 100,00 | #DIV/0! | #DIV/0! |
| 2 | PKN - SUB | NAM Air | ATR-72 | 72 | BERJADWAL | 0 | 1 | 0 | 4 | 0 | 0 | 48 | 0 | 62 | 0 | 0 | #DIV/0! | 5,56 | #DIV/0! |
| 3 | PKN - CGK | NAM Air | Boeing 737-500 | 120 | BERJADWAL | 12 | 12 | 721 | 339 | 9 | 7.176 | 2.816 | 13.161 | 15.567 | 0 | 0 | 50,07 | 24,17 | 37,12 |
| 4 | PKN - SRG | NAM Air | Boeing 737-500 | 120 | BERJADWAL | 12 | 12 | 1.203 | 264 | 3 | 11.986 | 2.015 | 8.192 | 1.031 | 0 | 0 | 83,54 | 18,54 | 51,04 |
| 5 | PKN - SUB | NAM Air | Boeing 737-500 | 120 | BERJADWAL | 11 | 11 | 903 | 177 | 2 | 6.209 | 1.050 | 6.962 | 1.800 | 0 | 0 | 68,41 | 13,56 | 40,98 |
| 6 | PKN - SRG | NAM Air | ATR-72 | 72 | EXTRA FLIGHT | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | #DIV/0! | #DIV/0! | #DIV/0! |
| 7 | PKN - SRG | NAM Air | ATR-72 | 72 | EXTRA FLIGHT | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | #DIV/0! | #DIV/0! | #DIV/0! |
| 8 | PKN - SUB | Wings Air | ATR-72 | 72 | EXTRA FLIGHT | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | #DIV/0! | #DIV/0! | #DIV/0! |
| 9 | PKN - SRG | Wings Air | ATR-72 | 72 | BERJADWAL | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | #DIV/0! | #DIV/0! | #DIV/0! |
| 10 | PKN - SUB | Wings Air | ATR-72 | 72 | BERJADWAL | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | #DIV/0! | #DIV/0! | #DIV/0! |
| 11 | PKN - SRG | Wings Air | ATR-72 | 72 | BERJADWAL | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | #DIV/0! | #DIV/0! | #DIV/0! |

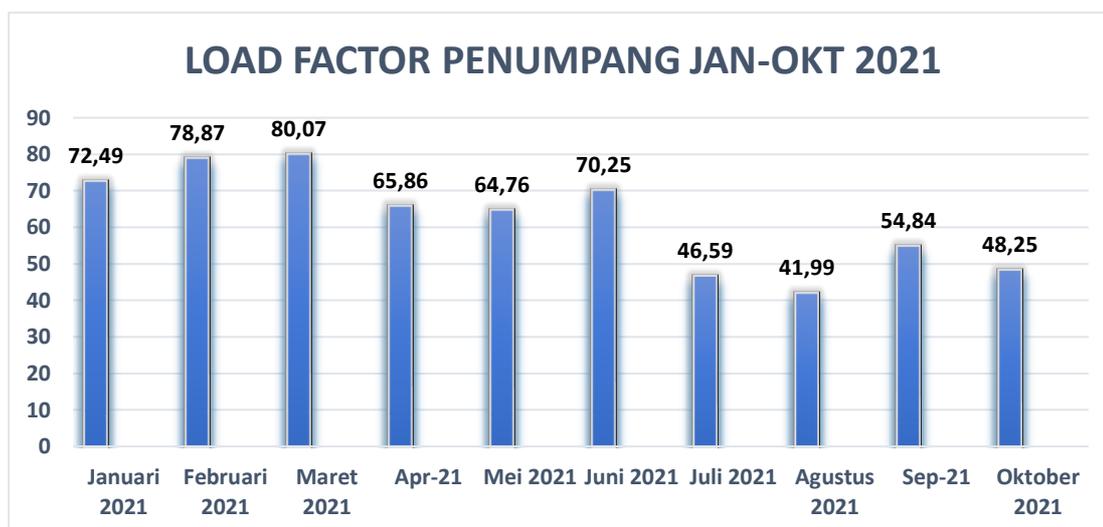
(Sumber: Hasil Pengolahan Data)

Sulitnya proses validasi dokumen kesehatan persyaratan penerbangan di Bandara Iskandar.

