



**DEWAN PERWAKILAN RAKYAT  
REPUBLIC INDONESIA**

**RISALAH  
RAPAT DENGAR PENDAPAT KOMISI V DPR RI  
DENGAN DIRJEN PERHUBUNGAN UDARA KEMENTERIAN  
PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA**

- Tahun Sidang : 2021-2022  
Masa Persidangan : V  
Rapat Ke- :  
Jenis Rapat : RDP  
Sifat Rapat : Terbuka  
Hari, Tanggal : Selasa, 28 Juni 2022  
Waktu : Pukul 10.10 s.d. 14.25 WIB  
Tempat : Ruang Rapat Komisi V DPR RI, (Ruang KK V)  
Gedung Nusantara DPR RI dan Secara Virtual *Zoom Cloud Meeting*
- Ketua Rapat : H. Syaifullah Tamliha, S.Pi., M.Si. (F-PPP) – Wakil  
Ketua Komisi V DPR RI
- Acara : 1. Evaluasi Keselamatan Penerbangan dan Laik  
Udara Pesawat-pesawat;  
2. Kebijakan Penerbangan Tarif Pesawat dan  
Penanganan *Ground handling*;  
3. Subsidi Bidang Angkutan Udara;  
4. Kesiapan Navigasi Udara seluruh Indonesia;  
5. Kendala yang dihadapi.
- Sekretaris Rapat : Nunik Prihatin Budiastuti, S.H., Kabag Komisi V DPR  
RI
- Hadir : A. Anggota DPR RI:  
44 dari 55 orang Anggota dengan rincian:
1. FRAKSI PDI-PERJUANGAN (F-PDIP)  
9 dari 11 orang Anggota
    1. Lasarus, S.Sos., M.Si.
    2. Bob Andika Mamana Sitepu, S.H.
    3. Mochamad Herviano
    4. Hj. Sadarestuwati, S.P., M.MA.
    5. Sukur H. Nababan, S.T.
    6. Ir. Sudjadi
    7. Sarce Bandaso Tandiasik, S.H., M.H.
    8. H. Irmadi Lubis
    9. Harvey B. Malaihollo
  2. FRAKSI PARTAI GOLKAR (F-PG)  
6 dari 8 orang Anggota
    1. Ir. Ridwan Bae
    2. Drs. Hamka B Kady, M.S.
    3. DR. H. Ali Mufthi, S.AG., M.Si.

4. H. Tubagus Haerul Jaman, S.E.
5. Muhammad Fauzi, S.E.
6. Ir. H. Anang Susanto, M.Si.

3. FRAKSI PARTAI GERINDRA  
(F-GERINDRA)

5 dari 7 orang Anggota

1. Ir. Sumail Abdullah
2. Sudewo, S.T., M.T.
3. Iis Rosyita Dewi, S.Hum., M.M.
4. Ir. Eddy Santana Putra, M.T.
5. Drs. H. Mulyadi, M.MA.

4. FRAKSI PARTAI NASDEM (F-NASDEM)

5 dari 6 orang Anggota

1. Roberth Rouw
2. Drs. H. Tamanuri, M.M.
3. H. Syarif Abdullah Alkadrie, S.H., M.H.
4. Drs. H. Soehartono, M.Si.
5. Sri Wahyuni

5. FRAKSI PARTAI KEBANGKITAN  
BANGSA (F-PKB)

5 dari 6 orang Anggota

1. H. Ruslan M. Daud
2. H. Irmawan, S.Sos., M.M.
3. H. Dedi Wahidi, S.Pd.
4. Sofyan Ali, S.H.
5. H. Syafiuddin, S.Sos.

6. FRAKSI PARTAI DEMOKRAT (F-PD)

4 dari 5 orang Anggota

1. Dr. H. Irwan S.IP., M.P.
2. drh. Jhonni Allen Marbun, M.M.
3. Lasmi Indaryani, S.E.
4. Ir. H. Ishak Mekki, M.M.

7. FRAKSI PARTAI KEADILAN  
SEJAHTERA (F-PKS)

3 dari 5 orang Anggota

1. Ir. H. Sigit Sosiantomo
2. H. Syahrul Aidi Maazat, Lc., M.A.
3. KH. Toriq Hidayat, Lc.

8. FRAKSI PARTAI AMANAT NASIONAL  
(F-PAN)

5 dari 5 orang Anggota

1. H.A. Bakri H. M., S.E.
2. Athari Ghauthi Ardi

3. Hj. Hanna Gayatri, S.H.
4. H. Boyman Harun, S.H.
5. Mesakh Mirin, SKM.

9. FRAKSI PARTAI PERSATUAN  
PEMBANGUNAN (F-PPP)  
2 dari 2 orang Anggota
  1. H. Syaifullah Tamliha, S.Pi., MS.
  2. Dr. H. Muh Aras, S.Pd., M.M.

**B. UNDANGAN:**

1. Plt. Dirjen Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan RI (Ir. Nur Isnin Istiartono, M.Si.) beserta jajarannya.

**JALANNYA RAPAT:**

**KETUA RAPAT/ F- PPP (H. SYAIFULLAH TAMLIHA, S.Pi., M.Si.) – WAKIL  
KETUA KOMISI V DPR RI:**

Yang terbaik bagi kita sekalian,

**Yang saya hormati, Para Anggota Komisi V DPR Republik Indonesia,  
Yang saya hormati Saudara Dirjen Perhubungan Udara Kementerian  
Perhubungan,  
Direktur LPPNPI Airnav dan Para Direktur atau yang mewakili dari  
perusahaan yang bergerak di bidang transportasi udara,  
Serta hadirin yang saya hormati,**

Yang pertama, marilah kita memanjatkan puji syukur ke hadirat Allah SWT atas limpahan rahmat dan karunia-Nya juaah pada hari ini kita bisa bersama hadir dalam Rapat Dengar Pendapat antara Komisi V dengan Kementerian Perhubungan, para penyelenggara angkutan udara.

Dan, sebelum saya memulai, marilah saya menyampaikan pergantian sementara Anggota Komisi V DPR RI dari Fraksi Partai Demokrat, Saudara H. Muhammad Muraz, S.H., M.M. Nomor Anggota 541, Daerah Pemilihan Jawa Barat IV menggantikan Saudara Willem Wandik, pindah ke Komisi II. Ada, yang bersangkutan? Belum datang?

**Saudara-Saudara yang saya hormati,**

Pada saat ini telah hadir 25 orang, 10 orang telah hadir secara fisik dan virtual sebanyak 15 orang dihadiri oleh 6 Fraksi. Dan, menurut Tata Tertib Pasal 281 telah memenuhi kuorum. Dengan mengucapkan *bismillahirrahmanirrahim* rapat pagi hari ini saya nyatakan dibuka dan terbuka untuk umum.

**(RAPAT DIBUKA PADA 10.10 WIB)**

Yang pertama, kami mengucapkan ucapan terima kasih dan penghargaan kepada Saudara Pelaksana Tugas Dirjen Perhubungan Udara, Direktur Utama LPPNPE dan Para Direksi Angkasa Pura I, Angkasa Pura II, dan PT Garuda Indonesia yang telah memenuhi undangan kami dalam rapat dengar pendapat pada hari ini untuk membahas evaluasi keselamatan penerbangan dan laik udara pesawat-pesawat, kebijakan penerapan tarif pesawat dan penanganan *ground handling*, subsidi bidang angkutan udara, kesiapan navigasi udara seluruh Indonesia dan kendala yang dihadapi.

**Saudara-Saudara sekalian yang saya hormati,**

Sesuai dengan amanat UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan disebutkan bahwa penerbangan diselenggarakan dengan tujuan memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui udara dengan mengutamakan dan melindungi angkutan udara dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional.

Oleh karena itu, berdasarkan pelaksanaan fungsi pengawasan Komisi V DPR RI terdapat beberapa isu strategis yang masih perlu mendapat perhatian antara lain:

1. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara agar tetap menjaga pemenuhan standar pelayanan dalam menjalankan fungsi pengaturan, pembinaan, pengawasan, dan pengendalian aspek, pengendalian aspek keselamatan dan keamanan penerbangan.
2. Seberapa besar dampak subsidi di transportasi udara perintis yang terhubung dengan subsidi-subsidi angkutan transportasi lainnya seperti subsidi tol laut dan subsidi perintis angkutan barang di darat.
3. Melakukan evaluasi terhadap seluruh maskapai penerbangan di Indonesia untuk menganalisis adanya kemungkinan kebijakan perusahaan yang dapat mengurangi tingkat keselamatan dan keamanan penerbangan khususnya disebabkan karena dampak pandemi covid-19.
4. Perlu kajian mengenai dampak kenaikan harga tiket pesawat terhadap kenaikan harga pada sektor-sektor ekonomi lainnya baik secara langsung maupun tidak langsung.
5. Perlu peningkatan fasilitas komunikasi penerbangan, perlu peningkatan fasilitas komunikasi penerbangan alat bantu navigasi, pengamatan, dan automasi penerbangan serta penyediaan personel, pemandu lalu lintas penerbangan dan pemandu komunitas penerbangan.
6. Perlu disampaikan secara detail antara lain tentang Pengelolaan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

**Pimpinan dan Anggota Komisi V serta Para mitra Komisi V, yang saya hormati,**

Demikianlah pengantar dari kami, Selanjutnya, kami berikan kesempatan kepada Saudara Dirjen Perhubungan Udara, Direktur Utama LPPNPI Airnav dan Para Direksi dari perusahaan yang bergerak di bidang transportasi udara untuk menyampaikan pemaparannya secara singkat sehingga kita bisa lebih fokus saat pendalaman. Kepada Saudara Pelaksana Tugas Dirjen Perhubungan Udara kami persilakan.

**Plt. DIRJEN PERHUBUNGAN UDARA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (Ir. NUR ISNIN ISTIARTONO, M.Si.):**

*Bismillahirrahmanirrahim, mohon izin buka.*

**Yang kami hormati, Bapak Ketua Komisi V dan Para Wakil Ketua dan juga Para Anggota Komisi V DPR RI, yang sangat kami hormati,**

***Assalamualaikum warrahmatullahi wabarakatuh,***  
**Selamat pagi,**  
**Salam sejahtera bagi kita semua,**  
**Shalom,**  
**Om swastiastu,**  
**Namo buddhaya,**  
**Salam kebajikan,**

*Alhamdulillah* pada hari ini kita dapat hadir pada rapat dengar pendapat dengan Bapak-Bapak-Ibu Komisi V DPR RI dan bersama Dirjen Perhubungan Udara dengan agenda evaluasi keselamatan penerbangan dan kelaikudaraan pesawat, kebijakan tarif pesawat dan penanganan *grounding*, kemudian subsidi angkutan udara perintis dan kesiapan navigasi penerbangan di Indonesia.

Izin Bapak, bersama kami telah turut hadir rekan-rekan di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Para Direktur, kemudian rekan-rekan operator, di sini dari *airline*, kemudian dari Airnav dan juga bandar udara.

Izinkan kami menyampaikan pokok-pokok materi yang kami sampaikan dalam rapat dengar pendapat pada hari ini Bapak:

1. Pelaksanaan program keselamatan penerbangan dan kelaikudaraan pesawat udara.
2. Kebijakan penerapan tarif dan penanganan *ground handling*
3. Penyelenggaraan subsidi angkutan udara perintis
4. Kesiapsiagaan navigasi udara, dan
5. Tantangan transportasi udara saat ini dan ke depan.

**Bapak Ketua, Para Wakil Ketua, dan Anggota Komisi V DPR RI yang kami hormati,**

Sebelum kami menyampaikan pokok-pokok bahasan pada hari ini, perkenankan kami menyampaikan dasar kebijakan keselamatan penerbangan di dalam dokumen renstra Tahun 2020-2024. Di mana telah disusun dan dijalankan sesuai dengan arahan yang disampaikan oleh Bapak Presiden dan sejalan dengan fokus utama Kementerian Perhubungan di bidang konektivitas nasional, peningkatan kinerja pelayanan dan keselamatan transportasi.

Khusus transportasi udara, sebagaimana amanah UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan bahwa Pemerintah bertanggungjawab terhadap keselamatan dan keamanan penerbangan serta pelayanan jasa transportasi udara.

Berdasarkan amanah tersebut telah disusun Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 93 Tahun 2016 tentang Program Keselamatan Penerbangan. Kemudian juga PM 62 Tahun 2017 tentang CASR (*Civil Aviation Safety Regulation*) atau PKPS (rekaman kurang jelas) 16 yaitu adalah Sistem Manajemen Keselamatan/ *safety management system*. Dan, juga keputusan Dirjen KP 180 Tahun 2021 tentang Rencana Keselamatan Penerbangan Nasional di Tahun 2021 sampai dengan 2023. Yang mana di dalamnya memuat tujuan dan rencana pelaksanaan penerbangan di Indonesia yang antara lain adalah:

1. Tercapainya penurunan resiko keselamatan operasional secara berkelanjutan.
2. Memperkuat kemampuan pengawasan keselamatan penerbangan nasional.
3. Mengimplementasikan program keselamatan penerbangan nasional atau *State Safety Program (SSP)*.

Komitemen Direktorat Jenderal Perhubungan Udara tertulis dalam DGGE Indonesia *safety policy* yaitu menetapkan, menerapkan strategi dan melakukan proses peningkatan yang berkelanjutan untuk memastikan bahwa semua kegiatan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara telah berlangsung di bawah alokasi sumber daya organisasi yang seimbang dan bertujuan untuk meningkatkan tingkat kinerja keselamatan yang tinggi yang dapat diterapkan dan memenuhi standar nasional maupun internasional.

#### **KETUA RAPAT:**

Sebentar Pak Plt., semua Anggota Komisi V sudah mendapatkan bahan. Sehingga Bapak menyampaikan garis besarnya saja, nanti pendalaman nanti bisa lebih lama.

**Plt. DIRJEN PERHUBUNGAN UDARA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (Ir. NUR ISNIN ISTIARTONO, M.Si.):**

Siap Bapak. Dapat kami sampaikan,

**Bapak Ketua, Bapak Wakil Ketua, Para Anggota Komisi V DPR RI yang sangat kami hormati,**

Bahwa kinerja keselamatan penerbangan di Indonesia saat ini menjadi tantangan SSP *foundation* Bapak, seperti dalam *slide*, semua rencana kinerja *alhamdulillah* tercapai target. Namun, satu poin yaitu SSP *Foundation* kita masih *on going* yaitu pada level di 82,04% yang mana ini harus dicapai 100% Tahun 2023. ICAO menargetkan Tahun 2025 adalah 100% (rekaman kurang jelas) *member*, namun kita targetkan tahun depan sudah bisa 100% dan saat ini tercapai 82,04%.

*Nah*, adapun tantangan yang ada adalah bahwa untuk mencapai target tersebut dibutuhkan kontribusi dari semua pihak tentu saja, menyelesaikan seluruh PQ SSP *Foundation* pada Tahun 2022 besok seperti proses keterlibatan Kementerian Perhubungan dalam mekanisme perekrutan inspektor dan investigator, kemudian kecukupan dari jumlah inspektor. Dan yang tak kalah penting adalah pemisahan yang lebih jelas terhadap unit kerja yang menangani fungsi regulator, fungsi operator maupun tugas pembangunan investasi pada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan juga terkait dengan masalah tugas berat yaitu *safety data sharing*.

Komitmen Dirjen Hubud dalam meningkatkan kinerja keselamatan penerbangan Indonesia mendapat perhatian dari ICAO. Yaitu terkait dengan nilai *effective implementation* di mana pada audit Tahun 2017 mencapai 80,8%. Nilai ini adalah lebih tinggi daripada rata-rata di Asia-Pacific dan rata-rata daripada global *world* yaitu 69,5. Dari terdapat 147 temuan dan telah terealisasi 65 temuan di semua area baik organisasi, legislasi, *personal licensing*, operasi, *air* sampai dengan AGA. Sehingga, kami perkirakan dengan satu *assesment*, nilai implementasi ini sudah mencapai 88,1%. Tentu saja, ini tidak lepas dari dukungan seluruh Bapak-Ibu sekalian di Komisi V DPR RI.

Berikutnya kami akan menjelaskan mengenai masalah pengawasan dan pengendalian di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Bahwa Direktorat Jenderal Perhubungan Udara melaksanakan beberapa program pengawasan dan pengendalian terhadap operator penerbangan, Bapak, antara lain adalah:

1. Audit yang dilakukan setiap dua tahun.
2. Kemudian setiap satu tahun melakukan pemeriksaan menyeluruh untuk pesawat udara, fasilitas bandara, dan fasilitas navigasi penerbangan.
3. Kemudian jika diperlukan ada audit khusus bagi operator terkait, data, informasi dan laporan *hazard* atau resiko keselamatan penerbangan.
4. Selanjutnya juga ada Program Pengawasan Tahunan, yaitu *annual surveillance program*, dan
5. Jika diperlukan ada pengawasan tambahan atau pengawasan khusus terhadap isu-isu pengoperasian pesawat udara, isu-isu perawatan pesawat udara, isu-isu bandar udara yang, dan semua operator yang ada di penerbangan.

Berikut kami sajikan data operator dan *register* pesawat, Bapak, dapat disampaikan bahwa dari jumlah pesawat sebelum pandemi. Saat ini pesawat yang *serviceable* di data kami sampai dengan minggu lalu adalah di AOC 121, pesawat (suara kurang jelas) ada 336. Sedangkan yang AOC 135 adalah

sebanyak 222 yang *serviceable*, itu menurun sekitar 4% dari sebelum pandemi yaitu 561 di 121 dan 304 di 135.

Melihat angka tersebut jumlah pesawat yang siap melayani kebutuhan masyarakat akan transportasi merupakan tantangan saat ini dan ke depan. Dan, untuk itu salah satunya adalah peningkatan jumlah armada pesawat yang *serviceable* sangat diperlukan untuk dapat memenuhi kebutuhan daripada pengguna jasa transportasi terutama secara domestik. Dan, tentu saja tidak lepas daripada bagaimana kita meningkatkan kapasitas perawatan pesawat, yaitu ada di kapasitas MAO dalam negeri dan selain itu juga efisiensi dan optimalisasi produksi dari rekan-rekan operator.

**Bapak Ketua, Para Wakil Ketua, dan Para Anggota Komisi V DPR RI yang sangat kami hormati,**

Pada kesempatan ini Direktorat Jenderal Perhubungan Udara akan menyampaikan juga terkait dengan penerapan tarif pesawat udara, yang lagi hangat. Di mana penerapan tarif penumpang angkutan udara ditetapkan memiliki dasar pertimbangan adalah:

1. UU Nomor 1 Tahun 2009 khususnya di pasal 126-137.
2. Aspek perlindungan konsumen sehingga di sini ada TBA.
3. Keberlangsungan hidup maskapai dari persaingan yang tidak sehat yaitu adanya tarif batas bawah.

Berdasarkan PM 20 Tahun 2019 Pasal 23, Evaluasi berkala terhadap penetapan tarif dilakukan secara berkala setiap 3 bulan dan/atau sewaktu-waktu dalam hal terjadi perubahan signifikan yang mempengaruhi keberlangsungan kegiatan maskapai yaitu terjadinya kenaikan total biaya operasi pesawat udara hingga paling sedikit 10% akibat adanya perubahan misalnya avtur, kurs, dan komponen pesawat.

Adapun ketentuan tentang komponen tarif penumpang angkutan udara niaga berjadwal pada kelas ekonomi untuk rute domestik tertuang dalam Pasal 126 UU Nomor 1 Tahun 2009 dan Pasal 2 PM 20 Tahun 2009 yakni terdiri dari:

1. Tarif jarak, ditetapkan oleh Menteri Perhubungan.
2. Pajak,
3. Iuran wajib asuransi. Kemudian
4. Biaya tucilah atau tambahan pusat yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan.

Kemudian terkait dengan perhitungan *surcharge* angkutan udara berdasarkan ketentuan Pasal 20 PM 20 Tahun 2019 Pasal 77 dijelaskan bahwa *pure surcharge* dapat dikenakan karena terjadi kenaikan harga bahan bakar dalam jangka waktu 3 bulan berturut-turut yang mengakibatkan kenaikan biaya operasi pesawat di atas 10%.

**Bapak-Ibu Ketua, Para Wakil Ketua, Para Anggota Komisi V DPR RI yang kami hormati,**



Berikut kami sampaikan juga terkait perhitungan dan penetapan tarif angkutan udara perintis yang ditetapkan setiap tahun oleh Menteri Perhubungan. Di mana ditetapkan tarif perintis dilakukan dengan beberapa pertimbangan yang antara lain adalah:

1. Biaya operasi penerbangan ditambah keuntungan wajar, kemudian
2. Kita memperhatikan PDFB masyarakat, kemudian
3. Daya beli masyarakat, dan juga kami memperhatikan
4. Masukan atau usulan Pemerintah Daerah maupun koordinator wilayah angkutan udara perintis.

Selain beberapa pertimbangan di atas, penentuan tarif angkutan udara perintis juga dilakukan evaluasi terhadapnya. Yaitu dengan memperhatikan tipe pesawat, waktu tempuh sesuai dengan RAB, realisasi penumpang, besaran PDRB, dan usulan tarif korwil pihak rute maupun *rute eksisting*.

**Bapak Ketua, Para Wakil Ketua, dan Para Anggota Komisi V DPR RI yang kami sangat hormati,**

Selanjutnya, kami ingin menyampaikan informasi terkait dengan melaporkan penanganan *ground handling* di bandar udara. Di mana penetapan tarif penanganan jasa *ground handling* di bandara ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan penyedia jasa dan ini diatur dalam amanat UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan khususnya Pasal 243 dan Pasal 245.

*Ground handling* dalam ketentuannya mempunyai tujuan atau target sasaran yang dicapai yaitu adalah mendukung *flight safety*, mendukung *on time performance* (OTP), kemudian mendukung *customer satisfaction* dan *reability*. Pengawasan *ground handling* dilakukan tidak hanya oleh Direktorat Jenderal Penerbangan, namun juga oleh operator bandara dan maskapai penerbangan yang memanfaatkan.

Dapat kami sampaikan pula bahwa pengawasan *ground handling* merupakan salah satu *item* juga yang dilakukan audit oleh ICO. Sehingga kolaborasi yang baik diantara Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan operator bandara serta maskapai sangat diperlukan, dan kami lakukan itu Bapak.

**Bapak Ketua, Para Wakil Ketua, dan Para Anggota Komisi V DPR RI yang kami hormati,**

Hal berikutnya yang akan kami laporkan terkait dengan penyelenggaraan subsidi angkutan perintis adalah berdasarkan ketentuan yang diatur dalam Undang-Undang Penerbangan, subsidi angkutan perintis terbagi beberapa kategori Bapak. Yaitu perintis penumpang, kemudian perintis kargo, kemudian subsidi kargo, serta subsidi angkutan BBM.

Pada Tahun 2022 ini, subsidi angkutan udara perintis diberikan untuk 228 rute penumpang, 42 rute kargo dengan alokasi pagu anggaran sebesar 525 Miliar. Subsidi perintis diberikan untuk melayani wilayah tertinggal, terluar,

perbatasan dan terpencil yang salah satunya adalah menurunkan disparitas harga dan dapat menjangkau seluruh wilayah NKRI.

Maskapai yang melayani angkutan udara perintis pada Tahun 2022 antara lain adalah PT Susi Pudjiastuti, PT Asian Luan Air, PT Semua Aviast Mandiri, PT Raven Global Air Transport, PT Marta Buana Abadi yang total armadanya saat ini yang dilakukan adalah 33 armada.