Sesuai surat Edaran Kemenhub no.62 tahun 2021 point 1 c “Untuk penerbangan dari atau ke bandar udara di Pulau Jawa dan Pulau Bali, serta daerah yang ditetapkan melalui Instruksi Menteri Dalam Negeri sebagai daerah dengan kategori PPKM Level 4 dan PPKM Level 3, wajib menunjukkan kartu vaksin (minimal vaksinasi dosis pertama) dan surat keterangan hasil negatif tes RT-PCR yang sampelnya diambil dalam kurun waktu maksimal 2x24 jam sebelum keberangkatan”. Karena keterbatasan fasilitas kesehatan atau lab pemeriksaan PCR di pangkalanbun yang mengharuskan calon penumpang wajib reservasi terlebih dahulu pada satu minggu hingga 5 hari sebelum keberangkatan agar bisa mendapatkan kuota PCR. Berikut contoh antrian PCR pada tanggal 31 Agustus untuk pengambilan sampel tanggal 6 September 2021 di RSUD Imanudin. pengimplementasian aplikasi Peduli Lindungi banyak mengalami kendala seperti *server down*, internet, bahkan masih banyak calon penumpang kurang mengerti mengenai alur kegunaan aplikasi Peduli Lindungi sebagai salah satu syarat untuk bepergian menggunakan pesawat udara. Dari beberapa kendala tersebut, efeknya memperlambat proses validasi dokumen persyaratan penerbangan yang dapat memperpanjang waktu *ground time* pesawat di *apron* serta menyebabkan jadwal keberangkatan pesawat yang lain mengalami sedikit keterlambatan.

Menurunnya frekuensi Penerbangan ke Bandara Iskandar

Dari sulitnya mendapatkan kuota PCR di pangkalanbun dan beberapa kendala dari proses validasi dokumen persyaratan perjalanan di bandara Iskandar yang menimbulkan masalah baru yaitu penurunan frekuensi penerbangan di bandara Iskandar. Berikut data *load factor* penumpang di bandara Iskandar pangkalanbun yang menginformasikan perbedaan pergerakan penumpang pada saat sebelum dan sesudah diterapkannya PCR.



Gambar 4. Grafik Load Factor Penumpang Pesawat Udara di Bandara Iskandar

(Sumber: Hasil Pengolahan Data)

Seat load factor menunjukkan bahwa sejak diberlakukannya test PCR pada bulan Juli 2021 jumlah penumpang mengalami penurunan yang signifikan dari beberapa bulan terakhir saat tes antigen diterapkan, dan rata-rata jumlah penumpang 64,76 orang. % - 80,07%. Sedangkan pada periode Juli hingga September 2021 saat dilakukan PCR rata-rata jumlah penumpang hanya berada di angka 41,99%-54,84%.

Penurunan gaji staff *ground handling* di operasional *Landside*

Semenjak awal pandemi covid-19 di Bandara Iskandar mengalami banyak perubahan dan penyesuaian pada operasional di terminal penumpang atau *landside* seperti penerapan protokol kesehatan, penerapan *social distancing*, penambahan persyaratan perjalanan seperti test PCR yang diterapkan sejak bulan Juli 2021 dan validasi dokumen kesehatan via aplikasi Peduli Lindungi sesuai surat edaran kemenhub no.62 tahun 2021. Dengan penambahan beberapa dokumen perjalanan dan sering gangguan server maupun jaringan pada saat validasi aplikasi peduli lindungi yang membuat beban kerja staff *ground* bagian *landside* menjadi tambah berat karena harus melakukan validasi dokumen kesehatan secara manual.

Beban kerja selama masa pandemi covid-19 berbanding terbalik dengan gaji yang diterima staff operasional *ground* yang menurun karena frekuensi penerbangan dari dan ke pangkalanbun sedikit, pendapatan perusahaan *ground handling* di bandara Iskandar berdasarkan jumlah pesawat udara yang keluar dan masuk di bandara Iskandar setiap harinya. Staff *ground handling* tetap *standby* mendukung operasional Bandara dan Maskapai, tanpa adanya kepastian penghasilan, namun pada saat yang sama perusahaan *ground handling* harus menghadapi tekanan atas biaya tetap.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil pengolahan dan analisis data penelitian dapat disimpulkan dari beberapa sumber surat edaran Kemenhub No.13 tahun 2020, No 62 tahun 2021, dan No. 70 tahun 2021 tentang perubahan operasional bandara pada masa pandemi covid-19. Terutama pada penerapan Swab tes PCR sesuai surat edaran kemenhub No.62 tahun 2021 sangat berdampak bagi operasional *landside* atau terminal penumpang di Bandar Udara Iskandar. Beberapa dampak yang ditimbulkan yaitu sulitnya mendapatkan kuota tes PCR di pangkalanbun, kendala proses validasi dokumen kesehatan dari pangkalanbun karena jaringan, *maintenance server* aplikasi peduli lindungi maupun kurangnya

edukasi kepada penumpang tentang penggunaan aplikasi peduli lindungi yang membuat terhambatnya proses validasi dokumen kesehatan persyaratan penerbangan. Sejauh ini belum ada informasi mengenai langkah-langkah penggunaan aplikasi peduli lindungi di bandara Iskandar, hanya ada banner penggunaan aplikasinya tanpa ada alur atau proses validasi dokumen kesehatan via aplikasi peduli lindungi di bandara Iskandar. Karena beberapa kendala yang dialami selama proses validasi dokumen kesehatan penumpang maka harus diperiksa satu persatu oleh petugas KKP dan *checkin counter* untuk memastikan kevalidan dokumen perjalanan tersebut.

Dampak dari penerapan PCR swab test dan gangguan aplikasi peduli lindungi di bandara Iskandar sangat signifikan, berikut data *seat load factor* sejak diberlakukannya test PCR pada bulan juli 2021. Jumlah penumpang menurun drastis dari beberapa bulan sebelumnya ketika diberlakukan tes antigen rata-rata penumpang masih di angka 64,76%-80,07%. Sedangkan pada bulan Juli-September 2021 ketika diberlakukan PCR rata-rata jumlah penumpang menurun pada angka 41,99%-54,84%.

Dari pendapatan operasional perusahaan dan gaji staff *ground handling* juga mengalami penurunan. Semenjak awal pandemi covid-19 terdapat beberapa perbedaan yang signifikan operasional di terminal atau *landside* bandara Iskandar sesuai yang diatur pada SE Kemenhub No.13 tahun 2020, seperti penerapan protokol kesehatan, penambahan dokumen persyaratan penerbangan yang di validasi otomatis dengan aplikasi peduli lindungi dan tes swab PCR sejak juli 2021 membuat beban kerja staff operasional di *landside* menjadi tambah berat. Berbanding terbalik dengan gaji yang diterima staff operasional *ground* yang menurun karena frekuensi penerbangan dari dan ke pangkalanbun sedikit semenjak pandemi covid-19. Pendapatan perusahaan *ground handling* di bandara Iskandar berdasarkan jumlah pesawat udara yang keluar dan masuk di bandara Iskandar setiap harinya. Staff operasional di *ground handling* harus tetap standby mendukung operasional bandara dan maskapai, tanpa adanya kepastian penghasilan, namun pada saat yang sama perusahaan *ground handling* harus menghadapi kepastian dan tekanan atas biaya tetap yang wajib dibayarkan.