Adapun salah satu manfaat dari pemberian subsidi perintis saat ini adalah telah terjadi penurunan disparitas harga khususnya yang dilayani oleh program jembatan udara di wilayah Papua, Papua Barat. Namun masih terdapat beberapa tantangan yang dihadapi dalam penyelenggaraan angkutan perintis yang akan menjadi fokus perhatian kami untuk mengatasinya:

1. Aspek keamanan di beberapa wilayah penerbangan perintis.
2. Kondisi cuaca yang cepat berubah di beberapa wilayah penerbangan, selain itu juga,
3. Saat ini adalah adanya kenaikan PPN dari 10% menjadi 11%. Serta,
4. Peningkatan tajam harga *fuel* yang (suara kurang jelas) pesawat angkutan udara perintis.

Ini masih menjadi pemikiran kami untuk mengatasi dua hal yang terakhir tadi.

**Bapak Ketua, Para Wakil Ketua dan Para Anggota Komisi V DPR RI yang kami hormati,**

Hal berikut yang kami sampaikan yaitu terkait dengan kesiagaan navigasi udara di mana sesuai dengan UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Pasal 269, pelayanan navigasi penerbangan mempunyai tujuan yaitu nanti akan detailnya disampaikan oleh Dirut Airnav. Bahwa terwujudnya penyediaan jasa pelayanan navigasi penerbangan sesuai dengan standar yang berlaku, terwujudnya efisiensi penerbangan dan terwujudnya suatu jaringan pelayanan navigasi penerbangan secara terpadu, serasi, harmonis dalam lingkup nasional, regional, dan internasional.

Bahwa Airnav memiliki kewajiban untuk melayani pelayanan navigasi penerbangan di negara Indonesia. Namun demikian juga memberikan pelayanan navigasi penerbangan bandar udara lain yaitu adalah di antaranya adalah:

- Timor Leste,
- Christmas Island, dan
- Oakland.

Ini juga menjadi pelayanan daripada rekan-rekan dari Airnav.

Untuk ke depan dibutuhkan bahwa pengembangan layanan yang meliputi ini ke depan adalah restrukturisasi pelayanan unit *live information service* dengan penerapan teknologi terkini. Implementasi *user preferred route*, fleksibilitas yang memberikan manfaat dan efisiensi waktu bagi pengguna. Peningkatan layanan *surveillance* terutama di lapisan bawah. Memberikan

manfaat dalam efisiensi waktu terbang bagi pengguna. Kemudian, peningkatan layanan di bandar udara, *common traffic advisory frequency*, prosedur guna meningkatkan keselamatan dan efisiensi operasi.

**Bapak-Ibu sekalian,**

Kesiapan navigasi udara juga telah diatur dalam tatanan navigasi penerbangan, tatanan navigasi penerbangan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 55 Tahun 2016 dan PM Nomor 9 Tahun 2022 Tentang Tatanan Navigasi Penerbangan Nasional, yang mana jenis navigasi penerbangan dibedakan jadi beberapa layanan yang tentu dapat dilihat pada *slide* 33.

**Bapak Ketua, dan Para Wakil Ketua, serta Para Anggota yang kami hormati,**

Selanjutnya, mengenai masalah pengawasan dan pengendalian bahwa kami juga melakukan pengawasan dan pengendalian di bidang navigasi penerbangan. Pengendalian tentu saja meliputi sertifikasi kemudian *licensing* dan sebagainya. Sedangkan untuk pengawasan tentu saja kita melakukan pengawalan baik terhadap operasi secara total maupun audit yang tadi kami sampaikan. Juga terhadap komponen daripada operasi PSDM atau prosedur maupun fasilitas dan organisasi.

Dari hasil pengawasan dan pengendalian yang dilakukan berkala, dapat kami sampaikan bahwa capaian ICAO (USAP) dan ALOSP bidang navigasi penerbangan cukup menggembirakan yaitu mempunyai *effective implementation* di atas 80% yang mana ini adalah berada di atas rata-rata AMS di kawasan regional Asia-Pacific nanti Direktur Utama akan menjelaskan lebih jauh lagi.

**Bapak Ketua, Wakil Ketua, dan Para Anggota Komisi V yang sangat kami hormati,**

Dari beberapa rangkaian materi yang kami sampaikan sebelumnya, izinkan kami pula menyampaikan beberapa tantangan ke depan yang kiranya perlu dukungan dan masukan dari para Bapak-Ibu Komisi V DPR RI dari sisi kebijakan ke depan yang antara lain adalah,

1. Upaya kami dalam meningkatkan jumlah armada pesawat yang akan *serviceable* maupun yang menambahkan pesawat-pesawat sehingga kita dapat melayani kebutuhan masyarakat lebih baik lagi di dalam era pasca pandemi.
2. Kemudian dalam peningkatan kapasitas MRO.
3. Kemudian juga bagaimana kami dapat memenuhi standar yang ada di beberapa wilayah yang masih topografi maupun status keamanannya masih perlu dipertimbangkan.
4. Juga terkait dengan SDM dan struktur organisasi di dalam Dirjen Hubud di dalam mengantisipasi perkembangan kebutuhan dalam menjaga meningkatkan *safety, security, dan services*.

Demikian, beberapa hal yang dapat kami sampaikan Bapak-Ibu sekalian dalam kesempatan hari ini. Besar harapan kami masukan serta dukungan Bapak Ketua, Wakil Ketua dan seluruh Anggota Komisi V DPR RI khususnya dalam rangka meningkatkan keamanan keselamatan penerbangan demi tercapainya pelayanan jasa transportasi udara yang aman, selamat, nyaman kepada seluruh masyarakat pengguna transportasi Indonesia.

Dan, demikian terima kasih.

*Wabillahitaufik walhidayah.*

*WAssalamualaikum warrahmatullahi wabarakatuh.*

Salam sejahtera,

Shalom om santi santi om,

Namo buddhaya,

Salam kebajikan,

Terima kasih Bapak.

**KETUA RAPAT:**

Terima kasih Saudara Pelaksana Tugas Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Lah, saya cuma membaca punya Sekretariat.

**ANGGOTA KOMISI V DPR RI:**

Sengaja Ketua itu.

**KETUA RAPAT:**

Ini nama beliau itu Nur Isnin, bahasa Arab. Cahaya hari Senin, ini hari Selasa. Tapi beliau sudah meninggalkan dunia hitam, rambut beliau sudah memutih, jadi seperti saya juga *lah*. Dulunya hitam rambutnya sekarang sudah memutih.

**ANGGOTA KOMISI V DPR RI:**

Memang kalau orang PPP ngomongnya begitu, Pak.

**KETUA RAPAT:**

Selanjutnya, Saudara Direktur Utama LPPNPI, Saudara, Saudari Polana B. Pramesti. Kalau *nggak anu*, Bu, buka masker.

**DIREKTUR UTAMA LPPNPI AIRNAV INDONESIA (POLANA B. PRAMESTI):**

Boleh buka masker Pak ya.

**KETUA RAPAT:**

Iya silakan, iya gantian. Ini B ini apa?

**DIREKTUR UTAMA LPPNPI AIRNAV INDONESIA (POLANA B. PRAMESTI):**

Bangunningsih, Pak.

**KETUA RAPAT:**

Oh saya pikir Bakri tadi.

Silakan, Bu

**DIREKTUR UTAMA LPPNPI AIRNAV INDONESIA (POLANA B. PRAMESTI):**

Sering kebalik Pak kami Pak.

Baik terima kasih Bapak Ketua Komisi V atas kesempatannya.

**Yang terhormat Bapak Ketua Komisi V, Bapak-Ibu Anggota Komisi V yang saya banggakan,  
Juga Pak Dirjen, Pak Plt. Dirjen, Pak Direktur Utama Angkasa Pura I, Direktur Utama Angkasa Pura II dan yang mewakili Direktur Utama PT Garuda Indonesia,**

***Assalamualaikum warrahmatullahi wabarakatuh,  
Salam sejahtera untuk kita semua,  
Om swastiastu,  
Namo buddhaya,  
Salam kebajikan, dan  
Salam sehat,***

Izinkan saya menyampaikan paparan tentang kesiapan pelayanan navigasi penerbangan di Indonesia. Sebelumnya saya didampingi oleh Direktur Operasi Pak Khatim, ya. Dan Direktur Safety Standard dan Keamanan Pak Bambang Riyanto.

Terkait dengan Airnav Indonesia, lebih gampang disebut Airnav Pak ya daripada LPPNPI suka keseleo Pak, terlalu panjang. Airnav Indonesia barangkali sebelumnya akan menyampaikan profil Airnav Indonesia (LPPNPI) di Indonesia. Di mana Airnav Indonesia beroperasi di seluruh Indonesia dari Sabang sampai Merauke yang melayani dan beroperasi di 292 lokasi bandara di mana 28 cabang sebelumnya dikelola oleh PT AP I dan AP II pada waktu sebelum dipisah menjadi operator Airnav, kemudian 264 cabang sebelumnya dikelola oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Unit pelayanan kami terdiri dari 2 acc, 2 unit acc, *area control center*, 2 FIC (*Flight Information Center*), 38 APP, *approach control*, 71 *tower aerodrome control tower*, dan 6 FIS (*Flight Information Sector*), serta 220 AFIS (*Aerodrome Flight Information Services*).

Sebelumnya pada saat terbentuknya Airnav di 2013 hanya 26 cabang, namun setelah 2022 kami ada 290 cabang atau dalam hal ini 292 bandar udara. Dan, Airnav Indonesia dibentuk dengan PP 77 Tahun 2012, September 2012 beroperasinya di awal Januari 2013. Dan, luas yang dilayani adalah sebesar 7.613.114 Km<sup>2</sup> dengan rata-rata penerbangan yang dilayani adalah 1,8 Juta pertahun.

Adapun pelayanan navigasi mungkin dapat dijelaskan secara ringkas adalah pelayanan navigasi penerbangan itu adalah suatu pelayanan penyiapan informasi dan pengaturan sebuah penerbangan mulai dari proses perencanaan penerbangan sampai dengan penerbangan mencapai bandar udara tujuan yang dilakukan oleh personil. Karena Airnav Indonesia adalah melayani berfokus kepada *safety* mungkin semua penerbangan fokus kepada *safety*, kami pelayanan tersebut dilaksanakan atau dilakukan oleh personil yang bersertifikat dengan dukungan fasilitas dan prosedur navigasi penerbangan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku.

Adapun pelayanannya meliputi pelayanan lalu lintas penerbangan, pelayanan telekomunikasi aeronautika, pelayan informasi aeronautika, pelayanan informasi meteorologi dan pelayanan informasi SAR.

Dapat disampaikan Bapak-Ibu yang saya hormati, bahwa pada waktu pandemi 2020 sampai 2022 saat ini yang *alhamdulillah* sudah mulai meningkat *traffic*-nya dapat diinformasikan bahwa jumlah penerbangan terendah pada masa pandemi covid-19 adalah pada Mei 2020 dengan penurunan sampai -92,6% dibandingkan dengan Januari 2020 di mana masih sebelum pandemi. Sedangkan pada akhir Mei 2022 jumlah penerbangan masih walaupun sudah meningkat tapi masih lebih rendah dibandingkan dengan Januari 2020 yaitu masih turun -33,6% sehingga memang belum kembali normal sebelum masa pandemi, ini adalah penerbangan domestik.

Sementara penerbangan internasional, jumlah penerbangan terendahnya pada Juli 2020 sangat signifikan turunnya -92,3% dibandingkan dengan Januari 2020. Sedangkan, pada akhir Mei 2020 penerbangan sudah mulai meningkat minusnya -56% dibandingkan dengan masa sebelum pandemi. Sehingga, memang masih belum pulih 100% akibat adanya pandemi.

Kami juga melayani lintas penerbangan atau penerbangan lintas maksud saya penerbangan lintas atau *over flying* di mana jumlah penerbangannya sangat terendah adalah Mei, *eh* Maret mohon maaf Maret 2020 turun -91% dibandingkan dengan sebelum pandemi. Sedangkan akhir Mei 2022 penerbangan masih turun -56% dibandingkan dengan sebelum pandemi yaitu Januari 2020.

Adapun kalau membicarakan kesiapan pelayanan navigasi penerbangan tentunya kami harus selalu siap karena Airnav Indonesia atau LPPNPI hanya satu-satunya di Indonesia jadi hanya memang harus selalu siap. Adapun kesiapannya tentunya paling SDM yang berkompeten dan ber-*license*. Kemudian peralatannya juga bersertifikat dan selalu *readiness* atau valid juga sistem atau prosedur informasinya sudah disertifikasi dengan SNI ISO 9001.

Adapun layanan kami adalah layanan lalu lintas penerbangan ATS telekomunikasi aeronautika (CNS). Kemudian informasi aeronautika (AIS), informasi meteorologi penerbangan (MET) dan informasi pencarian dan pertolongan (SAR).

Apabila membicarakan tentang kesiapan SDM, semua SDM kesiapan kuantitas dan kualitas SDM operasional terutama sesuai dengan regulasi yang sudah diatur oleh Kementerian Perhubungan. Yaitu jumlah *set crew* atau *safety*-nya juga sesuai dengan regulasi, valid, selalu *ter-update* atau validitas *license* (suara kurang jelas) selalu terjaga. Kemudian sertifikat kesehatannya juga selalu valid. Terakhir yang paling penting melayani penerbangan internasional, sertifikat *english proficiency*-nya juga selalu valid. Yang terakhir pada masa pandemi tentunya kami mempersyaratkan bahwa semua personil di operasional harus bebas covid-19.

Kemudian apabila bicara terkait dengan pelayanan telekomunikasi aeronautika di mana di sini bahwa dari data yang ada selama ini adalah *availability* dari peralatan rata-rata adalah cukup baik di atas 95%. Di mana misalnya peralatan komunikasi *availability*-nya adalah 99,7%, peralatan navigasi *availability*-nya adalah 97,5% sementara *surveillance* 98,9%, *automation* 99,5% dan *support* adalah 99,4%.

Kalau kita bicara tentang navigasi penerbangan tentunya tidak akan lepas dari prosedur penerbangan. Di mana berdasarkan *data instrument flight procedur* Indonesia, ada terjadi peningkatan Pak terjadi peningkatan dari tahun ke tahun di mana pada Tahun 2020 sampai dengan 2022 itu terjadi peningkatan terutama di PBN Pak PBN, karena memang kami sedang memfokuskan kepada PBN.

Kalau lihat dari lokasi dengan prosedur instrumennya juga terjadi peningkatan di mana 2020 lokasinya bertambah dari 107 menjadi 183. Di 2021 lokasi dengan prosedur instrumennya dari 117 menjadi 175. Sementara di Mei 2022 prosedur instrumennya meningkat dari 125 menjadi 173. Dapat disampaikan terkait dengan PBN terminal dan *implementation* di mana kami sudah melakukan membuat kluster, dua kluster yang sudah efektif yaitu di kluster satu daerah Sumatera dan sekitarnya, Sumatera terutama *effective date*-nya adalah sudah berlaku sejak 15 Juli 2021. Sementara di kluster ke dua, Jawa dan Nusa Tenggara itu *effective date*-nya adalah 30 Juli 2021.

Terkait dengan *safety* karena Airnav adalah bisnisnya bisnis *safety* Pak, kami bisnisnya bisnis *safety* walaupun semua penerbangan bisnis *safety* Pak. Dapat kami sampaikan bahwa dari data ANS *safety performance* terjadi perbaikan yang cukup sangat signifikan Pak terkait dengan kejadian-kejadian *airprox*, *runway incaption*, *runway excaption*, *aircraft accident* dari 2016 sampai 2022. Di mana data dapat dilihat pada grafik terjadi penurunan yang sangat signifikan. Di mana *airprox nominally* menurun, *runway incaption* di Tahun 2022 mudah-mudahan tidak ada dan tidak akan ada insiden juga 0, *runway excaption* juga 0.

Kemudian karena kami di navigasi penerbangan sangat beririsan ya sangat beririsan dengan milik TNI AU, kami juga sudah melakukan kerjasama-kerjasama dengan Panwiludnas atau sekarang disebut Koopsudnas yang dulunya adalah Kohahudnas di mana sudah dilakukan koordinasi Pamwiludnas. *Sharing* data dan informasi, kemudian kami juga melakukan pelatihan *ground control interception*, kemudian juga dilakukan *regional joint exercise team* serta penanganan pasca *force down*. Karena mungkin beberapa waktu yang lalu ada kejadian *force down*, di mana Pak Direktur Utama yang sebelumnya juga sudah melakukan koordinasi. Dan saya juga selaku pengantarnya juga sudah melakukan koordinasi yang baik dengan TNI AU.

Demikian, juga karena ada data SAR yang merupakan bagian dari pelayanan informa, pelayanan navigasi penerbangan juga dilakukan kerja sama dengan Basarnas terkait dengan pelayanan informasi SAR kemudian *sharing* data dan informasi, pelatihan serta *regional joint SAR exercise team*.

Selain itu juga dengan BMKG tentunya sebagai mitra kami karena kami menyediakan data *map* untuk informasi penerbangan. Juga ada kerjasama meliputi pelayanan informasi meteorologi, kemudian *sharing* data informasi, peningkatan kompetensi SDM dan *regional join volcanic ash exercise team*.

Untuk meningkatkan pelayanan, *eh* navigasi penerbangan di Indonesia kami sudah melakukan inisiatif-inisiatif untuk meningkatkan pelayanan terutama *surveillance*. Di mana yang sebelumnya dilakukan secara prosedural menjadi *surveillance*, ada beberapa lokasi yang sudah di, sudah diperbaiki atau sudah ditingkatkan dari prosuderal menjadi *surveillance* antara lain di Padang, di Pekanbaru APP, kemudian prosedural *to surveillance* Pangkal Pinang di Palembang. Kemudian yang terakhir kemarin diimplementasikan di Januari 2022 adalah Tanjung Pandan Jambi dan Bengkulu *control* (suara kurang jelas) di Palembang APP.

Peningkatan pelayanan ini dari prosedural ke *surveillance* tentunya bertujuan meningkatkan *safety* dan meningkatkan kapasitas pada lapisan ruang udara menengah ke bawah yang akan dilayani oleh 12 unit APP. Ada 12 unit APP yaitu di yang dikoordinasikan dengan FIR Jakarta dan FIR Ujung Pandang karena kami punya dua FIR sebagaimana terlihat dalam,

**KETUA RAPAT:**

Bu jangan dibaca semua Bu.

**DIREKTUR UTAMA LPPNPI AIRNAV INDONESIA (POLANA B. PRAMESTI):**

Oh baik.

Kemudian inisiatifnya juga pelayanan PBN mungkin secara garis besar itu ada PBN, PBN dengan PBN ini terjadi efisiensi yang cukup signifikan di mana secara total dapat disampaikan terjadi efisiensi pengurangan MPC, CO<sub>2</sub> yang nilainya cukup signifikan yaitu 1.607 Ton/year. Demikian, juga ada peningkatan pelayanan kalau tadi PBN adalah domestik ini UPR itu adalah



untuk (rekaman kurang jelas) internasional di mana maskapai dapat memilih rute yang paling efisien berdasarkan kondisi angin, cuaca dan segala sesuatunya. Tentunya juga ini memberikan efisiensi yang cukup tinggi yaitu sekitar 1,269 Miliar dengan adanya rute yang bisa dipilih sendiri ini tentunya aksesnya lebih baik kemudian *coverage*-nya lebih baik dan tentunya menjadi biaya operasional dari penerbangan menjadi lebih rendah.

Kemudian kami juga sudah punya NavEarth mungkin saya tidak perlu jelaskan ini adalah apa namanya fitur-fitur yang kami miliki ada digital *aeronautical chart*, ada *realtime meteorological information*, *drone airspace management* dan UPR.

Terakhir, barangkali dapat disampaikan terkait dengan kendala pelayanan navigasi penerbangan pada saat ini bahwa selama dengan adanya kondisi pandemi dua tahun terakhir kemarin terjadi apa penurunan pendapatan yang cukup signifikan karena memang *traffic*-nya sangat turun sehingga kami di Tahun 2020 ini sangat terbatas investasi untuk pengadaan penggantian peralatan. Sementara peralatan navigasi penerbangan itu mempunyai batas umur yang atau umur ekonomis yang harus selalu diganti pada saat mencapai batas umur ekonomisnya. Tentunya hal ini menjadi perhatian kami dan tentunya diharapkan karena kami melayani maskapai, tentunya maskapai dapat melakukan apa namanya, pembayaran atau penyelesaian terhadap jasa-jasa yang telah dilayani.

Barangkali itu saja dapat kami sampaikan, dengan adanya kendala ini kami melakukan inventarisasi prioritas program di mana tahun ini hanya sangat-sangat sedikit. Kemudian, *cost efficiency* program dan saat ini kami sedang mengajukan PMN melalui BUMN untuk investasi terutama APN sistem juga memohonkan kepada Kementerian Perhubungan untuk pembiayaan investasi melalui ADB terutama akibat bencana kemarin *tower*-nya roboh. Demikian barangkali, terakhir tentunya melakukan perubahan mekanisme penagihan dan restrukturisasi komitmen piutang maskapai.

Demikian Bapak Ketua, Bapak-Ibu Anggota. Paparan yang dapat kami sampaikan, lebih dan kurangnya saya mohon maaf. Sebelum menutup, izinkan saya membaca pantun boleh Pak?

**KETUA RAPAT:**

Boleh

**DIREKTUR UTAMA LPPNPI AIRNAV INDONESIA – (POLANA B. PRAMESTI):**

*“Mencuci baju supaya bersih,  
Setelah itu lalu dikeringkan,  
Hanya ucapan terima kasih,  
Yang bisa saya katakan.”*

Demikian terima kasih,

*Wassalamualaikum warrahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

Jangan sampai dibalas Pak Hamka.

*“Ikan kakap ikan mujair,  
Banyak cakap tapi tidak cair-cair.”*

Selanjutnya, untuk merubah suasana silakan dari Garuda Indonesia, lima menit. Tapi sebelumnya Pak, saya sering tanya itu kalau naik Garuda. Apa bedanya perempuan yang berbaju biru itu sama yang oranye itu, Pak?

**PERWAKILAN DIREKTUR UTAMA PT GARUDA INDONESIA - DIREKTUR HUMAN CAPITAL (Capt. ARYA PERWIRA ADILEKSANA):**

Yang oranye ya Pak Ketua, jadi kalau yang berbaju biru itu adalah *flight service manager* atau pimpinan pelayanan di kabin. Kemudian yang berbaju warna lain selain biru adalah anggota-anggotanya. Jadi,

**KETUA RAPAT:**

Ya maka itu saya menebak-nebak yang berbaju biru tua katanya itu.

**PERWAKILAN DIREKTUR UTAMA PT GARUDA INDONESIA - DIREKTUR HUMAN CAPITAL (Capt. ARYA PERWIRA ADILEKSANA):**

Pimpinannya, Pak Ketua.

**KETUA RAPAT:**

Ibunya pramugari, yang oranyenya itu pramugarinya Pak. Silakan Pak.

**PERWAKILAN DIREKTUR UTAMA PT GARUDA INDONESIA - DIREKTUR HUMAN CAPITAL (Capt. ARYA PERWIRA ADILEKSANA):**

Baik,

**Selamat pagi,  
Assalamualaikum warrahmatullahi wabarakatuh,**

**Yang terhormat Pimpinan dan Anggota Komisi V dan,  
Bapak-Ibu *stakeholder* kemudian regulator maupun perwakilan dari maskapai.**

Saya pagi ini mewakili Pak Direktur Utama kebetulan sedang ada paparan konferensi pers mengenai hasil dari PKPU kami kemarin.

Pertama-tama izinkan saya atas nama PT Garuda Indonesia mengucapkan terima kasih kepada Bapak-Ibu Komisi V, Pimpinan dan Anggota. Kemudian juga para *stakeholder* yang selama ini selama enam bulan lebih telah mendukung proses PKPU yang berlangsung di PT Garuda Indonesia.

Per kemarin tanggal 27 Juni, kami telah menerima putusan perdamaian, sehingga dengan ini kami diberi kesempatan oleh seluruh kreditur untuk dapat menjalankan usaha maskapai penerbangan Garuda seperti biasa dengan terus secara disiplin memperhatikan seluruh kewajiban yang harus dipenuhi baik kepada kami sebutnya, *trade creditur* atau kreditur bisnis maupun para mitra kerja seperti yang hadir di sini baik Airnav, Angkasa Pura maupun para mitra kerja kami yang lain. Jadi, sekali lagi kami ucapkan terima kasih, kami akan terus berkomitmen untuk melaksanakan pekerjaan seperti biasa dengan komitmen yang lebih baik.

### **Pak Ketua dan Para Anggota Komisi V,**

Kami tidak ada paparan pagi ini, hanya ingin melaporkan yang pertama adalah mengenai hasil dari PKPU tadi. Yang kedua secara rencana jangka panjang perusahaan paling tidak hingga proses pemulihan kebutuhan atas transportasi penerbangan yang dijalankan usahanya oleh maskapai kami bersama-sama dengan Citilink kita akan terus berusaha *me-recover* jumlah kapasitas penerbangan kami yang saat ini kami laporkan di Garuda, pesawat yang beroperasi hari ini adalah 33 pesawat dari sebelumnya 142 pesawat. Kemudian, di Citilink yang tadinya 51 pesawat hari ini beroperasi 34 pesawat. Dan, Garuda akan memenuhi rencana *business plan* paling tidak hingga akhir Tahun 2023 adalah kami tingkatkan terus hingga 70 pesawat dan Citilink akan meningkatkan terus hingga 49 pesawat.

Hal ini adalah salah satu *recovery action* kami setelah kami telah mendapat persetujuan dari seluruh *lessor* bahwa kita akan segera kembali menerbangkan sebagian dari pesawat yang selama ini memang telah kami sewa dan kami terbangkan.

Kemudian dalam hal SDM juga kami akan terus melakukan *review* sama seperti yang mungkin dilaporkan oleh Ibu Polana bahwa SDM kami juga terus kami lakukan *training* secara rutin supaya standar *safety security* dan *service* yang selama ini kami jaga akan terus terjaga seperti yang Bapak-Ibu selama ini bisa lihat di penerbangan-penerbangan kami.

Kami juga ingin melaporkan bahwa salah satu dari pengurangan jumlah pesawat seperti yang kita sama-sama lihat di media kemarin bahwa kita juga telah memutuskan stop operasi pada dua jenis pesawat yaitu Bombardir CRJ-1000 dan pesawat ATR. Sehingga untuk pesawat bombardir akan kita seluruhnya kembalikan atau dikeluarkan dari *fleet* Garuda Indonesia dan pesawat ATR akan diterbangkan oleh Citilink. Jadi, untuk bandara-bandara yang hanya bisa didarati oleh pesawat ATR nanti seluruhnya akan kami alihkan ke maskapai Citilink. Ke depannya tentu akan ada beberapa penambahan frekuensi dan pembukaan rute baru sesuai dengan kebutuhan.

Mungkin dari Garuda cukup itu kami ucapkan terima kasih Pak Ketua dan Para Anggota Komisi.

Selamat pagi,  
*Wasalamualaikum warrahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

Terima kasih Pak Captenn Arya Perwira.

33 pesawat sama dengan pesawat pengaman Ibu Kota Negara, 33 pesawat tempur. Yang bisa terbang 16, yang punya amunisi cuma 8. Jarak tempurnya rudal itu cuma 25 Kilometer, Malaysia dan Singapore sudah 140 Kilometer. Maka itu dipindah ke Kalimantan Pak Ibu Kota Negara. Silakan Direktur Angkasa Pura I, Pak

**DIREKTUR UTAMA ANGKASA PURA I (FAIK FAHMI):**

Terima kasih

**KETUA RAPAT:**

Faik Fahmi.

**DIREKTUR UTAMA ANGKASA PURA I (FAIK FAHMI):**

Terima kasih.

*Assalamualaikum warrahmatullahi wabarakatuh,*

**Yang kami hormati dan kami banggakan Pimpinan Komisi V,  
Yang kami hormati dan kami banggakan Bapak-Ibu Anggota Komisi V,  
Pak Dirjen Perhubungan Udara beserta jajaran dari Kementerian Perhubungan, Direksi Airnav, AP II dan Garuda.**

Izin Pak saya mewakili Angkasa Pura I untuk melengkapi paparan yang sudah disampaikan oleh Dirjen Perhubungan Udara, Airnav dan Garuda. Dan dalam kesempatan ini saya juga ditemani oleh Direktur Operasi AP I Pak Wendo yang ada di belakang. Jadi dalam kesempatan yang baik ini izin kami melakukan *update* terkait dengan Angkasa Pura I. Jadi kami saat ini mengoperasikan 15 bandara ya terutama di wilayah tengah dan timur Indonesia dan terkait dengan pengoperasian bandara AP I ini secara keseluruhan telah memenuhi peraturan dan ketentuan keselamatan penerbangan sipil sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 83 Tahun 2017 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil bagian 139 bandar udara dan PM 31 Tahun 2021 tentang Sertifikasi dan Registrasi Bandar Udara, lanjut di *slide* berikutnya.

*Nah*, fasilitas bandar udara AP I juga telah dilakukan sertifikasi sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2021 Tentang Standarisasi Fasilitas Bandar Udara. Kemudian personel bandar udara AP I juga memiliki sertifikasi atau *license* untuk memastikan keselamatan dan keamanan penerbangan ini juga sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 37 Tahun 2021 tentang Personal Bandar Udara. Jumlah kebutuhan personalnya yang saat ini sudah ada di AP I ada APOCH sebanyak 42, ARFF 672, APSEC ada 3.203 dan juga di sini ada *airset landset* terminal 480 personel, *customer service* 126, *safety* 21 personel. Ini semua dalam rangka memenuhi ketentuan yang berlaku dan secara khusus kita juga melibatkan pihak eksternal yaitu dari TNI dan Polri saat ini ada 170 namun ini menyesuaikan dengan kebutuhan operasional.

Jadi, ketika nanti misalnya ada kegiatan Nataru ataupun pelaksanaan angkutan Lebaran maka kebutuhannya akan meningkat signifikan dari dukungan TNI dan Polri. Dan, kemudian di bandara kami juga di-*support* oleh peralatan untuk menjaga keselamatan baik dari kendaraan utama, kendaraan pendukung, *salvage*, kategori layanan ARF kita itu ada 6 sampai 9 kategori. Kemudian jenis peralatan keamanan juga ada x-ray, ada baik *multiview* maupun *single view*, ada x-ray EDS, *body scanning*, WTMD dan mobil patroli, lanjut.

*Nah*, untuk memastikan bahwa kami bisa melaksanakan seluruh regulasi yang ada maka dilengkapi dengan dokumen operasional bandar udara ini ada 8 dokumen. Dan, dokumen operasional Bandar Udara AP I telah mendapatkan persetujuan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 83 Tahun 2017 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 Bandar Udara dan PM 31 Tahun 2021 tentang Sertifikasi dan Registrasi Bandar Udara. Yaitu terdiri dari *aerodrome manual*, *airport emergency plan*, *airport security program*, *airport disaster management plan*, *get ready airport disaster management*, *safety management system manual with life hazard*.

**KETUA RAPAT:**

Kalau bisa *nggak* usah dibaca.

**DIREKTUR UTAMA ANGKASA PURA I (FAIK FAHMI):**

Iya.

**KETUA RAPAT:**

Kita sudah lihat.

**DIREKTUR UTAMA ANGKASA PURA I (FAIK FAHMI):**

Iya Pak baik, ini semua yang menjadi dasar kita dalam melaksanakan pengamanan atau keselamatan di bandar udara.

Nah, di PT Angkasa Pura I menerapkan dua sistem manajemen keselamatan yang terintegrasi yaitu SMS dan OSH dan di Tahun 2021 PT Angkasa Pura I mencapai nihil kejadian dari lima *safety performance indicator* dan target yang ditetapkan, lanjut di *slide* berikutnya.

Jadi untuk program keselamatan bandar udara kita punya *Acceptable Level of Safety Performance (ALOSP)*, ini ada *safety performance index* yang kita ukur yaitu dari indikator *runway incursion, runway excursion, bird strike, ground collision* dan kerusakan karena FOD. Dan kalau kita lihat dari kinerja keselamatan dan kesehatan kerja di Tahun 2019 *zero accident*, 2020 juga *zero accident* dan 2021 juga kita bisa pertahankan *zero accident*.

Lanjut, di *slide* berikutnya kita punya program keselamatan bandar udara, ini mendapatkan sertifikasi dan *review* yang baik ya. Baik secara nasional maupun internasional yang ditujukan dengan adanya enam bandara AP I yaitu Denpasar, Balikpapan, Surabaya, Ujung Pandang, Semarang dan Solo yang mendapatkan *safety review* dari *airport council international*. Jadi ini *comply* dengan *international standard* yang dilakukan atau dilaksanakan dalam kegiatan *airport excellent* EPEC di *safety* program.

Dan, kemudian ada 15 bandara yang mendapatkan sertifikasi sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja SMK III, bandara emas yang dikeluarkan oleh Kemenaker untuk seluruh bandara. Dan juga kita ada ISO Standard, jadi 7 bandara AP I mendapatkan ISO Standard untuk ISO 4501 di Tahun 2028 dan juga kami mendapatkan *quality management system* untuk di 5 Bandara AP I.

Dan, kemudian program di *slide* berikutnya, program keselamatan bandar udara yang ini adalah contoh gambar-gambar yang terkait dengan kegiatan *safety assurance*, kegiatan yang terkait dengan komite keselamatan, pendidikan dan pelatihan dan *safety awareness* dan juga penyediaan APD, dan lanjut di *slide* berikutnya.

Kita juga melakukan sosialisasi untuk membangun *safety awareness* yaitu dengan *safety promotion* yang kita keluarkan melalui *safety bulletin, safety poster* dan juga kita memberikan *safety reward* ya, *zero accident* atas pelaksanaan program, keselamatan dan kesehatan kerja di PT Angkasa Pura I. Terkait dengan covid juga kita melakukan langkah-langkah khususnya yang mendapatkan apresiasi dari Kemenaker terkait dengan penanganan kami terhadap covid, dan kemudian lanjut di *slide* berikutnya.

Ini adalah komponen biaya operasional pesawat yang memang sering ditanyakan dan sebenarnya komposisi kita di bandar udara terhadap total kontribusi komponen biaya operasional pesawat ya seperti Garuda, Lion dan sebagainya, ini masuk di poin kelima yaitu jasa bandar udara. Jadi porsiya sebenarnya sangat tidak signifikan karena hanya 0,61% ya. Komponen ini mengacu kepada PM 20 Tahun 2019 tentang Tata Cara dan Formulasi Perhitungan Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri. Ya jadi ini yang mungkin menjadi tambahan informasi dan kemudian di *slide* berikutnya.

Terkait banyaknya pertanyaan juga yang terkait apa *sih* hubungannya *airport*, *airline* dan *ground handling gitu*. Jadi memang *airport*, *airline* dan *ground handling* tiga hal yang memang tidak bisa kita pisahkan terkait dengan pelayanan angkutan udara. Di Angkasa Pura I sendiri sebagai pengelola bandara tugasnya menyediakan fasilitas dan memastikan keselamatan operasional sesuai dengan ketentuan. Dan kemudian dari sisi *airline*-nya melakukan operasional sesuai prosedur dan membayar tarif sesuai dengan ketentuan yaitu ada PJP4U, Garbarata, CIC ya.

Dan, kemudian terkait dengan *ground handling*, *ground handling* melakukan operasional sesuai prosedur dan membayar tarif sesuai dengan ketentuan ya ada pola-pola yang kita tetapkan baik itu *sharing* maupun sewa. Dan kemudian tugas *ground handling* dikaitkan dengan *airline* sebenarnya *ground handling* ini adalah perpanjangan tangan *airline*, jadi *airline* mendelegasikan pelayanan pesawat udara di darat kepada *ground handling* sesuai dengan piata *ground handling operation manual*.

Dan, *alhamdulillah* ini yang bertindak sebagai *ground handling*-nya Garuda adalah Gapura Angkasa. Dan di sini *ground handling* melakukan pelayanan sesuai dengan *service level agreement* dengan pihak *airline*. Jadi komitmen terhadap apa *service* yang akan diberikan di dalam bandara ini sebenarnya sesuai dengan *service level* yang dilakukan oleh *airline* dengan pihak *ground handling*.

Kemudian untuk *slide* berikutnya ini juga penting terkait dengan dampak dari pandemi covid di mana memang *airport* terkena dampak sangat signifikan dan terutama untuk internasional. *Alhamdulillah* domestik posisinya sudah level sekitar 70% dari normal, internasional kita tergantung di Ngurah Rai Bali karena memang paling besar di situ dan posisi sekarang masih di level sekitar 30 sampai 40%.

Dan, untuk mereaktivasi penerbangan internasional kami juga memberikan stimulus insentif untuk *airline-airline* yang mengoperasikan penerbangannya sampai dengan bulan Juni ya dalam bentuk *discount landing fee*. Dan kami juga mendukung *support* tambahan dalam bentuk kegiatan *advertising* maupun digital *marketing campaign* untuk apa mempromosikan *airline-airline* yang beroperasi di bandara Angkasa Pura I terutama di bandara I Gusti Ngurah Rai.

Demikian, Pak Pimpinan yang bisa kami sampaikan, terima kasih.

*WAssalamualaikum warrahmatullahi wabarakatuh.*

#### **KETUA RAPAT:**

Makasih Pak Dirut. Hadir juga kita perkenalkan di sini Bapak Captain Daniel Putut K., Direktur utama Lion Air. Berdiri Pak, bukan Popsi kan, Pak? Bisa berdiri, silakan lima menit Pak, perkenalan. Oh AP II belum ya? Silakan AP II.

**DIREKTUR UTAMA ANGKASA PURA II (MUHAMMAD AWALUDDIN):**

Terima kasih Pimpinan,

***Assalamualaikum warrahmatullahi wabarakatuh,***

**Selamat pagi salam sejahtera bagi kita semua,**

**Yang saya hormati Ketua Komisi V DPR RI, Pimpinan Komisi V DPR RI,  
Yang terhormat Bapak-Ibu Anggota Komisi V DPR RI,  
Yang kami hormati Bapak Plt. Dirjen Perhubungan Udara beserta seluruh  
jajaran Kementerian Perhubungan,  
Dirut LPPNPI, Dirut Angkasa Pura I, Direksi Garuda, Direksi Para  
maskapai dan semua para undangan rapat RDP yang berbahagia,**

Perkenalkan kami Pimpinan kami hadir dari Angkasa Pura II saya bersama Direktur Operasi Bapak Muhammad Wasid yang ada di belakang yang juga akan memaparkan materi dalam kesempatan ini. Mohon izin perkenannya kami sudah mengirimkan materi ada 21 halaman, kami akan persingkat hanya 8 halaman saja Pimpinan untuk memberikan paparan pada pagi hari ini.

Yang pertama, kami menyampaikan bahwa Angkasa Pura II saat ini sebagai operator bandar udara. *Mostly* daerah operasinya ada di wilayah barat Indonesia saat ini kami mengelola 20 operasi bandar udara dan seperti kita ketahui saat dalam situasi pandemi ini berbagai upaya yang kami lakukan untuk bagaimana 20 bandar udara di wilayah operasi Angkasa Pura II tetap beroperasi secara maksimal, *next*.

Selanjutnya, kami ingin memaparkan sedikit situasi *traffic* penerbangan khususnya transportasi udara di wilayah operasi bandara Angkasa Pura II. Dari 20 bandara tadi kami ingin menyampaikan bahwa situasi total *traffic* ini sudah jauh membaik dalam pengamatan kami dalam Tahun 2020 dan 2021 ini. *Nah*, sehingga di Tahun 2022 ini kami bisa menyampaikan bahwa rata-rata penerbangan yang kami kelola, penumpang setiap hari sudah di angka 148.550 pergerakan. Artinya apa, artinya sudah tumbuh 76% dibandingkan dengan 2021 di masa pandemi.

Sedangkan untuk pergerakan pesawat hari ini kami tidak kurang mengelola kurang lebih sekitar 221.000 pergerakan. 221.000 pergerakan dalam artian jumlah ini sudah kami prediksi di akhir 2022 nanti itu bisa meningkat sekitar 49% dibandingkan angka yang sudah terealisasi di Tahun 2021. Jadi angka ini memberikan suatu optimisme dengan sudah terjadinya relaksasi beberapa peraturan-peraturan dan regulasi pandemi covid.

**F – PDIP (LASARUS, S.SOS., M.Si.) – KETUA KOMISI V DPR RI:**

Ya sebentar saya interupsi sebentar. Pak perbandingan dengan ketika kita belum terdampak covid ini, *apple to apple*-nya sudah seberapa persen per hari ini?



**DIREKTUR UTAMA ANGKASA PURA II (MUHAMMAD AWALUDDIN):**

Baik, dapat kami sampaikan Pimpinan. Untuk Selanjutnya, ada beberapa *slide* yang mungkin nanti bisa menjelaskan ini. Jadi kami sampaikan bahwa *recovery rate*, khusus untuk Bandara Soekarno-Hatta saja karena menjadi Bandara Jangkar untuk penerbangan domestik di Indonesia itu 89%, *recovery rate compare to before* pandemi 2019 Pak. *Nah*, sementara untuk bandara-bandara di luar Bandara Soekarno-Hatta secara akumulasi hari ini sudah di angka kurang lebih sekitar 57% total *overall* termasuk bandara Soekarno-Hatta.

*Nah*, sehingga apabila prediksinya tidak berbeda, kami memperkirakan sampai dengan akhir 2022 nanti kita akan bisa masuk ke *recovery rate* 61%. Jadi angka ini angka yang memberikan optimisme Bapak Pimpinan, Bapak Ketua bahwa sektor transportasi udara sudah mulai menggeliat kembali, lanjut *next*.

Untuk Selanjutnya, ini angka-angka yang berkaitan dengan kesiapan bagaimana sebagai operator bandara. Saya rasa tadi juga kita sudah bisa lihat di angka yang sudah ditampilkan juga oleh rekan-rekan di Angkasa Pura I. Secara umum kami ingin memastikan bahwa kesiapan bandara dalam menghadapi setiap kegiatan operasi bandara udara tetap menjamin dengan pendekatan-pendekatan yang selalu ditetapkan oleh regulator dalam hal ini adalah *safety-nya, security-nya, services-nya, true compliance*.

Jadi dalam artian sektor kebandar-udaraan ini adalah sektor yang memang sangat rigid dan sangat ketat dengan perlakuan-perlakuan regulasi. Sehingga dapat kami pahami bahwa kesiapan *supporting* atau pendukung dari operasi bandar udara harus memenuhi kriteria yang berlaku, untuk Selanjutnya, *next*.

*Nah*, ini yang tadi Bapak Ketua Komisi V dapat kami sampaikan secara keseluruhan ini adalah *profile* kuartal I Bapak. Jadi kalau kita akan me-*record* kuartal II kami mohon izin nanti akan kami sampaikan secara tersendiri. Tapi gambarannya dapat kami sampaikan seperti tadi, *recovery rate* kita, kita akan menuju untuk Soekarno-Hatta sudah bisa di angka sekitar 91% sampai dengan akhir tahun nanti dan secara menyeluruh sekitar 60 sampai 61% di Desember 2022. Mohon doa dan dukungannya Bapak, sehingga sektor transportasi udara ini selalu yang seperti disampaikan oleh Bapak Menteri Perhubungan dapat menjalankan tugas-tugasnya dalam konektivitas udara di Indonesia. Oke lanjut.

*Nah*, hal-hal yang menjadi komponen penting di dalam jaminan keselamatan dan keamanan penerbangan ini. Salah satunya adalah seperti yang juga disampaikan oleh rekan saya sebelumnya adalah mengenai aspek-aspek *safety* di *ground handling activities*. Jadi kalau kita melihat di sini, kami tidak kurang mencatat bahwa kelolaan kerjasama kami dengan para pelanggan kami di 20 bandara tadi. Meliputi 33 perusahaan *ground handling* dan *ground handling facility* terbesar adalah di Bandara Soekarno-Hatta dan khusus Bandara Soekarno-Hatta sendiri sudah diperlengkapi dengan alat-alat yang berbasis *motorize* sekitar 1.219 perangkat dan alat atau setara dengan 60%. Dan non-*motorize* itu kurang lebih sekitar 3.648 atau setara dengan 54%.

*Nah*, oleh karena itu Selanjutnya, dalam kegiatan strategisnya kami memastikan bahwa kegiatan di *ground handling* ini akan menuju dalam konteks *zero emission carbon*, yang artinya apa? Sesuai dengan arahan juga Bapak dari Menteri BUMN. Bahwa peralatan-peralatan di bandara diarahkan untuk menuju ke *electric vehicle* maupun *autonomous vehicle* yang berbasis listrik.

*Nah*, dalam konteks *safety* ini ada paling tidak tiga komponen besar yang menjadi kewajiban kami untuk kami jamin. Yang pertama adalah perangkat atau instrumen regulasi yang menjadi dasar pendukung baik peraturan yang berkaitan dengan UU Nomor 1 Tahun 2009 terkait dengan UU Penerbangan, Peraturan Menteri Perhubungan, kemudian juga Keputusan Menteri Perhubungan termasuk juga keputusan Dirjen Perhubungan Udara yang menjadi dasar rujukan kami. Kemudian kesiapan SDM, kemudian fasilitas dan infrastruktur pendukung. Dan yang juga harus dipastikan bahwa 3 hal tersebut langsung berkorelasi dengan *safety action programme*-nya.

*Nah*, oleh karena itu *safety action program* yang dilakukan itu adalah menjamin bahwa kegiatan *safety review* selalu dilakukan secara berkala. Dan kita dalam konteks ini melakukan apa yang disebut dengan *safety ramp check campaign* yang dilakukan setiap kuartal atau setiap 3 bulan. Dan oleh karena itu bersama dengan seluruh komponen *stakeholder* baik Airnav, baik maskapai yang juga disupervisi oleh kantor otoritas bandara di masing-masing bandara kami melakukannya secara bersama-sama untuk memastikan bahwa aktivitas jaminan terhadap keselamatan penerbangan bisa dilakukan dan berjalan dengan baik.

*Nah*, dua *slide* yang terakhir yang pertama adalah berkaitan dengan *safety performance*-nya, jaminan terhadap *zero accident*, ini adalah satu hal yang *mandatory*. Jadi kalau kita lihat *benchmark*-nya dalam perjalanannya 2-3

tahun terakhir. Hal yang sama yang juga didapat oleh Angkasa Pura II adalah bahwa kami masih bisa mempertahankan apa yang disebut dengan status *zero accident* yang terjadi di bandar udara.

*Nah*, yang terakhir tentu saja tantangan ke depan ini ada beberapa hal seperti yang tadi kami sampaikan, dukungan regulator yang sangat ketat mengawasi ini menjadi satu hal yang *mandatory*. Koordinasi dan kolaborasi dengan seluruh *stakeholder* harus sangat baik, karena yang dijadikan jaminan ini adalah jaminan keselamatan penerbangan. Termasuk juga untuk penguatan terhadap aspek peningkatan pelayanan.

Dan yang kemudian secara konsisten ini yang juga bersama inspektur dari otoritas bandara bersama dengan Airnav bersama juga dengan maskapai dan Angkasa Pura II. Kami memastikan bahwa kegiatan-kegiatan *safety campaign* maupun *safety review* bisa dilakukan secara konsisten. Dan yang terakhir tentu saja penguatan sumber daya manusia dan kapabilitas pendukung termasuk penguatan dalam aspek infrastruktur, regulasi dan digitalisasi kami lakukan secara konsisten.