Saran

Manager operasional *ground handling* dapat berkoordinasi kembali dengan pihak UPBU Bandara Iskandar agar dapat memindahtugaskan pengecekan validasi dokumen kesehatan yang semula dilakukan oleh *checkin counter* agar bisa dilakukan pengecekan oleh avsec bandara pada saat memasuki pintu *Security Check Point* 1. Pengecekan validasi dokumen kesehatan yang dilakukan oleh avsec agar dapat mengurangi penumpukan penumpang di meja *check-in counter* maupun sedikit memangkas waktu validasi dokumen kesehatan penumpang.

Selain itu pengelola *ground handling* dapat membuat banner alur penggunaan aplikasi peduli lindungi agar dapat mempermudah para penumpang yang kurang mengetahui perkembangan perkembangan persyaratan perjalanan dan dapat mengurangi *human error* seperti contoh saran peneliti sebagai berikut:



Gambar 4. Alur Penggunaan Aplikasi Peduli Lindungi

(Sumber:Hasil Pengolahan Data)

Manager operasional dapat memberikan solusi yang bisa menguntungkan kedua belah pihak, baik staff operasional ataupun pengelola *ground handling* mengenai gaji yang diterima agar bisa memberikan tambahan bonus bagi staff operasional yang didapat dari penerbangan di luar jadwal (*unscheduled flight*) ataupun penerbangan charter dari dan ke bandar udara Iskandar agar tidak ada salah satu pihak yang diberatkan.

Daftar Pustaka

- Anggraeni,D,danM.Saryono.2013.*Metodologi Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif*. Yogyakarta: Nuha Medika.
- DepartemenPerhubungan.2017.Pengertian,peran dan fungsi BandarUdara.<http://hubud.dephub.go.id/website/Bandara.php>.12 Juli 2021.
- Fatmaningdyah, Yusti, dan Fatchoelqorib,M. 2020 .Kebijakan Perjalanan Udara di Masa Pandemi Corona Virus (Covid-19). *Jurnal Ilmiah Kedirgantaraan* 17.(1):21-34.
- Gugus Tugas Percepatan Penanganan Covid 19.2022. *Peta Sebaran Virus Corona*. <https://covid19.go.id/peta-sebaran>. Retrieved from Covid19.go.id. 29 Januari 2022.(12.28).
- Keputusan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor 01.07/MENKES/413/2020.Pedoman Pencegahan Dan Pengendalian Coronavirus Disease 2019.Keputusan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Tahun 2020.Jakarta
- Sugiarti.2021. Analisis Dampak Covid 19 Terhadap Penerbangan di Indonesia.*Jurnal Ilmiah Kedirgantaraan* 6.(2): 113-121.
- Sugiyono.2018. *Metode Penelitian Kuantitatif dan kualitatif*. Bandung.Alfabeta.
- Surat Edaran Nomor 13 Tahun 2020 *Operasional Transportasi Udara dalam Masa Kegiatan Masyarakat Produktif dan aman dari Corona Virus Disease 2019*. 8 Juni 2020.Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020.Jakarta.
- Surat Edaran Nomor 62 Tahun 2021 *Petunjuk Pelaksanaan Perjalanan Orang Dalam Negeri Dengan Transportasi Udara Pada Masa Pandemi Corona Virus Disease 2019*. 11 Agustus 2021.Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021.Jakarta.
- Surat Edaran Nomor 70 Tahun 2021 *Petunjuk Pelaksanaan Perjalanan Orang Dalam Negeri Dengan Transportasi Udara Pada Masa Pandemi Corona Virus Disease 2019*. 27 September 2021.Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021.Jakarta.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2009. Penerbangan .Jakarta.12 Juli 2021.
- Wiryanan, I. W.2020.*Kebijakan Pemerintah Dalam Penanganan Pandemi Virus Corona Disease 2019 (Covid-19) Di Indonesia*.Prosiding Webinar Nasional Universitas Mahasaraswati Denpasar. 179-188.