Demikian Pimpinan, Bapak Ketua Komisi V yang dapat kami sampaikan. Materi lengkap ada di dalam materi yang sudah kami sampaikan kepada yang terhormat Para Anggota Komisi V, terima kasih.

*Assalamualaikum warrahmatullahi wabarakatuh.*

#### **KETUA RAPAT:**

Terima kasih Pak Muhammad Awaluddin. Selanjutnya, kami beri kesempatan lima menit kepada Lion Air.

#### **DIREKTUR UTAMA LION AIR – (Capt. DANIEL PUTUT KUNCORO ADI):**

Baik,

**Selamat pagi,**

*Assalamualaikum warrahmatullahi wabarakatuh,*

**Bapak Pimpinan Komisi V yang saya hormati dan saya banggakan,  
Seluruh Anggota, Bapak-Ibu Komisi V yang saya banggakan,  
Dan seluruh hadirin hadirat yang berbahagia pada hari ini.**

Izin kami sudah mempersiapkan *slide* tetapi karena permintaannya cukup mendadak, kami diberi waktu lima menit. Saya menyampaikan Bapak Ketua, mohon izin. Terkait dengan persiapan armada kami khususnya kemarin pada saat lebaran dan kemudian sampai ke depan.

Saat ini *alhamdulillah* puji tuhan kita masih mempunyai armada lebih dari 255 Pak yang masih sampai dengan hari ini kurang lebih selama pandemi hibernasi tadi sampai dengan saat ini kami masih bisa *maintenance* di jumlah tersebut.

Kemudian terkait dengan keselamatan penerbangan kami memang sangat *me-reduce case-case* khususnya insiden maupun *accident*. Di mana kami melengkapi pada saat hibernasi di masa pandemi, kami melengkapi pesawat-pesawat kami dengan teknologi khususnya pencegahan terhadap *runway incursion* maupun *runway excursion*. Di mana tadi kita bisa lihat dari paparan Ibu Dirut Airnav trennya semakin menurun dan semakin membaik bahkan tidak ada, itu salah satu strategi kami untuk keselamatan penerbangan.

Kemudian setelah masa pandemi setelah masa hibernasi kami memang sudah mulai bangkit. Walaupun kebangkitan kami juga memerlukan dukungan dari seluruh *stakeholder*. Ya khususnya mengingat kalau kita lihat tadi dari paparan Pak Dirjen mengenai kurs dollar yang masih sangat tinggi di mana komponen di dalam PM 20 Tahun 2019 mengenai baik itu biaya langsung maupun biaya tidak langsung. Komponen yang harus kita bayar atau material, *sparepart* termasuk transportasi dan logistiknya itu masih sangat mahal sekali karena kita harus bayar dengan mata uang US Dollar.

Bahkan beberapa vendor atau beberapa penyedia material dan bahan untuk perawatan pesawat udara itu banyak yang tutup. Sehingga hukum pasar berlaku bahwa mereka juga menjual alat-alatnya, *sparepart*-nya juga menjadi lebih tinggi.

Dan kemudian seperti yang kita ketahui semua memang mendapatkan informasi mengenai minyak atau avtur itu kita memang harus intens komunikasi dengan regulator dalam hal ini. Untuk paling tidak kita bisa menghitung berapa *sih* sebetulnya (suara kurang jelas) ya seperti yang negara-negara lain sudah lakukan terhadap harga minyak. Sehingga distribusi seluruh bahan bakar minyak di seluruh Indonesia paling tidak kita bisa memprediksi dan bisa mensimulasikan sehingga menjadi komponen dari tarif seperti yang dituliskan di PM 20 Tahun 2019.

Bahkan PM 20 Tahun 2019 pun kita lihat dikeluarkan pada saat sebelum pandemi di Tahun 2020. Sehingga banyak sekali memang revisi atau paling tidak *review* yang harus dilakukan sehingga paling tidak *cost* operasional pesawat yang tadi sudah dibahas itu bisa kita *reduce*. Karena memang alat utama bisnis penerbangan adalah pesawat, sehingga komponen-komponen ini yang memang harus sama-sama kita pertimbangkan khususnya dengan *stakeholder*.

Kami melihat bahwa tadi di presentasi juga *stakeholder* menyampaikan usulan-usulan untuk kenaikan. Demikian pula pun kami untuk bisa *me-review* kembali PM 20 2019. Dan sehingga ada beberapa rute yang mungkin nanti Bapak dan Ibu akan sampaikan. Perubahan rute seperti contohnya Cengkareng ke Tanjung Karang, itu yang dulu bisa kita tempuh dalam waktu 35 menit. Tetapi sekarang karena mungkin ada *traffic* ini bisa sampai ke 50 menit bahkan 1 jam.

Terus kemudian ada rute kebetulan dari saya ambil contohnya Pontianak ke Putusibau Pak Ketua mohon izin. Itu juga harga tiketnya tidak

bisa kita ambil sebagai referensi kalau dengan kondisi 100% pun itu kita juga masih belum bisa mendapatkan profit. Bahkan penuh pun belum bisa, makanya harus ada (suara kurang jelas) *income* baik mungkin kargo ataupun yang lain-lainnya. Tetapi jika ini tidak terpenuhi maka kita tidak bisa menjalankan rute tersebut.

Bali-Lombok juga sangat rawan karena memang tadi dari sisi *flight time*-nya sudah berubah. Sehingga ini pun kalau tidak bisa di *review* kembali. Maka kita juga tidak, bukan kita saja, mungkin operator penerbangan yang lainnya juga tidak mau atau tidak sanggup untuk menjalankan. Karena dengan kondisi penumpang 100% penuh itu kita belum bisa ngambil profit dari situ Bapak-Ibu sekalian.

Dan kemudian memang ada beberapa yang menjadi atensi kami terkait dengan pasca pandemi ini untuk *stakeholder* khususnya pengelola bandara untuk mengembalikan lagi apa namanya, *operating hours* dan yang lain-lainnya sehingga ini menjadi selain *safety* juga paling tidak produksi terjaga dengan baik.

Jadi strategi kami Pak masih kami sekali lagi kami coba untuk patuh terhadap regulasi bahkan tadi yang saya sampaikan. Rute-rute yang memang di TBA-nya kami tidak bisa untung 100%. Kalau ini kami dipaksakan untuk bisa mengikuti TBA, otomatis kami mungkin sama dengan yang lainnya, tidak sanggup untuk menjalankan rute tersebut.

Kemudian penambahan frekuensi penerbangan untuk membantu *stakeholder* baik itu bandara maupun Airnav, paling tidak mendapatkan solusi *income* maupun yang kita sering kenal dengan *win-win solution*. Lalu menambah rute penerbangan internasional juga itu menjadi *strategic plan* kami. Berkoordinasi dengan Kementerian Pariwisata untuk bisa memilih rute-rute yang pas untuk penerbangan internasional.

Jadi kalau kami bisa sampaikan secara keseluruhan Pak, dari sisi *on-time performance* kami mencapai di angka 73%. Dan ini dampaknya memang seiring dengan berita-berita mengenai *delay* yang sering kita dengar. Kemudian *load* (suara kurang jelas) kami juga untuk di pesawat (suara kurang jelas) itu baru mencapai di 72%. Jadi masih belum optimal dari sisi bisnis penerbangan.

Demikian Pak Ketua yang saya hormati, Bapak-Ibu sekalian. Lebih dan kurangnya mohon maaf.

*Assalamualaikum warrahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

Iya silakan Pak Ketua.

**F – PDIP (LASARUS, S.SOS., M.Si.) – KETUA KOMISI V DPR RI:**

Iya saya mohon izin interupsi sebentar teman-teman sekalian.

Agenda kita hari ini sebetulnya Pak kita mau cari titik temu antara keluhan masyarakat. Sekarang ini kan tiket terkesan tinggi Pak di masyarakat ya saya rasa itu Pak Plt. Dirjen pun tahu lah. Tapi di satu sisi kan kita mau apa namanya industri penerbangan ini juga juga punya perhitungan *gitu* karena ini murni bisnis ya.

*Nah*, pertemuan hari ini sebetulnya kita harus cari titik temu Pak, ini ada *nggak* simpul yang perlu dukungan keputusan politik? Itu perlu disampaikan di sini. Contoh misalnya contoh *nih* Pak, mungkin kami *nggak* bisa Pak kalau harga avturnya tinggi, misal ini salah satu contoh saja misalnya ya, lain-lain soal *sparepart* dan tadi-tadi sudah Captain Daniel sampaikan.

Itu yang harus kita bahas di sini Pak, sehingga pertemuan ini bukan pertemuan seremonial. Tapi ada hal-hal di masyarakat yang bisa kita jawab dari rapat kita pada hari ini. Titik temunya di mana ini harus kita sepakati kalau menurut saya ya kalau bisa disepakati ya. Contoh tadi Captain ngambil contoh misalnya, di tempat saya dari Pontianak terbang ke Putusibau penuh sekalipun Bapak masih belum untung. Padahal masyarakat bilang Pak harga tiket ini tinggi banget sekarang dari Pontianak-Putusibau dibanding yang dulu.

*Nah*, ini kan sesuatu yang harus kita, dalam kondisi mahal pun Bapak masih bilang tidak untung, ini kan begitu. Ini kita bicara keluhan yang paling banyak di masyarakat itu Pak. Orang enggan naik pesawat karena biaya mahal ya karena biaya mahal, ini itu itu per hari ini. Ini yang harus kita, bagaimana kita membangkitkan dunia penerbangan ini, apakah harganya kita tinggikan atau kuantitasnya kita naikan, banyak penumpang *gitu* bisa meraih banyak penumpang. Ini kan hitung-hitungan bisnis kan begitu.

Kemudian daya tampung pesawat, tadi saya mencatat dari Lion Air ada 255 unit ya yang dioperasikan sekarang, Garuda sekarang tinggal 33 pesawat yang dioperasikan ya 33 Pak ya? Karena tadi saya mencatat yang beliau sampaikan ketika saya tanya.

*Nah*, dengan kondisi seperti ini Pak Plt. Dirjen, *gituloh*. Sementara di satu sisi kita kepengen bangkit, dunia penerbangan yang sekarang per hari ini menurut keterangan dari Angkasa Pura tadi Angkasa Pura II bahwa posisi kita 85% dari sebelum ya Soekarno-Hatta ya dari sebelum kita pandemi ya. Berarti kita masih minus 15% Pak, dari ya dari dua tahun yang lalu Pak ya. Ini lebih faktor internasional Pak ya.

Kemudian ada 57% tadi yang Bapak sebut *overall* secara keseluruhan ya, Soekarno-Hatta dan lain-lain wilayahnya Angkasa Pura II, Angkasa Pura II Pak ya. Berarti kita masih minus 43% *overall* Pak ya.

*Nah*, ini kan Pak Dirjen ini harus ada titik temu, kami ini kan menemukan Pak. Coba kita kumpul di sini supaya nanti teman-teman bilang jangan kesimpulan rapatnya nanti memahami lagi, kan *gitu* Mas Dewo ya? Memahami lagi kesimpulan rapatnya harus ada yang kita simpulkan dari pertemuan ini. Boleh kami turun tiketnya tapi Pemerintah bisa begini *nggak*? Ini kan begitu, itu

yang harus disampaikan kepada kita Pak, *nggak* usah malu-malu Pak Daniel. Sampaikan saja yang Bapak bisa ngomong di sini, inilah forumnya *gituloh*.

Kemudian oke kita bisa *recovery* Pak, kalau kondisi seperti ini, ini kan kita cari titik temu di sini. Kami tidak bicara *corporate* di sini Pak Garuda ya, kalau bicara *corporate* Bapak di Komisi VI Pak tidak di sini, kita bicara operasional di sini Pak. Operasional dalam artian operasional kepentingan masyarakat, kepentingan rakyat Pak. Harga tiket ini mahal ada faktor Garuda juga ini, pesawatnya kurang, permintaan banyak, armada sedikit, berlaku hukum ekonomi, mahal harga tiket Pak, kan *gitu*.

*Nah*, sekarang mudah-mudahan Garuda *nggak* jadi pailit, *nggak* jadi pailit saya baca di media. Mudah-mudahan pesawat Garuda datang lagi bawa banyak sehingga unitnya lebih banyak, rutenya bisa lebih banyak kemudian pilihan bisa lebih banyak. Berlaku lagi hukum ekonomi Pak, persediaan banyak, permintaan berimbang, harga turun.

*Nah*, ini tapi pertanyaannya kapan, kan *gitu*. Sementara kita terima keluhan terus, tiket mahal, tiket mahal itu yang nyampai di kami Pak. Tadi Pak Daniel Putut bilang ini kalau pakai batas atas batas bawah masih diberlakukan saja masih diberlakukan ada satu rute Bapak ambil contoh tadi *full* pun masih tidak untung. Bagaimana kalau nanti mereka tutup penerbangan sementara masyarakat perlu *gituloh* Pak Dirjen. Bagian kita ini adalah masyarakat perlu, kita bisa naik pesawat ketika kita mau naik pesawat, pesawatnya ada.

Jadi saya rasa itu barangkali supaya kita nanti *nggak* ke mana-mana ini. Rapat kita ini Pak, jadi saya juga mau maskapai ngomong aja di sini. *Nggak* perlu kita ngomong di luar ruang rapat ini, sampaikan saja di sini Pak apa yang bisa kita berikan dukungan politik dari DPR ini. Ini DPR Pak kami mewakili DPR ini, Komisi V karena membidangi soal ini, apa yang bisa disampaikan sampaikan saja. Inilah forumnya, sehingga nanti bisa *ndak* kita sepakati, *gituloh*.

Saya rasa itu saja saya *nggak* pingin lebih jauh lagi ya, nanti tolong kalau masih ada yang mau bicara dari maskapai lain, yang belum dibicarakan oleh Garuda dan Lion Group tadi silakan. Tapi kalau masalahnya sama *nggak* usah *gitu* Pak, kalau persoalannya sama *nggak* usah lagi ditambahkan, itu sama saja persoalannya. Terima kasih, saya kembalikan kepada Pak Tamliha.

#### **KETUA RAPAT:**

Terima kasih, Ketua.

Dari Sriwijaya Air, Bapak Captain Ardana Sitompul. Silakan kalau ada yang belum disampaikan, sampaikan.

#### **CEO SRIWIJAYA AIR (Capt. ARDHANA SITOMPUL):**

**Selamat pagi,  
Pimpinan Komisi V, terima kasih atas kesempatan yang diberikan.**

Dalam kesempatan ini kami dari Sriwijaya Air menyampaikan bahwa ada beberapa hal yang bisa kita diskusikan untuk mengembalikan proporsi dari alat produksi yang sebelum masa pandemi dan di kondisi setelah ini. Salah satunya terkait dengan aturan-aturan yang memang sudah dibuat oleh regulator terkait dengan batasan usia pesawat dan juga terkait dengan aturan perpajakan yang menyangkut dari *sparepart* untuk pesawat.

Jika memang dimungkinkan Pak, artinya kami melihat ada potensi bahwa kita bisa meningkatkan alat produksi yang ada di saat ini tentunya dengan pertimbangan-pertimbangan relaksasi terhadap aturan-aturan yang mungkin sudah diberlakukan. Kira-kira demikian Pak, terima kasih, selamat siang.

**KETUA RAPAT:**

Terima kasih, Pak Ardhana. Silakan, Pak Ahmad Captain Ahmad Sadikin, Direktur *Security Air Asia*.

**SAFETY DIRECTOR SECURITY AIRASIA INDONESIA (Capt. AHMAD SADIKIN):**

***Assalamualaikum warrahmatullahi wabarakatuh,***  
**Selamat siang,**

Terima kasih, Pak, atas kesempatan yang diberikan kepada PT Indonesia Air Asia. Saya mewakili Ibu Direktur yang berhalangan hadir, saya dari Safety Director.

Untuk Indonesia Air Asia sendiri Pak lebih kurang hampir sama Pak tapi saat ini yang kami lakukan upaya adalah, betul yang disampaikan tadi Pak. Meningkatkan dari alat produksi dan armada dan memang saat ini masih ada terkendala dengan adanya kesiapan dari MRO, Pak.

Jadi dari beberapa MRO yang ada itu belum bisa menampung untuk kita bisa menghidupkan kembali pesawat untuk bisa menyampaikan *service* kepada penumpang kami Pak. Selebihnya, lebih kurang sama, Pak.

Terima kasih.

**KETUA RAPAT:**

Makasih.

Demikianlah penjelasan dari para pemangku kepentingan pada pagi menjelang siang hari ini. Selanjutnya, ada beberapa anggota yang ingin memberikan respon terhadap paparan yang disampaikan oleh Bapak-Ibu sekalian. Yang pertama silakan, Pak Sudewo.

**F – P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**



Terima kasih,

***Assalamualaikum warrahmatullahi wabarakatuh,***

**Pimpinan yang saya hormati,  
Kawan-kawan Anggota Komisi V yang saya hormati,  
Dari Plt. Dirjen Perhubungan Udara, dari Angkasa Pura I, Angkasa Pura II,  
Airnav, Garuda, Sriwijaya dan yang lain yang tidak bisa saya sebut satu  
per satu yang saya hormati,**

Ini sangat saya rindukan sesungguhnya, rapat dengar pendapat dengan *stakeholder* ini. Karenanya banyak dinamika yang terjadi yang dirasakan oleh masyarakat, tapi terlalu lama kami menunggu supaya bisa saya sampaikan kepada para *stakeholder* ini. Dan, *alhamdulillah* pada pertemuan ini ya, tadi ditekankan, ditegaskan oleh Ketua Komisi supaya ini tidak seremonial ya, ini betul-betul substansif dan ada roh-nya.

Pertama kepada Dirjen Perhubungan Udara Plt., Plt. sudah mendengarkan secara langsung ya laporan ya. Baik itu progres maupun keluhan dari semua yang hadir di sini baik dari Lion, baik dari Garuda, dari Angkasa Pura dan semuanya. Coba jelaskan Plt. Dirjen Perhubungan Udara, bagaimana mengatasi hal-hal yang dihadapi oleh *airline* ini ya.

Misalnya dari Lion, penumpang penuh saja tidak akan untung *gitukan*, ini sesuatu yang ironis sekali bagaimana hal ini bisa terjadi. Apakah hal yang semacam ini Dirjen Perhubungan Udara baru tahu kali ini ataukah sudah tahu sebelumnya gitu ya, kalau sudah tahu sebelumnya apakah sudah dilakukan cek atau audit oleh Perhubungan Udara bahwa itu valid, bahwa itu fakta atau tidak begitu, dalam rangka untuk menyusun satu kebijakan mencari solusi-solusi dari berbagai hal yang dihadapi.

Karena penerbangan ini tolak ukurnya, satu keberhasilan penerbangan yang dilakukan oleh semua *stakeholder* itu ada empat. Yang pertama adalah keselamatan, yang kedua adalah tarif yang bisa terjangkau, tidak lantas menuntut semurah-murahnya, tapi juga jangan sampai terlalu tinggi, ini tarif ya. Kemudian yang kedua adalah kenyamanan, kenyamanan itu terutama terkait dengan jadwal penerbangan yang tepat waktu yang *ontime gitu* ya.

Kemudian juga dari semua yang terlibat dalam dunia transportasi penerbangan udara, itu merasakan satu keuntungan tidak ada yang dirugikan sama sekali. ini mesti dipikirkan betul oleh Kementerian Perhubungan, Plt. Direktorat Perhubungan Udara, supaya tolak ukur ini, keempat-empatnya ini itulah yang ingin kita capai. Kita melangkah, ikhtiar, berusaha dengan strategi kebijakan empat inilah yang akan kita tuju. kalau empat hal ini tidak tercapai, itu berarti satu kegagalan terhadap kinerja Kementerian Perhubungan Udara.

Pertama yang dikeluhkan oleh masyarakat adalah harga tiket penerbangan. Jadi harga tiket penerbangan itu seolah-olah diukur dengan perbedaan kualitas pelayanan. Padahal kualitas pelayanan oleh Kementerian Perhubungan hanya menggunakan satu tolak ukur. Yaitu standar pelayanan

minimal, standar pelayanan minimal sama, tetapi harga tiketnya berbeda ya. Misalnya harga premium Garuda, harga tiketnya jauh lebih tinggi jika dibandingkan dengan Sriwijaya, Batik Air, Lion ya.

Tetapi juga ternyata estimasi time pada saat datang maupun pada saat berangkat itu tidak tepat. Estimasinya itu ternyata meleset terlalu jauh, begitu meleset terlalu jauh. Jadi ini artinya kan bahwa perbedaan harga tiket tersebut tidak hanya bisa didasarkan karena pelayanan standar pelayanan minimal. Itu coba dicek oleh Kementerian Perhubungan, ya oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Estimasi waktu kedatangan dan estimasi waktu keberangkatan itu, itu kira-kira tepat waktu atau tidak, mengapa kalau ini terjadi itu kan perlu dikaji ya. Akhir-akhir ini bahkan banyak sekali *airline* yang tidak tepat waktu, baik itu berangkat maupun baik itu datang, seperti Citilink. Citilink itu kira-kira di akhir Tahun 2021 pada awal Tahun 2022 bulan Januari itu atau Februari itu sangat bagus Citilink tepat waktu, presisinya sangat tinggi *gitu* ya. Tetapi tiga bulan terakhir ini terjadi kekacauan *gitu*, ETA maupun ETD nya itu meleset terlalu jauh.

Ini apakah perhubungan udara tahu, apakah sudah diadakan analisa dengan satu evaluasi mengapa hal ini terjadi, saya hanya kasih satu contoh itu adalah Citilink. Terhadap Batik Air terhadap yang lain, bahkan Garuda pun seperti itu *gitu*.

Ini kemudian juga akses ke bandara Soekarno-Hatta, akses ke Bandara Soekarno-Hatta. Sebenarnya Angkasa Pura II dengan KAI ini kan sudah diberikan amanat untuk melakukan pengelolaan terhadap kereta bandara Soekarno-Hatta melalui kalau *nggak* salah melalui PT Train Link ya. Tetapi okupasinya sampai sekarang di bawah dari 25%. Mengapa hal ini bisa terjadi? Mengapa hal ini bisa terjadi? *Gitukan*. Apakah sudah dilakukan evaluasi oleh Angkasa Pura II, oleh KAI dan oleh Dirjen Perhubungan Udara.

Saya tidak mau berbicara soal ini untung atau rugi, itu bukan ranah kami di Komisi V, kami berbicara soal pelayanan transportasi *gitukan*. Bagaimana okupasinya itu lebih rendah ya, ini terkait dengan pelayanan. Kami tegaskan lagi bahwa Komisi V ini terkait dengan pelayanan transportasi, kinerja pelayanan transportasi, bukan masalah untung atau rugi.

Kalau saya cermati mengapa ini okupasi rendah karena kereta bandara itu hanya pada satu titik. Ya meskipun ada fitur *skytrain* yang mengantar ke terminal 1, terminal 2, ke terminal 3. Tetapi merasa, kan tidak nyaman apalagi kalau bawa barang-barang dengan bagasi yang lebih banyak. Tapi mengapa ini tidak dievaluasi, mengapa tidak poin ke poin, ke terminal 1, terminal 2 atau terminal 3.

Bahkan cenderung Angkasa Pura II ini memperlemah kereta bandara, yaitu dengan memperluas, mempersiapkan lahan seluas-luasnya, memperbanyak lahan parkir. Sehingga memudahkan bagi kendaraan pribadi

untuk menggunakan fasilitas itu, sehingga sulit atau mereka semakin tidak semangat untuk berpindah ke kereta bandara.

Juga kepada Angkasa Pura II, Angkasa Pura II mestinya ya bisa melakukan satu pencermatan secara otentik. Bahwa pelayanan Angkasa Pura di Bandara Soekarno-Hatta ini itu sangat jauh daripada kenyamanan. Coba dibayangkan satu pintu masuk kemudian dia harus berjalan kaki ke pintu-pintu yang sangat tidak manusiawi. Misalnya ke pintu 26, 27, 28 dari satu pintu masuk baik itu berangkat maupun itu pulang. Ini unsur manusiawinya tidak ada sama sekali, kalau kita yang masih muda tidak masalah yang masih sehat tidak masalah. Bagaimana dengan lansia, dan ini terjadi sudah lama sekali, mengapa tidak dilakukan evaluasi oleh Angkasa Pura II.

Kalau itu disiapkan dengan mobil apa itu dengan mobil bandara yang *car* mini itu ya kan. Tapi mengapa itu terjadi hanya pada beberapa orang, beberapa penumpang saja, ketidakadilannya itu sangat terlihat. Ketika ada yang masuk dia bilang ini bukan, untuk penumpang Citilink, ini hanya untuk penumpang Garuda. Apakah memang betul ada perlakuan semacam ini ya?

Ini saya lihat saya cermati bahwa terjadi semacam ini tuh karena persoalan makro yang sengaja tidak diperhatikan oleh Angkasa Pura II mungkin juga kepada Angkasa Pura I. Yaitu tentang desain, tentang *layout* bandara. Jadi *layout* bandara itu jangan hanya mempertimbangkan unsur kemegahan, unsur kemewahan, unsur keindahan. Tetapi juga unsur humanis manusiawinya juga.

Saya melihat bandara-bandara baru di mana-mana itu hanya fokus terhadap kemegahan dan kemewahan, menonjolkan arsitektur modern tetapi unsur humanismenya kurang. Kalau dibandingkan dengan Terminal 1 dan Terminal 2 Soekarno-Hatta. Kalau Bapak-Ibu melihat mungkin ini adalah jadul ya kan, sudah tertinggal, tetapi unsur humanis dan manusiawinya sangat tinggi. Dia datang maupun berangkat itu tidak jauh dengan parkirnya pesawat, inilah unsur humanis dan unsur manusiawi.

Seperti juga ini Pak Faik, Angkasa Pura I, Bandara Ahmad Yani Semarang. Sebenarnya apa tujuannya bagasinya ada di pinggir sana, dia begitu turun dari pesawat harus jalan kaki jauh sampai ke tempat bagasi. Dari tempat bagasi kemudian jalan jauh lagi ke pintu keluar, ini *nggak* ada fungsinya sama sekali. Jadi saya hanya memberi masukan kepada Angkasa Pura I dan Angkasa Pura II dalam hal merancang atau mendesain bandara itu masukanlah unsur-unsur manusiawi yang humanis begitu.

Dan yang lagi saya ingin masukan, bahwa bandara itu adalah wajah daripada Bangsa Indonesia. Kalau sebagai wajah bangsa Indonesia, ya tunjukkan, tonjolkan jati diri bangsa. Kalau ada di satu daerah ya tonjolkan jati diri satu daerah *gitu*. Jadi arsitekturnya itu jangan hanya berorientasi pada satu kemegahan atau kemewahan. Tetapi suatu saat belum tentu yang kemegahan kemewahan sekarang ini bisa dikatakan megah atau mewah pada saatnya nanti *gitukan*.

Kemudian juga saya ingin memberikan masukan kepada,

**KETUA RAPAT:**

Pak.

**F – P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Dirjen Perhubungan.

**KETUA RAPAT:**

Pak Sudewo, Kalau bisa dipersingkat.

**F – P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Kepada, ini karena banyak jadi, jadi banyak. Nanti *insyaAllah* teman-teman juga *nganu* apa memberi waktu juga kepada saya, karena banyak ini maskapai coba. Kalau memang mau sedikit ya lebih baik Dirjen Perhubungan Udara atau AP I, AP II saja yang diundang ya kan, *nggak* usah – *nggak* usah dengan yang lain *gitukan*.

Tarif penerbangan ini kan ada beberapa komponen yang menentukan tarif penerbangan. Tadi disampaikan oleh Dirjen Kementerian Perhubungan dan yang lain bahwa dipengaruhi oleh avtur, bahwa dipengaruhi oleh komponen, bahwa dipengaruhi oleh RMO ya, MRO ya kan.

Avtur, saya mencatat di Tahun 2019 avtur itu turun, turun drastis rendah sekali. Tapi TBA-nya juga naik, berarti kan tidak bisa dijadikan pedoman. Bahwa komponen ini konsisten dijadikan pedoman untuk menentukan TBA-nya, ya kan, Tahun 2019. Kalau dilihat dari komponen kurs rupiah, kurs rupiah konsisten stabil *gitukan*. Tapi mengapa ini bisa terjadi? Coba Plt. Dirjen Perhubungan Udara itu betul-betul bisa menjadi koordinator, *leading sector* ya supaya bisa mengatasi persoalan-persoalan seperti ini.

Kita tahu bahwa dari dampak pandemi covid-19 dua tahun itu, itu memukul dunia usaha penerbangan ya. Begitu tidak sehatnya keuangan Angkasa Pura I, Angkasa Pura II dan semua *airline gitu*. Apa kebijakan Kementerian Perhubungan yang bisa diperbuat terhadap masing-masing *airline* ini dalam rangka membantu keuangan mereka yang sedang tidak sehat.

Coba apa yang diusulkan, apakah memberikan bebas bea masuk suku cadang itu ya sehingga suku cadang tidak menjadi tinggi ya. Dengan suku cadang tidak tinggi itu akhirnya berdampak pula terhadap tarif, apakah hal yang semacam ini sudah dikorelasikan oleh Kementerian Perhubungan atau tidak, ya atautkah itu dibiarkan begitu saja.

Mestinya kan ada satu rekayasa kebijakan atau strategi dalam rangka membantu *airline*. Ya misalnya dengan bebaskan bea masuk suku cadang sehingga tidak terlalu tinggi untuk itu. Hingga bisa benar-benar *maintenance*

atau MRO-nya itu betul-betul diperhatikan oleh *airline*. Ya bagaimana juga pengawasan terhadap regulasi, maupun juga sifatnya teknis *gitu*.

Saya ingatkan juga kepada Airnav, ya Airnav saya kira *performance*-nya Airnav sekarang sudah bagus. Tetapi di bandara-bandara tertentu yang ada pelatihan penerbangan Angkatan Udara itu, supaya diperhatikan supaya *near miss*-nya itu tidak terjadi begitu ya, itu saya kira dari kami.

Kemudian yang terakhir kepada Dirjen Perhubungan Udara, keselamatan di pedalaman Papua ini tolong menjadikan perhatian secara sungguh-sungguh. Karena seringkali terjadi kecelakaan di sana, jadi apa yang terjadi di sana itu ya kan terjadi. Itu masukan dalam sebuah program, program keselamatan secara khusus oleh Dirjen Perhubungan Udara. Sehingga hal-hal yang terjadi itu tidak akan terulang kembali.

Saya kira itu Pimpinan, terima kasih.

*Assalamualaikum warrahmatullahi wabarakatuh.*

#### **KETUA RAPAT:**

*Walaikumsalam*, terima kasih Pak Sudewo. Sudah pantas jadi Menteri kalau menjelaskan itu *nggak* membaca teks *gitu*. Pak Tamanuri.

#### **F – P. NASDEM (Drs. H. TAMANURI, M.M.):**

*Assalamualaikum warrahmatullahi wabarakatuh,*

**Yang saya hormati Pimpinan, Pak Ketua dan Wakil Ketua serta kawan-kawan Anggota Dewan,**

**Yang saya hormati Pak Dirjen Perhubungan Udara, Ibu Kepala Airnav, Bapak Direktur atau yang mewakili Garuda, Angkasa Pura I, Angkasa Pura II.**

**Kemudian Direktur Lion, Direktur Sriwijaya dan hadirin yang berbahagia.**

Hampir sama sebetulnya apa yang disampaikan oleh Pak Dewo tadi pikirannya tidak jauh dari situ. Karena ini adalah yang dirasakan oleh kita-kita yang menggunakan jasa penerbangan. Saya tidak bisa merinci ke mana yang harus saya tanya ini, apakah ke Direktur, apakah Dirjen tapi Bapak-Bapak catat saja ke mana, nanti yang *nyenggol* itu yang jawab.

Saya pernah dua kali ke toilet karena saya turun di pintu 28, karena jauhnya berjalan ke depan *situ* sehingga harus mampir ke luar toilet. Bayangkan Pak karena umur sudah 71 tahun, yang kalau masih muda-muda ini masih bisa lari dia. Tapi bagi kita yang sudah tua luar biasa ini. Kenapa Pak Jhonni ada apa? Perasaan-perasaan saja itu, padahalnya masih muda ini.

Saya *nggak* tahu bagaimana caranya lagi kita membuat kondisi ini masih supaya nyaman. Karena memang sudah dibentuk sedemikian rupa, dibuat satu garis sedemikian rupa dari pintu 1 sampai pintu, 1 keluar negeri ya? Dari pintu

11, dari pintu 11 sampai ke pintu 28. Jadi ini kalau masih muda memang bagus ini jalan kaki, seperti Pak Syarif waktu itu jalan kaki dia dikasih kendaraan *nggak* mau, jalan kaki karena olahraga. Tapi kalau kami yang sudah agak dewasa ini, gimana Pak Ketua? Cocok ya, yang sudah agak dewasa. Itu habis nafas apalagi kalau dari luar daerah itu biasanya beli oleh-oleh, ditenteng sedemikian rupa. Sehingga hampir putus rasanya kita punya telunjuk sampai di situ.

*Nah*, kalau ini dari pihak Angkasa II, Angkasa II apa Angkasa I ya? Di Soekarno-Hatta II ya? Angkasa II mesti segera lah mengambil langkah-langkah. Setidak-tidaknya itu mobil kecil itu diperbanyak, jangan hanya 2-3 aja sedangkan penumpangnya saja 200-an orang. Ini harus berebut lari-lari, kasian sama yang nenek-nenek, kalau bagi kami yang masih remaja *nggak* apa apa, *nggak* jadi masalah itu.

Selanjutnya, mengenai harga tiket *kok* bisa *nggak* sama ya heran saya. Saya ini orang Lampung, saya naik Batik, ini *nggak* ada kawan dari Batik ya? Ada?

#### **KETUA RAPAT:**

Ada Lion Air Pak.

#### **F – P. NASDEM (Drs. H. TAMANURI, M.M.):**

Saya naik batik 1 juta 100, tapi naik yang lain di bawah 1 juta. Jadi ini apa ada yang menggunakan bensin, apa ada yang menggunakan avtur, *nggak* tahu saya, tapi *kok* bisa begitu, solar mungkin, solar ya? *Nah*, itu, jadi bisa berbeda, jadi apa yang membedakan ini. Kemudian, lagi di samping itu kenapa kalau saya balik dari Lampung ke Jakarta lain lagi harganya hanya 500. Jadi kenapa ini bisa *nggak* sama? Apakah apakah kalau dari Lampung ke Jakarta ini *mendek* dia kira-kira, *mendek*. Apa atau yang disampaikan Bapak tadi yang tadinya 35 menit jadi 50 menit kalau, muter itu *tuh*. Saya *nggak* tahu, ini perlu penjelasan supaya hati ini tentram Pak. Kalau *nggak* kalau *nggak* ya agak gemes dia tuh.

Kemudian ini kawan-kawan pernah juga sayang yang satu sudah agak dewasa dia, si Irmadi Lubis. Kami naik salah satu pesawat, *nggak* perlu disampaikan karena ini adalah rahasia perusahaan. Kami diturunkan di pelataran parkir, mobil yang nunggu *nggak* ada. Setiap mobil lewat kami stop *nggak* mau stop. Sedangkan kami pakai pin macam gini, sedangkan kami yang pakai pin macam begitu perlakuannya, apalagi kalau masyarakat biasa. *Nah*, ini perlu diperhatikan Pak, sudah *ngejerit-ngejerit* bahwa *nyetop* mobil-mobil itu baik mobil yang kecil atau mobil bus yang besar *nggak* mau berhenti. Itu di Terminal 2 itu Terminal 2.

Kemudian kita berterima kasihlah sekarang ini bahwa kondisi kita jauh berubah dibandingkan setahun yang lalu bahwa sudah ada kebebasan, tinggal lagi duitnya. Kalau *nggak* ada duit walaupun bebas *nggak* bisa itu. Tinggal cari duitnya jadi kita bisa menggunakan jasa daripada pesawat-pesawat ini.

Saya rasa ini adalah bukan mau mempermalukan bukan apa-apa tapi untuk koreksi kita bersama supaya di masa yang akan datang kondisi lebih baik lagi, terima kasih.

*Assalamualaikum warrahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

*Walaikumsalam*, makasih Pak Tamanuri. Beberapa hari yang lalu saya ketemu beliau ini di rumah sakit. Saya tanya-tanya apa penyakitnya, ternyata baru tahu sekarang. Jari nyaris putus bawa oleh-oleh. Dari *gate* 28 ya, itu Pak perlu diingat, *gate* 28 mesti begitu. Selanjutnya, Pak Fauzi silakan.

**F – P. GOLKAR (MUHAMMAD FAUZI, S.E.):**

Makasih,

*Assalamualaikum warrahmatullahi wabarakatuh,*

**Yang saya hormati Pak Ketua beserta teman-teman Komisi V,  
Yang saya hormati Dirjen Kementerian Perhubungan Udara, Bapak  
Angkasa Pura I maupun II, Airnav, terus Bapak-Bapak dari maskapai  
penerbangan baik dari Garuda, Lion, Air Asia, satu lagi Sriwijaya ya kalau  
nggak salah ya,**

Ada beberapa hal Pak, yang apa yang ingin saya tanyakan Pak, pertama untuk Pak Dirjen. Saya ingin tanya Pak, ini pertama saya ingin bicara tentang pesawat haji Pak. Sekarang ini pesawat haji Pak, kebetulan saya pernah di Komisi VIII Pak ya, pesawat haji yang digunakan, *nggak* tahu tahun ini, itu selalu hanya ada dua Pak. Yang pertama Garuda, kemudian Arab Saudi *Airline* kalau *nggak* salah.

*Nah*, ini kan sistem ekonomi juga, Pak, pada saat pilihannya terbatas otomatis berdampak kepada harga, Pak. *Nah*, kalau seandainya pilihannya banyak kemungkinan akan mengurangi biaya ongkos haji. Apalagi sekarang Garuda dalam kondisi yang tadi disampaikan. Saya *nggak* tahu tahun ini siapa yang mengisi pengganti Garuda tetap Garuda atau Lion masuk di sana, *gitu*.

Sebenarnya apa Kementerian Perhubungan mempunyai wewenang atau mempunyai andil untuk menentukan atau paling tidak memberikan masukan, maskapai penerbangan mana yang akan digunakan dalam pemberangkatan jamaah haji Pak. Selain Kementerian Agama ya Pak ya, mungkin dari sisi teknis hajinya mungkin Kementerian Agama. Tapi dari sisi teknis penerbangannya, keberangkatannya saya pikir di situ ruang teman-teman Kementerian Perhubungan bisa ambil andil di dalamnya Pak *gitu*.

Kemudian, apa kalau seandainya suatu daerah terjadi bencana Pak itu bantuannya apakah tetap mengikuti tarif ya Pak ya, bantuan-bantuannya tarif yang umum Pak.

Selanjutnya, kalau saya agak kurang setuju tadi disinggung mengenai kalau seandainya tujuannya persepsi saya tadi disinggung mengenai umur pesawat ya. Kalau umur pesawat itu ditoleransi, karena itu bagian daripada keselamatan Pak. Jadi jangan mau diundur lagi Pak, kalau dimajukan makin bagus Pak. Karena kami ini kan pegguna *gitu*.

Kemudian Pak ini daerah-daerah pariwisata juga sekarang apa mudah-mudahan bisa lebih baik Pak ya terutama dalam apa jadwal penerbangan. Kalau kita lihat di Bali kan banyak yang pergi kesana yang saya kenal. Mereka agak mengeluhkan *kok* pesawat ke Bali penerbangannya makin lama makin sedikit ya, sementara di sana APBD nya ditopang oleh pariwisata Pak, dan APBN memasukan untuk APBN juga cukup lumayan Pak *gitu* Pak.

Kemudian Pak saya singkat-singkat saja Pak karena ada beberapa hal yang ingin ditanyakan. Kemudian ada metode pengendalian dan pengawasan Pak, keselamatan penerbangan. *Nah*, apabila ada satu maskapai tidak melakukan ini Pak apa yang dilakukan Pak.

Kemudian ini mengenai tarif, saya juga ingin mengetahui Pak. Sebenarnya pembahasan tarif ini berapa akhirnya pas ditentukan, siapa saja yang terlibat Pak *gitu*. Kalau juklak juknisnya kan sudah jelas Pak, tapi siapa saja yang terlibat itu kelihatannya perlu juga disampaikan.

Yang terakhir Pak saya pernah juga sampaikan ini Pak, di sini ada tarif angkutan udara perintis. Ada di sini juga ada ruang di mana ada usulan dari daerah Pak ya apabila ada rute baru. Ya saya mengingatkan lagi Pak kalau bisa dari Rampi Palu Pak dibuka rutenya Pak. Dulu pernah, ada tapi setelah itu tidak ada Pak karena banyak sekali orang Rampi yang tinggal di Palu, Pak, itu untuk Bapak.

Kemudian untuk Ibu, saya ingin mengetahui Bu bagaimana koordinasi Ibu dengan BMKG Bu secara lebih rinci Bu ya. Hak apa kewajiban Ibu sampai di mana setelah itu BMKG kewajibannya sampai di mana, sepemahaman saya kan data itu mungkin secara keseluruhan perkiraan cuaca BMKG yang melakukan kemudian disodorkan ke Ibu. *Nah*, Ibu bagaimana itu, itu perkiraan saya Bu ya, *nggak* tahu benarnya atau seperti apa.

Kemudian saya juga ingin mengetahui Bu dengan kondisi alat yang sekarang Bu, yang sekarang ini. Tadi Ibu juga sudah mengeluhkan masalah anggaran *gitu* Bu ya yang apa alat-alatnya memprihatinkan. Dengan kondisi alat yang sekarang ini apakah sudah memenuhi standarisasi keselamatan Bu? Jangan sampai alat yang ada sebenarnya tidak memenuhi standarisasi keselamatan Bu. *Nah*, ini juga apa perlu apa informasi dari Ibu.

Kemudian ini informasi saja Bu, mudah-mudahan salah Bu ya. Saya dulu pernah didatangi beberapa orang Bu, apakah sekarang sudah selesai ataupun itu hanya isu belaka katanya ada teman-teman Airnav yang honor ada pemotongan gaji Bu, *nah*, ini saya juga ingin tahu informasinya Bu. Karena kalau ini dipotong tugasnya asal-asalan bahaya pesawat turun ini Bu. *Gitu* Bu, itu Bu, itu untuk Ibu.



Selanjutnya, untuk Angkasa Pura, sebelum Angkasa Pura mungkin kalau Garuda saya ya cukup prihatin lah Pak. Maskapai yang boleh dikatakan mungkin idaman teman-teman Anggota Dewan kalau ke daerah. Tidak menafikan yang lain Pak ya, tidak menafikan yang lain, realitasnya seperti itu. Tapi kondisinya sekarang memprihatinkan, bahkan kadang-kadang Pak jujur Pak kalau kita tanya ke teman-teman di Garuda di pesawat, kenapa Garuda seperti ini ya? Mereka sendiri bingung Pak, *gitu*. Garuda kemarin itu hampir relatif itu jarang sekali *seat*-nya itu kosong Pak, tapi kenapa bisa begini?

*Nah*, mudah-mudahan ini jadi pelajaran Pak, mungkin kalau Bapak bisa sampaikan kenapa Garuda bisa seperti ini di sini, mungkin bisa lebih baik, ada baiknya pelajaran buat kami, buat kita *gitu* Pak. Karena ini sangat memprihatinkan lah.

Kemudian untuk Lion Air saya juga agak kurang setuju tuh Pak tadi Bapak, apa ini istilah saja Pak ya Bapak tadi mengistilahkan keuntungan 100% Pak. Bagi saya transportasi umum ini adalah bagian dari kebutuhan publik Pak, *nah*, karena dia kebutuhan publik negara harus hadir di dalamnya. Dan, tidak boleh hanya berfikir masalah *profit oriented* semata. *Nah*, saya *nggak* paham 100% yang disampaikan oleh Bapak 100% model bagaimana *gitu*. Sehingga tadi ada beberapa teman, senior saya tadi sebelum saya bicara tadi disampaikan *kok* sama jaraknya cuma beda pulang dan pergi, perbedaannya kurang lebih hampir 50% Pak, ini kan sangat sangat dilematis.

*Nah*, kemudian bagi saya Pak masalah mahal tiket sebenarnya bukan karena apa bahan bakarnya dan lain-lain. Kalau saya melihat jangan-jangan juga ya minta maaf kalau saya salah ini Pak. Jangan-jangan juga maskapai penerbangan di luar Garuda memanfaatkan momentum ini. Momentum kurang pesawat dari Garuda, tadi cuma tinggal berapa 30 dari 100 lebih Pak ya.

Itu kan cukup banyak Pak, kekosongan ini jadi momentum ini dimanfaatkan *gitu*, apa pesawatnya berkurang, pengguna transportasi juga semakin tinggi. Jadi jangan-jangan ini permainan momentum saja, bukan permainan permasalahan variabel-variabel itu yang tadi disampaikan. Oke lah kalau ada pengaruhnya berapa % kira-kira *gitu*, karena bicara bisnis ini kan juga bicara tentang momentum *gitu*. Waktunya seperti orang usaha kalau lebaran pasti momentumnya untuk cari keuntungan sebaik-baiknya bukan sebesar-besarnya.

Ini untuk Angkasa Pura I dan II lah mana yang mau menjawab ya, terus terang saja memang jarak antara harga tiket Pak memang terlalu jauh Pak. Tiket bisnis dan ekonomi itu sangat jauh sekali, *nah*, itu kenapa seperti itu? *Gitu* itu perbedaannya bisa dua kali sampai tiga kali lipat, hampir semua maskapai penerbangan itu. *Nah*, saya juga ingin mengetahui itu.

*Nah*, kemudian memungkinkan *nggak* Pak Dirjen, ada aturan yang mengenai tentang *delay*, terus terang saja di *delay* ini masyarakat banyak dirugikan, *delay*-nya sudah sembarangan sekarang. Bahkan sekarang ada *delay* yang menarik, apa *delay* tentang bagasi, bukan *delay* apa, tutup bagasi itu lebih cepat tanpa sepengetahuan kita. Bagasi kan biasanya satu jam *gitu*,

ini kadang-kadang satu jam setengah kadang-kadang dua jam sudah ditutup, dua jam sudah ditutup, ini kan merugikan konsumen.

Kalau memang memungkinkan ada aturan tentang *delay* itu coba kita bicarakan Pak. Dan di *delay* itu juga kasian juga konsumen yang jadi korban tapi tidak ada apa efek yang didapat juga oleh konsumen. Misalkan selama dia di *delay* ditanggung oleh maskapai penerbangan, dulu masih ada begitu, sekarang relatif *nggak* ada, *nggak* ada yang didapatlah oleh konsumen.

Kemudian khusus untuk di Bandara Hasanuddin, Angkasa Pura II ya? I ya? Ya, saya mudah-mudahan makin cepat makin baik itu diselesaikan. Kemudian juga ada kemarin saya sampaikan ke Pak Dirjen, itu Pak di ujung bandara Pak kalau malam hari Pak atau subuh antara jam 2, jam 3, jam 4. Konsumen pengguna apa transportasi pesawat, turun dia kadang-kadang bis itu ndak mau masuk ke dalam Pak itu cukup jauh Pak.

*Nah*, kalau memungkinkan itu disediakan alat untuk transportasi ke dalam atau kerjasama dengan transportasi umum di sana untuk ada rute yang masuk ke dalam Pak. Saya *nggak* sekali dua kali Pak sering kali saya melihat masyarakat jalan kaki Pak, itu jaraknya cukup lumayan Pak apalagi bawa berat yang bawa-bawaannya begitu berat ya saya melukiskan apa yang disampaikan Pak Tamanuri tadi Pak. Kalau seumur-umur beliau bawa bukan saja bingkisan tapi ini tas yang beratnya cukup lumayan Pak. *Nah*, kalau itu bisa disiasati saya pikir itu lebih baik.

*Nah*, ini masalah parkir pesawat juga Pak, saya merasa terus terang saja kebetulan Dapil saya di Indonesia bagian timur Pak, Sulawesi Selatan. Kalau saya naik Garuda dan Citilink, kita ini saya merasa orang dari sana tidak diberlakukan adil. Karena sering sekali pesawatnya selalu di ujung Pak, tapi kalau kita pulang, kalau pergi masih oke lah bisa kadang-kadang di nomor bagus *gitu* ya, atau nomor sepatu. Ini kalau pulang selalu dari Sulawesi itu baik Garuda maupun Citilink *nah*, mungkin Garuda juga bisa menjawab ini. Kenapa pesawat kami selalu pintunya pintu paling nomor sepatu Pak? Jauh sekali, sudah begitu fasilitasnya *nggak* ada.

Dan, yang anehnya juga itu kalau kita pesawat baru dibuka Pak, ini kan ada pendamping Pak ya, kelihatannya pendamping dari maskapai penerbangan masing-masing. Itu Pak tidak manusiawi Pak, mereka membimbing kita itu dengan menggunakan HP Pak *nggak* ngelihat Pak penumpangnya di mana Pak. Kadang-kadang dia ke kiri, kita eh ini *kok* dia salah, kita pengambilannya ke kanan, karena yang dilihatin HP Pak, ini bicara pelayanan *gitu*. Ini *nggak* sekali dua kali, mungkin karena kita sering menggunakan transportasi pesawat ini luar biasa. Sehari-hari kami temui Pak, pegang HP Pak, buka ini sudah megang HP saja. Memang dia jalan di depan kita, tapi *nggak* ngelihat kita. Tidak ada pendampingan oh ini loh diarahkan *gitu*.

Begitu juga kenapa tidak semua pesawat menggunakan, apa istilahnya, tangga apa garbarata ya? *Gitu*. Padahal di situ tadi variabel anggaran itu tangga itu garbarata itu semua pesawat masuk anggarannya ukurannya garbarata. Kenapa sekarang banyak sekali pesawat yang hanya menggunakan

tangga yang manual? Kurang nyaman kami ini Pak, kurang nyaman, kalau kita mau menuntut variabel tarif itu tadi wah bisa bahaya juga itu Pak kalau orang yang pintar ada nakal-nakal dipraperadilan bahaya juga Pak.

Yang terakhir kalau bisa juga saya usul untuk di bandara tolong lah diperhatikan kenyamanan terus keamanan kenyamanan ini mulai dari toilet lah, memang toilet memprihatinkan kadang-kadang ya. Ya terutama kami ini yang orang islam, saya seringkali saya mengatakan kadang-kadang kita susah memelihara, kita tidak najis Pak. Karena toilet di bandara itu tidak kondusif untuk itu Pak. Bagaimana kita beristinja sesuai dengan standar itu sulit sekali, sulit sekali. Sehingga akhirnya kita tidak sholat hanya karena kita dalam kondisi oh kita najis. Jadi tolonglah diperhatikan.

Kemudian ada kalau bisa di tempat-tempat yang memang penerbangan jamaah haji dan umroh itu besar, tolonglah diberikan ruang khusus bagi jamaah haji dan umroh itu Pak. Karena mereka cukup banyak ya mendistribusikan apa, ikut andil perkembangan bandara ini. Saya pikir itu Pak Ketua, makasih.

*Assalamualaikum warrahmatullahi wabarakatuh.*

#### **KETUA RAPAT:**

Makasih Pak Fauzi, silakan Pak Bakri.

#### **F – PAN (H.A. BAKRI HM, S.E.):**

Pak Fauzi ini panjang ini kiranya ya. Baik, makasih.

**Pak Ketua dan Anggota Komisi V yang saya hormati, yang saya banggakan, makasih atas kesempatan yang diberikan kepada saya.**

Pak Nur Plt. Dirjen Udara saya doakan Pak mudah-mudahan Bapak bisa jadi Dirjen Pak. Tolong dicatat Pak, biasanya kalau saya ngomong itu *insyaAllah* Pak. Saya dari Jambi Pak.

Bu Polana, ya makasih Bu Polana ini sudah keliling-keliling ke mana-mana ini. Terus Pak Faik Angkasa Pura I, Pak Awaluddin wah *bro* Awaluddin ini sukses terima kasih banyak sama Pak Wazid hadir ya. Terus Pak Arya, makasih Garuda, ini kita sebenarnya mau ngomong Garuda ini banyak ini Pak Arya. Cuma Bapak baru sembuh kemarin jadi sebelah saya sudah ngingetin saya Pak Garuda jangan diomong-omongin lagi tapi gimana *gitu*, ya *nggak* apa apa Pak Arya ya kita anggap ini.

Karena saya ingat betul ini Pimpinan, hampir tiga periode di Komisi V ini belum pernah dulunya kita mengundang Dirut Garuda untuk hadir di Komisi V ini. Tapi pada saat Pak Irfan diangkat jadi Direktur Utama, baru satu-satunya Direktur Garuda yang hadir di rapat Komisi V pada saat itu. Jadi memang Garuda ini di bawah kepemimpinan Pak Irfan ini sangat baik dan *alhamdulillah* habis kelilit oleh utang kemarin, yang saya dengar itu kemarin saya dengar berita hampir 8 triliun Pak kerugian negara ini. Semenjak beliau *alhamdulillah*

sudah lepas ya dari, bukan maksud lepas dari mau dibubarkan itu ya itu, Pak Fauzi ini kadang-kadang.

Baik, terima kasih juga ada Pak Daniel *nih* dari Lion, terus dari Sriwijaya dari, *Nah*, iya *dong* kita ini kita termasuk penikmat pesawat Pak, pesawat ya Pak ya. Terus Pak Dadun makasih sudah hadir juga ya, baik.

### **Seluruh Bapak-Bapak-Ibu-Ibu yang saya hormati,**

Tadi Pak Ketua sudah mengingatkan kepada kita bahwa untuk membicarakan masalah langkah-langkah yang sifatnya berpihak kepada pelayanan untuk masyarakat ya, masyarakat. Pertama mungkin masalah satu, tiket. Pak Arya saya mohon maaf tadi saya suruh staf saya coba cek harga tiket dari Jakarta ke Jambi. Itu tiketnya, saya mohon maaf *nih nggak* apa-apa Pak kita buka-bukaan supaya bisa lebih baik nanti kan. *Nah*, Citilink 1.093.841, Lion 966.500 ini Pak Daniel ini memang hebat. Batik 1.057.100, Garuda *nah*, ini Garuda 1.560.000.

Kata dia murah, daripada Bapak jalan kaki dari Jambi ke Jakarta katanya. *Nah*, ini juga perlu kita bicarakan saya pikir ya. Karena bagaimanapun juga kalau saya pikiran sehat saya *sih* berpikir kalau kemarin Garuda mahal-mahal mungkin karena macam-macam itu ya. Oleh kejaksaan akhirnya mengambil satu keputusan untuk menahan beberapa teman-teman kita ya, kasus sehingga berbagai macam penyebab. Dan kita berharap dengan diberinya kesempatan kepada oleh KPPU kepada Garuda mudah-mudahan ke depan ini bisa menjadi evaluasi Pak ya.

Jadi kata orang itu Garuda di dadaku tapi *kok* Garuda mahal sekali. *Nah*, itu ini perlu menjadi pertimbangan ya, pertimbangan. Walaupun kita tahu nanti ada komandan sebelah ini akan bicara mengenai Peraturan Menteri Nomor 20 Nomor 106 ya atas batas atas, batas bawah ya Pak ya. Tapi yang penting itu mungkin perlu menjadi pertimbangan ya Pak ya.

Karena kita tahu bahwa berbicara tentang harga tiket, itu semua dibungkus tidak boleh lepas daripada keselamatan. Bukan berarti tiket itu murah, keselamatan tidak terjamin. Saya Pak kalau ke Jambi itu tergantung jamnya Pak, kalau memang jam pagi itu ada Lion saya pakai Lion. kalau dulu-dulu saya dikatain Pak, *kok* Anggota Dewan mau pakai Lion, loh saya bilang memang kenapa? Biasanya bukannya pakai Garuda atau pakai apa, bagi saya *nggak*, biasa.

*Nah*, jadi itu perlu mungkin menjadi satu pemikiran kita semua dan kita harapkan juga kepada seluruh *airline* ya. Garuda, Citilink, *eh* Garuda dan Citilink ini satu anu, kenapa ya mungkin ke Lion Group dan Sriwijaya mungkin ini bisa menjadi pertimbangan. Kalau *toh* ada kebijakan-kebijakan politis kita sampaikan Pak. Harapan masyarakat dengan selesainya Garuda bisa masuk kembali untuk ikut terbang ataupun diberi kemungkinan untuk menyelesaikan utang piutangnya ini merupakan langkah yang bagus. Pak Arya itu pertama.

Terus yang kedua *nih* ke Pak Awaluddin, *nah*, ini ini Pak. Ini Pak Awaluddin ini termasuk juga orang hebat ini *alhamdulillah* Angkasa Pura II ini dengan berbagai macam gejolak saya lihat cukup bertahan. *Nah*, keluhan-keluhan yang disampaikan oleh kawan-kawan itu memang sehari-hari. Terkadang-kadang kita juga bingung Pak, orang Indonesia ini kalau berangkat pakai pesawat mau bagasinya banyak. Padahal kalau mau bagasi banyak itu pakai bus ataupun dititip pakai anu, tapi memang sudah menjadi kebiasaan.

Yang jadi masalah juga Pak Awaluddin adalah di bagasi, tadi kalau Pak Fauzi bicara bagasi cepat sekali nutupnya. Kalau saya bicara tentang kadang-kadang di ruang tunggu di Terminal 1, 2 ini ini bagasinya lama sekali. Oleh sebab itu mungkin Pak, mungkin salah satu penyebab orang itu terkadang-kadang tidak menitipkan bagasinya itu mungkin ke kabin itu salah satunya itu penyebabnya, belum lagi kita bicara di daerah, *nah*, itu.

Dan juga tak henti-hentinya juga saya mengingatkan Pak Awaluddin karena saya paling rajin nelfon Bapak ini, terkait dengan kebersihan. *Nah*, situasi dan kondisi hari ini kita memang tahu tadi sudah Bapak paparkan bahwa sudah mulai bangkit, kemarin sempat anjlok sampai turun jauh sekali dan saya berharap semua fasilitas-fasilitas pelayanan di Angkasa Pura II ini maupun juga mungkin di Pak Faik mungkin juga tetap dipertahankan.

Terus berikutnya adalah di Bu Polana, saya pingin penjelasan Bu Polana. Mungkin agak keluar sedikit terkait kemarin ruang udara kita yang di Batam itu, itu sejauh mana *sih* sebenarnya ada keuntungan atau apa gimana karena kita dengar selama ini kan pengelolaan itu dikelola oleh Singapore ya atau apa ya saya *nggak* tahu, mungkin minta juga penjelasan. Karena saya dengar juga katanya menguntungkan tapi pada kenyataannya sebenarnya di sisi lain itu kita sebenarnya kita masih tetap dirugikan.

Terakhir Pak saya walaupun orangnya tidak ada Pak Daniel, kita tahu bahwa tiket dari Lion ini sangat murah. Tapi saya berharap mudah-mudahan keselamatan dan pelayanan ini tidak menjadi permasalahan yang signifikan. Karena orang bilang kalau kita naik Lion ada yang marah-marah itu berarti baru dia naik Lion Pak. Tapi kalau orang sudah sering naik Lion tidak akan marah-marah, ya itulah. Ya bagaimanapun juga kita tetap butuh, jadi saya mengapresiasi sekali ini Lion ini. Ya paling tidak dari sekarang mungkin sudah mulai memperbaiki, ya pelayanannya, bagasinya, harga tiketnya, *gitu*.

Itu saja mungkin dari saya Pak Ketua dan DKPPU Pak Dadung, saya cuma menitip Pak bahwa di tempat Bapak semuanya kan menjadi pusat ya untuk keselamatan dan segala-galanya. Saya berharap betul-betul menjadi lembaga yang betul-betul bisa dipercaya Pemerintah. Bagaimanapun bentuknya situasi dan kondisi ini kita berharap di tempatnya Bapak ini masih tetap solid. Itu saja mungkin dari saya Pak Ketua, terima kasih.

*Assalamualaikum warrahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

*Walaikumsalam warrahmatullahi wabarakatuh.*

Soal tiket ya Pak ya, saya ke Labuan Bajo ada pesan sejak sebulan yang lalu bolak-balik di sini 6 juta, minggu yang lalu bolak-balik sudah naik 11 juta. Jadi karena anggota *skyteam* saya apa namanya, memesan pesawat lebih awal. Silakan Pak Sumail Abdullah.

**F – P. GERINDRA (Ir. SUMAIL ABDULLAH):**

Terima kasih Pimpinan,

*Assalamualaikum warrahmatullahi wabarakatuh,*

**Pimpinan yang saya hormati dan segenap Anggota, Ibu Bapak Anggota yang kami banggakan.**

**Mitra kerja Komisi V yang ada di sini, Plt., saya mendoakan semoga Plt. nya segera dicoret Pak menjadi definitif ya Pak Isnin. Sehingga diskusi kita nanti dalam pembahasan yang sifatnya strategis langsung kita bisa gulirkan.**

**Dari Angkasa Pura I, Angkasa Pura II, Nav dan Direktur Garuda.**

Pertama saya ingin bertanya kepada Bapak Plt. Dirjen Kemenhub, kaitannya dengan tempo hari sempat ribut-ribut Pak di Sulawesi kalau tidak keliru ya. Ada salah satu maskapai yang dia harus keluar secara paksa dari daerah bandara tersebut. Dan ini saya kira nanti kalau tidak dijelaskan sedemikian rupa, menambah semakin carut-marutnya tampilan performa pengelolaan bandara kita di dunia internasional.

Saya sebut saja dari maskapai Susi Air tempo hari Pak, mohon dijelaskan karena kita juga bertanya-tanya kenapa itu harus dikeluarkan secara paksa dari bandara. Ada yang bilang karena kontraknya sudah habis, padahal Susi Air merupakan maskapai yang melakukan pelayanan di wilayah-wilayah yang perintis dibuka secara awal. Lantas kemudian kan semacam begitu manis selesai, sepah dibuang, katakanlah seperti itu.

Yang kedua, saya sebenarnya ingin menjadi sebuah warga negara yang bangga akan maskapai domestik kita terutama BUMN, Garuda. *Alhamdulillah* tapi Pak Dirut saya mendengar bahwa selesailah dengan persoalan dan kemudian bisa untuk terbang kembali. Mungkin saya hanya butuh penjelasan Pak kenapa biaya sewa sampai 27% dan tertinggi dunia, apa *sih* pertimbangannya Pak? Padahal di situ kan diisi oleh orang-orang yang pintar-pintar, yang hebat-hebat seperti itu. *kok* terjadi kecelakaan di dalam tata kelola manajemennya lah, seperti itu. Itu yang ke Garuda.

Dari Airnav Ibu tadi ada masa usia pakai kan sementara teknologi kita semakin berkembang. Kami mohon juga dijelaskan ini sampai tahun berapa kira-kira masa kadaluarsanya, berpotensi tidak untuk keselamatan penumpang terutama di bandara-bandara dengan *traffic* yang begitu padat, kaya di Soekarno-Hatta, di juga Denpasar. Karena kami sering menggunakan layanan-layanan penerbangan yang ke sana.

Yang ketiga, saya juga bagian dari komunitas *gate 26-28 Pak*, karena Dapil saya Banyuwangi ya. Itu pelayanannya Pak mohon diperbaiki lah ya, okelah bagi saya yang sedikit remaja berbeda dengan Pak Tamanuri, sedikit dewasa tadi kan, kami masih bisa jalan kaki. Tapi ada kondisi-kondisi tertentu saya ini juga tidak bisa berjalan dengan cepat juga. Terlebih keberangkatannya kalau ke Banyuwangi itu Pak jam 6 pagi kami harus buru-buru jam 4. Apalagi tidak tersedia mobil mini *car*, *boogie car* itu yang untuk bisa mengangkut kami.

Tetapi bukan hanya untuk saya tentu, pelayanan kepada semua penumpang Pak. Tujuan kita adalah memberikan rasa keadilan kepada semuanya, rasa nyaman kepada semuanya. Bukan hanya konsep pembangunan itu dari sisi estetika saja, tetapi kenyamanan, pelayanan terbaik, keadilan, humanis kata teman tadi itu juga harus ditonjolkan.

*Nah*, khusus di bandara Banyuwangi yang sekarang statusnya itu sudah bandara internasional. Akan tetapi fasilitasnya itu jauh dari apa yang menjadi status bandara internasional Pak. Dulu memang pernah ada penerbangan ke Singapore, ke Malaysia cuma begitu pandemi sudah tidak lagi ada penerbangan-penerbangan yang keluar negeri. Bahkan ke Banyuwangi yang tadinya ini satu hari bisa 4 sampai 5 kali *flight*, satu hari cuma 1 *flight*. Berebut antara Citilink, kadang juga Batik yang menuju kesana dengan harga yang juga berbeda *gituloh*. Jadi penjelasannya barangkali nanti dirangkum.

Yang keempat, kaitan dengan fasilitas VIP yang di bandara Banyuwangi tempo hari saya bersama tamu sebenarnya Pak ingin menggunakan itu ya fasilitas VIP roomnya. Kita sampaikan kepada pengelola bandara, AP I kalau tidak, AP II di sana Pak ya, saya bilang Pak ini tidak bisa dikomersilkan, gapapa komersil kita bayar, tetapi proseduralnya sangat berbelit Pak. *Nah*, ketika di lain kesempatan saya melihat bahwa ada juga kontingen yang dengan mudah masuk kesana, jadi apa bedanya dengan kami atau masyarakat lain yang ingin menggunakan fasilitas itu walaupun itu komersil.

Saya kira itu catatan kami Pimpinan, terima kasih. Cukup singkat Pak kalau saya selalu singkat padat dan mudah-mudahan segera bisa cair Pak Ketua.

*Assalamualaikum warrahmatullahi wabarakatuh.*

#### **KETUA RAPAT:**

*Walaikumsalam.* Pasti cair Pak, ini sudah tanggal 25, 27 ya? Sebentar lagi tanggal 1. Pak Hamka silakan.

#### **F – P. GOLKAR (Drs. HAMKA B. KADY, MS.):**

Baik, terima kasih Pimpinan.

**Pimpinan dan seluruh Anggota yang saya hormati,**

**Pak Plt. Dirjen, Bu Polana dan Angkasa Pura I, Angkasa Pura II dan PT Garuda, Lion dan teman-teman lain yang hadir pada kesempatan ini.**

Saya hanya fokus saja Pak Dirjen dan seluruh yang hadir pada kesempatan ini. Pak Ketua tadi sudah menyindir atau mereferensi kita bahwa pertemuan ini adalah pertemuan yang harus mendapat solusi terhadap masalah yang dihadapi oleh rakyat. Tapi sebelum sampai ke situ saya ingin fokus dulu bahwa utamanya kepada tentu Pemerintah dalam hal ini Kementerian Perhubungan.

Apakah struktur biaya baik PM 14 19 2016 maupun PM 20 dan PM 106 2019, apakah struktur biaya atau dalam artian TOC, Total Biaya Operasi, ini sudah ter-*update*?

**KETUA RAPAT:**

Pak Hamka silakan lanjut, saya izin kencing sebentar.

**F – P. GOLKAR (Drs. HAMKA B. KADY, MS.):**

Iya Pak tidak bisa diwakili itu, Pak Ketua. Kalau di sini saya bisa wakilin.

**ANGGOTA KOMISI V DPR RI:**

Pak Ketua, 5 menit ya.

**F – P. GOLKAR (Drs. HAMKA B. KADY, MS.):**

Itu yang ingin saya fokus agar menyelesaikan masalah. Nanti Pak Dirjen bisa memberikan gambaran ketiga PM ini. Karena berbeda-beda ini Pak, ada yang 2016. Karena di situ juga sudah diatur seluruh *cost structure*, sehingga ditetapkan suatu batas atas dan batas bawah. Perlukah itu kita tinjau atau tidak? Itu yang menjadi pekerjaan utama. Dengan memperhatikan kondisi sekarang, kondisi sekarang industri penerbangan berada pada posisi antara hidup dan mati.

Dalam berhitung *structure cost* kita bisa lihat saja kenapa Garuda lebih tinggi? Ya mungkin *services*-nya lebih baik, ini misalnya. Kenapa Lion? *Nah*, kita harus bangga dan berterima kasih kepada Lion, ya. Gara-gara hadirnya dulu Pak yang namanya Lion semua orang protes kan, tetapi *low cost* itu yang menjadi kebutuhan masyarakat. Kita juga bangga perusahaan nasional yang mempunyai pesawat 200 berapa itu Pak dari Lion, 230 Pak. Tidak pernah mengeluh, *structure cost*-nya dibanding dengan Garuda, minta maaf, sudah masuk ICU *gitu*. Ini artinya apa? Ada sesuatu yang perlu kita pikirkan dengan baik sebagai pemegang mandat regulator Menteri Perhubungan. Untuk benar melihat perkembangan ini setelah pandemi Pak, banyak hal, banyak hal yang harus kita lakukan. Ya kalau detail-detailnya tadi seperti parkir jauh dan sebagainya, itu silakan *services* itu yang menentukan.



Yang ingin saya sampaikan di sini saya tujukan kepada Pemerintah, mengevaluasi semua industri penerbangan, maskapai-maskapai yang ada sekarang ini. Kenapa bisa pesawatnya itu tidak bisa terbang *full* misalnya. Saya bilang kenapa kadang-kadang, saya ini pecinta Batik Pak, karena saya diberi *privilege* dari Batik mohon maaf.

Maksud saya gini Pak, saya membandingkan antara perusahaan negara yang di BUMN dengan swasta managemennya seperti apa *kok eksis gituloh*. Walaupun sebenarnya dikatakan tadi bisa menutup di sana untung, di sini rugi, saling menutup. Misalnya seperti kargonya mungkin untung, penumpangnya rugi, itu bisa ditutup. Ini dua hal yang perlu kita cermati dari sisi regulator untuk memberikan, menerbitkan lagi suatu PM yang benar-benar dibutuhkan untuk mengantisipasi hal-hal ini.

Ada Sriwijaya lagi, ada yang kecil-kecil. Saya juga tidak tahu Sriwijaya mau ke mana *business plan*-nya lagi nanti, sisa berapa *sih* pesawatnya. Semakin banyak pesawat terbang, semakin *competitiveness*-nya tinggi, semakin bagus buat kepentingan rakyat. Jangan seperti Garuda misalnya, yang paling mahal itu adalah Garuda ya oke. Saya kasih tahu Pak Bakri, 1,3 ke Jambi itu lebih murah daripada jalan kaki.

Maksud saya gini Pak, industri penerbangan ini kita harus manage dan kita harus atur dengan baik. Pemerintah punya *gawe* ini, saya *address*-kan ini kepada industri penerbangan di mana di dalamnya ada BUMN dan di situ juga ada swasta nasional.

Kita kembali kepada fokus yang disampaikan Pak Ketua, kita mau mencari solusi sebenarnya seperti apa sekarang, gambarannya tadi kita sudah lihat semua. Saya ini sudah bongkar semuanya Pak, saya tidak tahu memulai dari mana dulu. Saya serahkan kepada Kementerian untuk memulai dalam *structure cost* yang ada yang sebenarnya. Barulah kita masuk pada *structure cost* yang terkecil, lari kepada *services*. Tentu *gawe*-nya Angkasa Pura I dan II, di mana dapat pembiayaan di situ hanya 0,68 kan di dalam struktur itu tadi.

*Nah*, oleh karena itu perlu kita pikirkan dengan baik Pak Dirjen untuk memberikan. Kalau misalnya Pemerintah harus mensubsidi, apa yang harus disubsidi *gituloh*. Di sini kita ngomongin secara politis, kita dukung dalam *recovery* industri penerbangan mencapai pada titik yang optimal. Tadi kalau saya tidak salah baru secara rata-rata 50 sekian persen ya dari Angkasa Pura ya Pak ya penerbangannya. Itu berakibat juga ke Angkasa Pura kalau cuma segitu, *average cost*-nya juga pasti tidak bisa nutup.

Jadi ini yang harus kita pikirkan dulu Pak, mulai dari kita harus pelihara perusahaan penerbangan atau industri penerbangan nasional kita. Tetapi yang kecil-kecil jangan juga dibiarkan mati. Saya kasihan juga melihat Sriwijaya, melihat ya mudah-mudahan masih bisa hidup. *Nah*, ini yang saya harapkan ada solusi di tempat ini.

Terkait dengan aspek pelayanan, tentu dari sisi operator tentu juga dari Angkasa Pura juga. Angkasa Pura kalau saya tidak salah saya sampaikan tadi

hanya 0,86 atau 0 koma berapa itu struktur biayanya. 0,61 ya Pak ya di situ, jasa bandar udara, bener *gitu* ya Pak? Iya jasa bandar udara 0,61. Itu juga semua termasuk di dalam harga jual tiket, harga beli bagi pemakai angkutan. Jadi harusnya diberikan pelayanan juga yang baik, karena *cost structure* dari tiket itu kan ada di situ Pak.

*Nah*, oleh karena itu banyak hal sebenarnya yang harus kita kaji dulu untuk *me-recovery* kembali semua ini. Apakah Pemerintah berpikir untuk memberikan stimulan, untuk memberikan injeksi, atau PMN, tadi Ibu Polana sudah meminta PMN. Angkasa Pura I saya anjurkan juga untuk PMN untuk menyelesaikan Angkasa Pura I di Makassar Pak. Jadi pandangannya tidak baik, mangkrak barangkali sudah habis uangnya barangkali Pak ya gara-gara covid, Angkasa Pura I belum berlanjut juga. *Nah*, itu semua yang harus kita *recovery*.

Saya minta maaf saya di badan anggaran. Tiap tahun itu kita berikan PMN Pak kepada perusahaan-perusahaan BUMN. Waktunya sekarang untuk bisa dilakukan, apakah itu Angkasa Pura, apa itu Airnav dan sebagainya bahkan perusahaan swasta nasional pun harus kita pikirkan.

Kemarin Pak kami sudah mencoba mengutak-atik anggaran untuk 2023 yang kurang lebih 2.700 Triliun nanti yang akan datang kita coba utak-atik sampai sejauh mana kira-kira bisa *me-recovery* semua ini. Jadi address saya ini hanya kepada Pemerintah untuk bisa menyusun kembali bagaimana *me-recovery* industri penerbangan kita akibat pandemi covid-19, adakah stimulus yang harus kita berikan kepada mereka.

Sehingga apa? Pelayanannya tetap berjalan, kalau persaingan harga, saya kira semakin banyak penerbangan, semakin untung rakyat. Coba kalau Garuda dulu tidak ada yang namanya Lion Pak, tidak pernah menikmati orang tarif angkutan 700 ribu dari Makassar ke Jakarta, *nggak* pernah. Berarti manajemennya bagus, *nggak* usah saya cerita Garuda saya sudah tamat Pak sudah khatam, sisa kita tunggu bagaimana *recovery*-nya. Kita juga sudah paham semua itu makanya saya *nggak* mau bicara.

Tetapi yang lagi-lagi saya katakan adalah kewajiban Pemerintah dalam hal ini Kementerian Perhubungan untuk mencari solusi. Apakah bisa ditinjau PM-nya itu untuk memberikan stimulan, ada PEN Pak ada dana PEN, di mana? Itu bisa kita manfaatkan untuk *me-recovery* ini. Coba tanya semua penerbangan pasti katakan rugi, pasti. Kan berpikir juga kalau dia terbang ke misalnya, Batik, pasti dia tidak terbangkan semua dulu pesawatnya kalau saya tidak salah ya Pak ya.

Hitung-hitung dulu kalau terbang semua biayanya berapa, sehingga terjadilah *delay*. Saya *delay*-nya luar biasa juga, setahu saya Batik dulu-dulu jarang *delay*. Sekarang karena pesawatnya dikurangi, tentu juga operasionalnya pasti bertambah kalau ditambah. Inilah yang saya maksudkan ini untuk *me-recovery* industri penerbangan ini.

Pak Dirjen mumpung semua ada di sini kita suarakan di sini, karena seperti apa yang disampaikan Pak Ketua kita mencari solusi. Apalagi *structure cost* yang paling tinggi adalah bahan bakar. Kita tahu bagaimana dollar naik, bagaimana apa namanya krisis energi yang ke depan itu harus diantisipasi Pak. Jangan PM-nya hanya begini-begini saja tidak ada, tidak ada semacam suatu subsidi yang diberikan kepada mereka.

Coba kita lihat bagaimana krisis energi di luar sudah terjadi, kita masih bagus Pak pertamax tidak naik, eh pertalite tidak naik. Apa konsekuensinya pertalite tidak hadir Pak? Kemarin kita harus tambah 423 Triliun di mana di dalamnya 370 untuk Pertamina. 370 Triliun untuk Pertamina, hanya menyetop bagaimana pertalite itu tidak naik, coba bayangkan itu. Pertamax juga kalau kita mau lihat harga keekonomiannya, lihat pompa bensin yang lain, 16 ribu. *Cost* yang paling tinggi di dalam penerbangan kan avtur Pak, itu terjadi kenaikan dan krisis ke depan pasti terjadi. Jangan main-main Pak nanti krisis-krisis energi ini luar biasa, kita menghadapi dua krisis, krisis energi dan krisis pangan. Implikasinya kepada penerbangan krisis energi itu.

Ini yang saya harapkan kepada Pemerintah, saya tidak *adress* kepada maskapai, saya *adress* ke Pemerintah karena Pemerintah hadir di sini dan memang di bawah koordinasi Kementerian Perhubungan, coba susun. Ini lembaga politik Pak dan lembaga yang bisa memutuskan karena fungsi yang namanya DPR fungsi budgeting sementara kami proses dan fungsi pengawasan dan legislasi.

Saya benar-benar Pak saya sudah dua periode di badan anggaran sedih melihatnya. Kadang-kadang bagaimana keadaan ini tidak menentu, belum lagi ke depan kita belum tahu ke mana arahnya.

*Nah*, untuk mengantisipasi semua itu saya berharap bahwa coba kita tinjau PM-PM yang sudah dikeluarkan oleh Pemerintah. Bikin stimulus-stimulus tertentu untuk mendukung bagaimana *recovery* industri penerbangan di Indonesia secara keseluruhan.

Saya titip juga kepada Angkasa Pura I, tiap minggu saya balik di Makassar Pak. Pemandangannya sangat tidak bagus kelihatan, Bapak mau mengoptimalkan *services*-nya juga tidak mungkin. Karena masih ada proses pembangunan yang harus segera diselesaikan. Saya dengar juga sudah mengajukan PMN melalui BUMN, saya kira itu langkah yang tepat untuk mengantisipasi secepat mungkin.

Saya kira demikian Ibu Polana juga saya dengar tadi, ya nanti saya jagain di sana apa ada usulannya Ibu Polana ini. Saya kira itu saja Pak Ketua hari ini harus kita mencari apa namanya kesimpulan ya, di mana titik kesimpulan yang ingin saya katakan Pemerintah harus melakukan subsidi, melakukan bantuan untuk *me-recovery* kaitannya dengan PEN nanti ke depan.

Ini yang bisa saya sampaikan Bapak dan Ibu sekalian, saya tidak terlalu detail karena saya tidak tahu mau mulai dari mana, terlalu banyak bahan. Maka

saya *address*-nya adalah ke Pemerintah karena kunci *structure cost*-nya itu yang lebih penting. Lebih dan kurangnya saya mohon maaf.

*Assalamualaikum warrahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

*Waalaikumsalam warrahmatullahi wabarakatuh.*

Jadi Pak Hamka tuh mencari solusi di ruangan ini, bukan mencari musisi. Kalau musisi ada di belakang Pak Hamka, Pak Harvey Malaihollo. Saya juga dag dig dug juga Pak, Garuda ini, utang avtur 11 Triliun, besok terbang hari ini harus bayar kontan, *gitu* ya Pak Dirut? Silakan Bu Cen Sui Lan.

**F – P. GOLKAR (CEN SUI LAN):**

Terima kasih Pimpinan,

**Yang saya hormati Pimpinan dan teman-teman Komisi V,  
Yang saya hormati Pak Plt. Dirjen, Ibu Airnav, AP I, AP II dan dari *airline*  
yang hadir pada hari ini.**

Mengenai tiket yang harga tiket yang tinggi tentu kita mengetahui salah satu faktornya itu adalah kekurangan pesawat. Jadi lebih banyak *demand* daripada *supply*, apalagi dengan keadaan sekarang masa liburan dan kenaikan avtur yang tinggi.

Saya ingin menanyakan kepada Garuda, Garuda kan sudah memenangkan PKPU, mendapat suntikan PMN 7,5 Triliun. Kira-kira kapan bisa ada penarikan atau penyediaan pesawat dari *leisure*? Karena itu salah satu bisa menjadi solusi, harga menjadi turun. Saat ini pesawat Garuda cuma hanya beberapa. Sehingga demand-demand untuk yang naik pesawat itu tidak terakomodir. Jadi mungkin itu bisa jadi salah satu solusi.

Yang kedua kepada AP I, AP I kemarin minggu lalu saya mendampingi Ketua Umum saya Menko Perekonomian. Acara peralihan operasional Bandara Hang Nadim menjadi Bandara Internasional Batam. Yang saya ingin sampaikan, kami ini di Komisi V ini kan pengawasan. Walaupun tidak berinteraksi langsung dengan AP I dan AP II yang lebih banyak berinteraksi dengan Komisi VI. Seharusnya kami juga mengetahui, apalagi itu Dapil saya Bapak. Mungkin Pak Dirjen juga tidak tahu, karena saat itu saya sampai saya melihat Pak Novie, Pak Novie mewakili Perhubungan Udara sebagai pengawas.

Jadi saya sampaikan Pimpinan, banyak yang kita tidak tahu mengenai pergerakan *airport*. Padahal penandatanganan itu juga antara pengalihan itu mengenai Incheon,

**KETUA RAPAT:**

Bentar dulu Bu, memangnya bandara itu bergerak-gerak?

**F – P. GOLKAR (CEN SUI LAN):**

Pimpinan, Incheon dengan Angkasa Pura I ya, Bapak ya. Jadi saya sampaikan saja kita ini kan perlu juga diberi tahu karena kita Komisi V. Saya sendiri Dapil saya saja saya *nggak* tahu, kecuali waktu mendampingi Ketum saya. Jadi Pak Dirjen, seharusnya biarpun kita di pengawasan kita juga harus mengetahui.

Yang kedua Pak Dirjen, saya bicara mengenai perintis. Banyak saya melihat itu ada subsidi perintis. Perlu kita ketahui sekarang, *airline-airline* itu banyak *nggak* bisa di *airport* perintis itu berjalan lagi karena tidak ada subsidi dari Pemda. Kalau harus subsidi dari Pemda, darimana Pemda bisa mensubsidi untuk penerbangan-penerbangan. Tolong dilihat, tolong jangan *airport* saja tapi tidak ada penerbangan. Jadi tolong diprioritaskan bagaimana juga dibantu supaya *airline-airline* itu bisa tetap ada di *airport* perintis.

Kalau yang lain-lain tidak ada dulu Pak Dirjen, Ibu Polana juga tidak ada, yang dari *airline* juga. Saya juga mau sedikit komplain mengenai perjalanan saya selama kalau saya pulang Dapil Pimpinan. Saya ini kalau pulang Batam pagi-pagi sekali penerbangan jam 6. Sampai ke *gate* disuruh turun kebawah naik mobil tanpa garbarata naiklah ke pesawat. Setiap pulang malam dari sana turun juga di lapangan parkir naik mobil lagi baru masuk ke bandara, luar biasa capek sekali. Jadi memang harus ditingkatkan pelayanan.

Jadi Citilink itu parkirnya di ujung tidak ada garbarata, kita harus pakai bus diantar jalan lagi ke *gate*. Jadi luar biasa sekali perjuangan kalau kita mau balik lagi ke Dapil. Jadi tolong *service*-nya itu agar bagaimana disesuaikan.

Itu saja Pimpinan. Terima kasih, sekian dari saya.

**KETUA RAPAT:**

Terima kasih Bu Cen. Ya memang saya hari beberapa hari yang lalu memimpin acara ke Solo langsung ke Grobogan. Terminal II itu, saya naik Batik Air kemudian, pilot sama pramugarinya saja bingung mau masuk *gate* yang mana. Apalagi penumpangnya, sebentar mereka lari, sebentar mereka lari. Kalau terlambat pintu pesawat ditutup kan *nggak* bisa lagi dibuka. Terus Pak Muhammad Aras, tidak ada? Pak Irmawan.

**F – PKB (H. IRMAWAN, S.Sos., MM.):**

Terima kasih,

**Yang kami hormati Pimpinan Komisi V, Bapak-Ibu Anggota Komisi V,  
Dan Para Bapak Dirjen, Para Bapak Bapak-Ibu Direktur yang tidak dapat  
saya sebut satu per satu yang kami muliakan,**

Pertama saya juga ingin menyampaikan, mungkin tadi sebagian besar sudah disampaikan teman-teman pembicara sebelumnya terkait dengan mahalnya tiket Pak. Kalau di kami di Aceh terutama dari Medan ke Banda Aceh itu Pak. Kalau naiknya harga tiket hanya 30% atau 20% barangkali itu masih bisa kita terimalah, Pak.

Tapi ini sudah beberapa kali kita sampaikan, itu kenaikan tiket pesawat dari Medan ke Banda Aceh atau sebaliknya Banda Aceh – Medan itu sampai 300% Pak. Kalau sebelumnya harga tiket cuma 450 atau 500, hari ini telah mencapai sampai 1.700.000 dan kadang-kadang pada saat tertentu bisa mencapai 2.000.000 kadang-kadang. Itu mohon di apa Pak, dikaji ulang. Bagaimana solusinya sehingga ini tidak menjadi beban masyarakat Aceh pada umumnya.

Kemudian terkait dengan yang disampaikan oleh Ibu Cen Sui Lan tadi, terkait dengan bandara-bandara perintis. Di Aceh juga masih banyak sekali Pak bandara-bandara perintis yang perlu butuh subsidi. Di satu sisi kita sudah membangun infrastrukturnya, telah membangun bandaranya. Tetapi di sisi lain karena kita tidak dapat memberikan subsidi sehingga tidak ada penerbangan.

Jadi saya pikir tidak ada artinya, tidak ada gunanya kita membangun bandara kalau memang tidak ada penerbangan ke bandara tersebut Pak. Terutama itu Kabupaten Gayo Luwes ada namanya bandara Blankejeren, sudah berapa kali saya sampaikan Pak. Dulu ada subsidi penerbangan dari Blankejeren ke Banda Aceh. Kemudian juga ada subsidi penerbangan dari Blankejeren ke Medan dan sebaliknya.

Dan dulu juga sudah saya sampaikan, saya berharap kepada Bapak Dirjen agar dapat diberikan kembali subsidi penerbangan dari Blankejeren ke Medan dan sebaliknya. Karena ini adalah salah satu rute yang bisa membantu masyarakat di pedalaman Kabupaten Gayo Luwes Pak.

Kemudian karena Kabupaten Gayo Luwes ini dengan Kabupaten Aceh Tenggara berdekatan, hari ini pengelolaan bandaranya masih di bawah Rembele. Jadi kondisi Blankejeren dengan Rembele ini sangat cukup jauh Pak di daerah pegunungan sehingga terkendala di dalam pengelolaannya. Jadi kita sudah berapa kali juga kita sampaikan agar pengelolaan Bandara Blankejeren ini dengan Aceh Tenggara bisa dibuka satu UPTD pelaksanaan bandara tersendiri.

Jadi ini harapan kami Pak mudah-mudahan apa yang disampaikan ini dapat kita akomodir sehingga bisa memudahkan transportasi masyarakat kami yang ada di pedalaman. Sekian, terima kasih.

*Assalamualaikum warrahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

Makasih, Selanjutnya, Pak Fadholi. Pak Fadholi tidak ada? Pak Mulyadi, silakan.

**F – P. GERINDRA (Drs. H. MULYADI, MMA.):**

Baik terima kasih Pimpinan,

*Bismillahirrahmanirrahim,*

**Assalamualaikum warrahmatullahi wabarakatuh,  
Salam sejahtera untuk kita semua,  
Selamat siang,  
Pimpinan & Anggota Komisi V yang saya hormati,  
Pak Dirjen Plt. Perhubungan Udara yang saya hormati, Dirut Airnav dari operator-operator penerbangan, Dirut Angkasa Pura I & II dan seluruh jajaran yang hari ini diundang oleh Komisi V,**

Saya memperkuat saja beberapa *statement* dari teman-teman ya, kalau untuk tarif dan seterusnya saya kira sudah banyak dibahas. Tapi saya berharap ada informasi lanjutlah, terutama pada Bapak Dirjen Perhubungan Udara. Kami sama Pak, kalau tadi beliau sampaikan di Aceh. Kita di Jawa Barat kan Bapak sudah tahu kita punya Bandara Internasional Jawa Barat Kertajati Pak.

Sampai hari ini saya *kok* tidak melihat ada *roadmap* atau ya kalau BUMN mungkin *business plan* dan seterusnya apalagi waktu itu kita juga gencar membaca berita Angkasa Pura II yang masuk Pak ya untuk menjadi bagian dari pengelolaan Bandara Kertajati.

*Nah*, kami harap ini ada langkah serius lah dari Pemerintah dan BUMN, Angkasa Pura II supaya betul-betul bangunan ini bukan seperti prasasti Pak ya, kosong. Bahkan saya dengar terakhir mau dijadikan tempat foto-foto *pre-wedding* katanya. Sebelumnya saya dengar jadi bengkel pesawat. Sebelumnya juga saya dengar menjadi tempat untuk bisnis *private jet*. Bahkan yang paling kuat pada saat kita berkunjung Pak 17 Maret beberapa bulan yang lalu, akan dikonsentrasikan di bisnis kargo dan seterusnya.

*Nah*, saya kira siapapun pemegang sahamnya, selama itu untuk mengedepankan kepentingan masyarakat, fungsi pelayanan dan hadirnya negara dalam setiap kebutuhan masyarakat. Saya kira kita harus bersinergi lah Pak ya, solusinya dicari yang terbaik. Kalaupun misalnya sekarang ada potensi pasar yang terutama untuk, kita mayoritas umat Islam Pak. Jadi pasar umroh itu saya kira akan terus meningkat Pak, itu saja seriusin *gitu*. Bahwa itu menjadi destinasi atau embarkasi untuk perjalanan umroh dan haji saja.

Kenapa? Kan jamaah-jamaah yang berangkat umroh terutama haji juga kan ya kita tahu mereka terkadang perlu penanganan khusus karena pertama kali masuk bandara dan seterusnya. Saya kira fokus sajalah, misalnya Kertajati adalah embarkasi khusus penerbangan haji dan umroh misalnya untuk wilayah-wilayah yang berdekatan. Supaya apa? Supaya sisi kebermanfaatan dari anggaran uang rakyat itu betul-betul bisa teratasi Pak.

Jadi, saya kira perlu ada semacam *roadmap* dan *business plan* lah bagaimana Kertajati hari ini dan Kertajati di masa yang akan datang betul-betul bisa memberikan manfaat. Harusnya sesuai hasil kajian sebelum bandara ini dibangun. Dan saya dengar operasional bulanannya juga sudah luar biasa Pak ya.

Itu saya tekankan hanya sebagai bagian dari kewajiban pada saat kami lakukan kunjungan kesana, kami sebenarnya takut Pak datang kesana itu hanya kunjungan seremonial, jawaban retorika. Tapi kami tidak pernah memberikan solusi terhadap keberadaan Kertajati hari ini maupun di masa yang akan datang.

Kemudian, Ibu Polana di Airnav saya kira perlu audit *equipment* Bu, karena penerbangan menjadi moda transportasi idola masyarakat bahkan dunia ya. Saya kira modernisasi dari alat-alat navigasi itu adalah hal yang krusial. Saya *nggak* kebayang kalau perusahaan Ibu diizinkan *go public* Bu, ini sahamnya pasti *blue chip* ini. Kenapa? Karena *market*-nya jelas banget Bu ya pasti *Over Shop*, artinya peminatnya pasti banyak *nih*. Kalau misalnya Ibu *fund raising* lewat *go public*, saya kira ini lebih hebat dibandingkan mohon maaf *nih*, BUMN-BUMN lain ya.

*Nah*, maka saya kira audit *equipment* untuk modernisasi navigasi harus segera dilakukan Bu, dan ini masalah keselamatan penerbangan dan itu adalah sekali lagi wajah Indonesia dipertaruhkan di perusahaan yang Ibu pimpin hari ini. Dan saya kira tangan dingin Ibu bisa mengatasi situasi itu.

*Nah*, untuk Pak Dirut Angkasa Pura I, Angkasa Pura II saya menyampaikan hal yang terkait titik temu antara sisi komersial dan pelayanan Pak ya. Saya di Soekarno-Hatta kadang masuk di Terminal I Pak, hal-hal yang sederhana lah kalau untuk pengelolaan dan manajemen Bapak lebih ahli lah makanya Bapak diamanati sebagai Dirut.

Tapi hal-hal di depan mata yang sangat ringan buat saya kenapa *kok* tidak bisa terselesaikan, misalnya apa Pak mohon izin Pak. Di Terminal 1 tuh Pak ruang tunggu, kita kadang-kadang sudah nunggu lama pas mau terbang kita dipindahkan *gitu* ke pintu berapa dan disuruh nunggu di pintu 3. *Boarding pass*-nya pintu 3, tapi pada saat mau terbang kita dipindahkan lagi misalnya ke pintu 5 ya. Itu satu itu tolong ditertibkan lah supaya ada konsistensi lah ya.

Yang kedua Pak sekali lagi kami meminta, saya kadang-kadang malu dengan Changi Singapore Pak. Apa itu, *mushalla*-nya Pak ya, *mushalla*-nya semuanya rata-rata kecil Pak dan dicampur laki-laki perempuan, sudah berhimpit-himpitan bergantian pula. *Nah*, saya kira mau tidak mau itu bagian dari pelayanan Pak ya, jadi saya kira harus diperhatikan.

*Nah*, saya silakan *crosscheck* itu ada jadwal penerbangan Air Asia dari Denpasar ke Labuan Bajo. Suatu saat saya naik pesawat itu mungkin saya sudah sampaikan, sampai ke Labuan Bajo hujan deras Pak ya, ini masukan saja Pak, sampai Labuan Bajo hujan deras. Kita disiapkan payung Pak, secara bergantian kita memakai payung, tapi yang saya sedihnya apa tuh Pak, itu Pak



ada penumpang tua, penumpangnya harus pakai kursi roda, dan yang mau naik pun saya lihat sudah standby Pak tapi tetap harus pakai *area remote* ya, *remote area* harus menggunakan tangga.

Sementara ada gerbang garbarata Pak, tidak dipakai. *Nah*, saya sampaikan sekali lagi tolong di titik-titik tertentu ada SOP, pelayanan lebih diprioritaskan dibandingkan sisi komersialnya Pak. Supaya apa, ya itu kan wajah Indonesia sekali lagi Pak. Jadi saya lihat di samping ada orang yang sudah sepuh, orang yang berhalangan ya pakai kursi roda dan seterusnya juga ada wisatawan-wisatawan asing. Dan saya kira juga tidak masalah lah asal wisatawan yang penting fungsi pelayanan lebih maksimal Pak.

Terakhir untuk pengelola bandara, sistem transportasi terpadunya Pak. Bapak, Labuan Bajo destinasi wisata prioritas, tapi setelah keluar dari Labuan Bajo kita ditawari begitu banyak jasa transportasi yang mohon maaf Pak kita sampai harus, mana yang harus kita layani *gitu*. *Nah*, saya kira mungkin diajak bicara lah ya para operator atau para pengusaha jasa transportasi untuk ke destinasi wisata supaya lebih tertib Pak. Ya kalau perlu pakai seragam dan seterusnya, ini sebagai bagian dari pelayanan.

Artinya apa? Kita sudah jor-joran untuk memperjuangkan destinasi, sudah prioritas pakai super pula. Tapi ternyata *mindset* para pelakunya ini di wilayah-wilayah tidak satu frekuensi Pak *gitu*. Destinasi super prioritas tapi para penyambutnya itu adalah dalam tanda petik Pak ya, dari infrastrukturnya sudah bagus tapi pelayanannya tidak maksimal. Dari sisi mohon maaf Pak ya, transportasi terintegrasinya saya kira juga kurang maksimal.

*Nah*, hal-hal kaya *gitu* Pak sekali lagi kami tidak dalam kapasitas mengkritisi untuk mengajari Bapak-Bapak ya, dan Bapak-Ibu ya. Tapi kami menemukan hal-hal yang saya kira untuk bagian dari evaluasi.

Saya kira itu saja Pimpinan sekali lagi saya tetap berprasangka baik lah bahwa teman-teman kita ini memang punya niat baik untuk memberikan pelayanan dan upaya-upaya terbaik untuk masyarakat. Terima kasih Pimpinan,

*Assalamualaikum warrahmatullahi wabarakatuh.*

#### **KETUA RAPAT:**

*Walaikumsalam*, makasih Pak Mulyadi.

Nanti hari Kamis Komisi V ini akan kunker ke Labuan Bajo. Kita berharap Plt. dari Perhubungan Udara hadir, kemudian Angkasa Pura dan Nav juga para penerbang untuk persiapan G20. Kita harapkan ini serius, karena di situ adalah tempat pertemuan tingkat Menteri. Selanjutnya, kepada Pak Syarif Abdullah Alkadrie dari Golkar silakan Pak.

#### **F – P. NASDEM (H. SYARIF ABDULLAH ALKADRIE, S.H., M.H.):**

Saya ralat, Nasdem Pak.

**KETUA RAPAT:**

Oh. Bukan, maksudnya golongan keturunan Arab, *gitu*, bukan KIB.

**F – P. NASDEM (H. SYARIF ABDULLAH ALKADRIE, S.H., M.H.):**

***Assalamualaikum warrahmatullahi wabarakatuh,***  
**Selamat siang dan salam sejahtera,**

**Yang saya hormati Pimpinan,**  
**Yang saya hormati Plt. Dirjen Udara, dari Angkasa Pura I Pak Faik,**  
**Angkasa Pura II Pak Awaluddin, Bu Polana, dari Garuda dan Lion,**  
**Sriwijaya dan lainnya yang saya hormati,**

Saya pertama berangkat dulu Pak, kebetulan saya hari ini ketemu dengan Angkasa Pura II ini. Kebetulan ini sebelum saya mengevaluasi yang lain-lain, kaitan dengan rapat kita hari ini.

Pertama berkaitan dengan Angkasa Pura II, saya tiap minggu Pak, PP Pontianak-Jakarta. Dan, perlu diketahui ya sebelum pandemi Angkasa Pura II Bandara Supadio ini *surplus*, ya kan Pak? Jadi dia memberikan kontribusi pada yang lain.

Saya berharap saya kemarin Pak, naik Batik itu 2 jam di atas, mau turun *nggak* bisa hujan lebat, bandara pendek. Kebetulan sama saya di depan itu ada Ketua DPD, Pak La Nyala dalam rangka ada acara penobatan kerajaan di Tayan.

*Nah*, ini saya berharap berkaitan dengan *runway*-nya itu Pak, dipercepatlah. Karena memang sekarang itu kan cukup padat itu, saya tadi nyambung dengan Pak Mulyadi, sebenarnya kalau pengembangan ke depan dalam rangka berkaitan dengan pengembangan bisnis bandara. Kalbar itu sudah layak untuk melayani paling tidak untuk keberangkatan umroh Pak. Karena memang cukup padat dan cukup banyak di situ. Bahkan itu mungkin bisa dari Kalteng lebih dekat untuk ke bandara Kalbar itu, kalau bisa melayani.

Makanya saya berharap itu untuk mudah-mudahan bisa dipercepat itu ya kaitan dengan itu. Ngeri juga Pak setiap kalau hujan deras pasti *nggak* bisa turun di sana. Bahkan ada beberapa kembali lagi ke Jakarta, Palembang ke Batam. Tapi kemarin saya bisa turun walaupun 2 jam di atas.

Yang kedua berkaitan dengan Garuda, saya tadi juga cukup banyak mendengar dari teman-teman. Namun satu hal dengan Garuda yang hanya 33, melayani semua rute yang ada, minimal berarti kan kalau dihitung provinsi kita 34, tapi *nggak* semua ya provinsi dijalan Garuda, berarti itu tidak cukup untuk 1 provinsi 1 Garuda. Padahal sekarang itu kan dengan kalau terutama PNS dengan *high cost* dia tentu memerlukan pesawat Garuda Pak.

Namun dengan demikian saya berharap Garuda ini berkaitan dengan *safety*-nya Pak. Mohon perhatian ini betul-betul karena kita tidak menginginkan. Ya ini ya namanya udara ini kan sudah harus benar-benar terjaga itu, kaitan dengan itu. Tapi mudah-mudahan dengan sudah di, tidak di jadi pailitkan mungkin bisa menambah armada baru, tentu ini merupakan hal ini.

Ini juga mungkin dengan Garuda yang cukup sedikit itu juga ya tentu kekurangan transportasi udara yang lain. Karena kita harus ketahui memang sekarang ini ya, karena dengan ingin berurusan cepat, semuanya segalanya cepat, jadi transportasi utama untuk angkutan udara ini. Saya sudah melihat bahkan dengan kalau kita lihat kan angkutan laut dulu kan masih ada Pelni, Lawit, dan sebagainya itu relatif sekarang kan berkurang Pak, artinya pilihan orang itu sudah beralih kepada transportasi udara. Sehingga memang ini harus menjadi perhatian, berkaitan dengan itu saya langsung saja berkaitan dengan biaya yang tinggi ini ya tentu memang harus dicarikan formulasinya gimana ini.

Kita tahu dari satu sisi ya harus profit juga, nanti ribut-ribut juga ketika Garuda rugi 7 Triliun bahkan sampai pailit dan ini kalau sampai pailit, itu Garuda menghilangkan sejarah itu. Ikonnya, Garuda itu sama dengan di Malaysia, *Malaysia Airlines*, *Singapore Airlines*, *Garuda Airlines*. Kalau ketika itu hilang ya artinya ikon Indonesia di bidang transportasi udara tentu sangat miris hati kita. Kita berharap, terima kasih itu sudah tidak dipailit. Ya mudah-mudahan di bawah kepemimpinan Bapak Garuda ini bisa eksis dan kita harapkan menjadi salah satu perusahaan BUMN yang nanti memberikan kontribusi kepada negara.

Kemudian kaitan dengan Lion Pak, saya memang kita berharap. Terima kasih memang tadinya Lion ini cukup banyak dicemooh pada awalnya. Tapi sekarang ketika pada waktu pandemi ya akhirnya kita berterima kasih dengan Lion ini, yang bisa menutup rute-rute yang ada.

Tapi ada beberapa juga mungkin dengan kondisi sekarang ya, saya itu di daerah, kemarin Bupati Sintang tempatnya Pak Ketua itu, dia menyampaikan kepada saya. Tidak bisa kah Lion itu untuk membuka setiap hari, kalau dulu kan sampai 3 kali itu sehari Pontianak-Sintang, sekarang 3 hari hanya 1 kali, 3 hari hanya 1 kali bahkan ada hari tertentu bisa 4 hari. *Nah*, ini karena memang tentu itu jaraknya cukup jauh, ya tentu harus menjadi kalau bisa untuk diperhatikan itu bisa diupayakan lah Pak untuk membuka daerah itu, kalau Ketapang saya kira sudah ini.

Lantas kita berharap Jogja bisa dinormalkan kembali Pak, sekarang kan hanya baru satu ya, kita harap sebetulnya Garuda. Dulu Garuda banyak juga perintis tapi sekarang hilang semua Pak dengan kondisi yang ada. Inilah mungkin beberapa hal.

Kemudian Garuda Pak, saya tadi naik Garuda Pak, itu di bisnisnya hanya dua orang Pak. *Nggak* bisa kah harga bisnis itu diturunkan supaya bisa bersaing. Saya begini, saya pernah satu saat keluar negeri saya *ngambil* ekonomi. Pada saat kita di bandara kita mau *check in*, dia bilang Pak kalau

Bapak mau ada kesempatan. Harganya memang jauh dibandingkan dari harga normal *gitu*, kalau cuma bedanya 50% kan lebih bagus kita *ngambil* bisnis ya.

Ini saya kira kalau ingin bisa agak sedikit bervariasi *gitu*, kan ini BUMN sudah, kan profit. Seharusnya kalau hal-hal seperti itu ya itu kadang-kadang kalah dengan Lion Pak. Lion walaupun tadi dibilang Pak Bakri 1.050.000 tapi kadang-kadang itu 800.000. Tapi Garuda *nggak* bisa mengikuti itu, biasanya pesawatnya cuma hanya 50%, tetap juga harga dengan 1.600.000 kalau sudah di Kalbar.

Coba mungkin di bawah kepemimpinan Bapak dengan ini bisa sedikit ya ambang batas ambang tengah itu bisa sehingga orang juga akan lebih menarik terhadap, saya kira kalau bedanya cuma hanya 30% pasti orang ambil Garuda Pak ya, dari beberapa hal, dari beberapa sisi lah pasti orang akan lebih memilih kepada Garuda.

Tapi bukan begitu Pak Lion saya kira Bapak terima kasih, saya juga pengguna Batik Pak. Jadi setiap saat karena Garuda cuma sekali ya akhirnya kita menggunakan Batik. Terima kasih, sekian, saya akhiri.

*Wallahul Muwaffiq Ila Aqwamithaaryq.*  
*Assalamualaikum warrahmatullahi wabarakatuh.*  
Selamat siang.

#### **KETUA RAPAT:**

*Walaikumsalam*, Pak Syarif. Pak Syarif ini Wakil Ketua Badan Anggaran. Kalau apa namanya, penyertaan modal negara kurang dari 7,5 Triliun, itu dia tidak sungguh-sungguh Pak untuk memperjuangkan Garuda. Silakan Pak Fadholi tadi.

#### **F – P. NASDEM (Drs. FADHOLI, M.Ikom.):**

*Assalamualaikum warrahmatullahi wabarakatuh,*

**Bapak Pimpinan Komisi V dan Bapak-Ibu Anggota yang saya hormati,  
Dari jajaran yang hadir dari Pak Dirjen dan dari Garuda dan Navigasi dan  
juga dari seluruh yang hadir yang saya hormati,**

Sederhana yang saya sampaikan karena sudah banyak disampaikan oleh yang lainnya. Yang pertama saya akan menanyakan dengan masalah navigasi penerbangan di Indonesia ya Bu ya. Jadi perbandingan sistem yang di Indonesia dengan negara lain ini sekarang ini kira-kira seberapa Bu? Karena ini kita bukan sekedar melihat di Indonesia tetapi kan juga harus diakui oleh negara lain.

Dan kemudian idealnya yang harus dicapai itu kaya apa untuk bisa mencapai ideal yang itu diperlukan apa? Ini mesti harus kita lebih bagus dari Malaysia dari Singapore kalau bisa semacam itu. *Nah*, untuk itu setidaknya apakah kita dengan dibandingkan dengan Singapore, Malaysia sama atau di

bawah lebih sedikit, lebih di atas, kalau kita akan bisa lebih bagus, bagaimana caranya itu.

Karena kalau kita di-*sounding*-kan dengan negara lain sudah lebih bagus itu sudah berarti keselamatan penerbangan udara ini sudah bisa terjamin dengan baik. Jadi kalau kita hanya sekedar bicara di dalam negeri, saya pikir belum ada satu ukurannya kan *gitu*. *Nah*, maka ada baiknya Ibu membuat satu perencanaan yang detail kemudian yang lebih bagus lagi. Kemudian juga bisa mencapai pada setidaknya-tidaknya mendekati pada tataran ideal. Karena negeri kita ini jauh lebih luas dibanding dengan Malaysia *gitu*.

Jadi kalau kita terbang dari Aceh ke Papua itu kan paling tidak perlu 8 jam, itu sama dengan dari Solo ke Jeddah, ini kan sama dengan dari Solo ke Jeddah, berarti kan ini melayani. Apalagi saat sekarang ini sudah banyak sekali dikembangkan bandara-bandara di setiap Provinsi, ini kan banyak sekali. Maka ini kelasnya harus lebih kuat dan lebih bagus.

Dan tentu ini harus ada satu koordinasi dengan Pemda. Perannya yang dilakukan oleh Dirjen Udara ini apa yang dilakukan, kerja sama yang bagus. Karena ini juga merupakan *performance* daripada Menteri Perhubungan, *nah*, program Bapak apa di sini agar menjadi itu.

Dan yang Kedua ada pada Bapak Dirjen ini, peran Bapak dalam hal ini. Tadi banyak keluhan untuk bisa menyatukan antara penerbangan yang menurun, layanan yang sebagainya ini. Peran Bapak dalam hal ini apa sebagai Dirjen ini, ini perlu ada suatu ketegasan. Bisa *nggak* ini mengkoordinasikan secara keseluruhan yang terkait pada pihak-pihak penerbangan ini. Agar layanan terhadap masyarakat ini bisa lebih bagus dan bisa lebih memaksimalkan bahwa angkutan udara ini menjadi salah satu pilihan alternatif yang ekonomis. Disebut dengan ekonomis itu kan bukan berarti harus yang itu, tetapi terjangkau dengan beberapa pertimbangan yang lainnya.

Ini perlu mungkin dari Pak Dirjen disampaikan dan karena nanti juga akan ada penajaman yang lain pada Pak Dirjen, kaitannya dengan masalah anggaran, mungkin yang lain nanti akan kita bahas.

Kemudian pada maskapai penerbangan baik Garuda dan sebagainya ini. Keselamatan penumpang dan keselamatan barang ini menjadi bagian yang harus diperhatikan Pak. Tapi banyak keluhan keselamatan barang ini tidak bagus Pak, jadi bagasi itu dibanting-banting kadang ada begitu sudah selesai dibawa ini sudah rusak ini koper ini.

*Nah*, bagaimana agar para pekerja ini bisa, *nah*, ini kan soal SDM Pak *gitu*. Karena apapun barang yang dibawa, tidak tahu, pasti barang yang berharga lah Pak kan *gitu*. Tapi kalau tempatnya aja cara bongkarnya aja misalkan itu dibanting-banting kayak *gitu*, ini bisa *nggak* layanan itu bisa diperbaiki *gitu*. Karena itu bagian dari orang menjadi pertimbangan, wah saya mau naik pesawat sebetulnya sudah nyaman, tapi karena barangnya rusak, kopernya rusak jadi *nggak* nyaman. Ini sejauh mana Bapak itu untuk bisa memberikan intervensi, karena hal-hal sebetulnya kan hal-hal yang sederhana.

Tetapi ini yang justru langsung mengena pada penumpang atas jaminan itu. Mungkin yang lain tadi sudah disampaikan oleh banyak para senior dan juga teman-teman dari Komisi V.

Terhadap Angkasa Pura ini layanan Pak layanan yang kenyamanan ini menjadi bagian yang sangat penting. Jadi ada layanan tempat ibadah, termasuk juga atm ini mungkin perlu, yang ada di dalam. Jadi setelah masuk, orang kan tidak keluar lagi, jadi orang setelah masuk. *Nah*, ini perlu ada layanan ATM di situ lah barangkali ada oh terlupakan ini macam-macam itu. Tapi didalam itu kelihatannya jarang ada ATM, artinya mesti harus keluar dulu itu, ini juga penting.

*Nah*, satu hal layanan yang sangat banyak dikeluhkan, kalau di Bali bagus itu, *smoking area* Pak, *nah*, ini penting juga kan *gitu*. Kalau di Bali bagus itu *smoking area*-nya di atas itu terbuka. Tapi kalau di sini itu apalagi di Garuda itu Pak, ini sudah 1x3 *gitu*, tempatnya 1x3 *nggak* ada sirkulasi ini sirkulasi itu, enak memang betul-betul itu, padahal rokok itu kan bagian dari juga. Dan perlu diingat bahwa masyarakat kita masih banyak untuk bisa yang merokok itu ya, kasih lah kesempatan itu. Setidak-tidaknya jangan terlalu dimarjinalkan semacam itu kayak di, *gitu*.

*Nah*, kalau memungkinkan itu layanan atau *smoking area* ini kasihlah Pak yang agak lumayan *gituloh*, *nah*, tetap tidak mengganggu dengan yang lain. Ini catatan saya hampir di beberapa bandara itu, layanan *smoking area* yang paling bagus hanya ada di Bali Pak, yang lainnya *nggak* ada. *Nah*, ini bisa *nggak* meniru yang di Bali itu, saya berikan apresiasi pada yang di Bali itu sangat bagus.

*Nah*, itu mungkin layanan-layanan umum sifatnya yang kaitannya dengan fasilitas. Terus kemudian juga terutama saya menekankan juga untuk masalah mushola Pak, mushola ini jadi bagian yang penting. Terus kemudian keramahan layanan itu jadi bagian.

*Nah*, kalau yang kaitannya dengan koper banting-banting itu itu apa dari maskapainya apa dari apa namanya, dari maskapainya Pak?

**PESERTA RAPAT:**

Dari *ground handling* Pak.

**F – P. NASDEM (Drs. FADHOLI, M.Ikom.):**

Oh *gitu* ya? *Nah*, ini tolong itu diperhatikan betul Pak. Dan juga orang-orang yang itu biar agak nyaman sedikit lah, agak ramah sedikit, itu kadang banting-bantingnya kayak *gitu* pelayanannya ini yang bagus. Saya pikir itu Pak Ketua, terima kasih.

*Assalamualaikum warrahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

*Walaikumsalam*, terima kasih Pak Fadholi. Selanjutnya, yang terakhir itu biasanya baca doa. Pak Jhonni Allen Marbun, silakan Pak.

**F – P. DEMOKRAT (drh. JHONNI ALLEN MARBUN, M.M.):**

Ya betul itu, saya langsung saja ya bicara saja. Pertama saya kira saya mendukung semua teman-teman dan ini sudah berulang kali sebetulnya ya terus ya tinggal bagaimana implementasinya ya.

Pertama Pak Dirjen Udara ya saya sudah baca semua ini, sebetulnya dari semua penjelasan penjelasannya semua sempurna. Ya kebijakan pengaturan tarif besar, *item*-nya sempurna, pas *gitu* kalau flat *gitu*. Tapi dalam konteks implementasinya coba bayangkan mungkin *nggak* kan, harga terendah tertinggi kan sudah diatur. Saya kaget juga Aceh 400 sampai 1 ada sampai 350, mungkin *nggak* itu? Terendah sampai tertinggi? Mungkin *nggak range* dalam kualifikasi 1 banding 3? Kalau itu mungkin berarti salah dalam membuatantisipasi terendah dan tertinggi.

Kalau betul kejadian Aceh tadi itu, 400 sampai 1,5 Juta. Apa ini rumus apa ini, saya *nggak* matematika SD pun menurut saya terendah tertinggi *nggak* masuk akal kalau sampai batas harga tiket 400 bisa sampai 1,5 Juta. Saya kira batas terendah tertinggi tidak boleh lebih daripada 100%. Sehingga *nggak* boleh banting-banting harga *gituloh*, kalau batas atas batas bawah itu lebih dari 100%, *nggak* tahu rumus apa tolong kita jelaskan *dong* *nggak* lulus SD *nih*.

Ya ini Pemerintah *nih*, karena kita *nggak* masuk dalam teknis itu. Tapi kalau ada kejadian itu *nggak* masuk akal, padahal di sini sudah jelas ada ini, ada ini, ada ini kan *gitu* ya, tolong itu Pak Dirjen ya di *follow up* ya. Karena kita memang tidak masuk dalam konteks apa teknis untuk sampai mencampur.

Tapi kalau *output*-nya begini ya, ini apa ini rumusan terendah tertinggi ini, *nggak* masuk akal dari sisi katakanlah terjemahan terendah tertinggi dalam konteks filosofinya. Itu tolong catatan penting itu, Aceh kaget juga saya, ah masa *sih* bisa 400 sampai 1,5 Juta, terendahnya bisa 400 tertingginya bisa 1,5. Ini *nggak* perlu ya apa namanya itu, *ngawur*.

Jadi artinya barangkali ada implementasi kesalahan penerapan, di situ yang harus ditindak artinya 400 itu *nggak* boleh *dong* di bawah terendah, *nggak* boleh. Supaya nanti deviasinya itu jangan sampai, masa deviasi di atas 100%, tolong itu kalau memang itu betul yang tadi disebutkan dari daerah Aceh.

Yang kedua memang, ya biasa lah ya kalau soal ini saya setuju saja. Kenapa ada jam padat jam ini segala macam ya wajar saja kalau tiket kan, ya jam padat itu memang biasanya memang agak lebih mahal. Jam ini apa itu yang kurang padat ya itu biasanya, itu biasalah itu saya kira itu teknis daripada *market* aku *nggak* berkomentar itu, tapi batas rendah batas tingginya tetap harus menjadi perhatian.

Sama dulu juga Garuda itu betul apa yang dikatakan itu ya, kurangnya itu ditawarkan biasanya. Saya juga merasakan itu, ini kosong ini, mau *nggak*, itu sering. Tapi terus terang saja rusaknya Garuda ini setelah IPO (suara kurang jelas) yang bermasalah itu itu saya terus terang saja protes itu ya pesawat dan di situlah memang hancurnya Garuda ya. Kalau kita mau buka-bukaan sebetulnya saya waktu itu ikut memimpin dan saya tidak setuju ya.

Makanya cuma dialah BUMN terlama, sama dengan Direktur Pertamina karir terlama. Jaman Soeharto saja *nggak* ada lebih dari satu periode dalam satu dirut BUMN ya tapi oke. Itu pada saat peristiwa-peristiwa dulu ya panjang nanti ceritanya kalau masuk karena itu sangat politis.

Yang kedua Bu ini saya terus terang saja tadi sudah setuju, saya baca ini sedikit ya, ini baca ini penjelasan dari Airnav ini ngeri ini ya *toh*, bayangkan nanti (suara kurang jelas). Saat ini kendala pelayanan navigasi penerbangan lebih kepada keterbatasan investasi pengadaan pergantian peralatan yang sudah habis umur ekonomis *aging*, disebabkan keterbatasan finansial perusahaan akibatnya, *so what? Apa? Gituloh*.

Kok begini saja, jadi Bapak-Ibu jadi kalau nanti terjadi apa-apa, kami sudah sampaikan ke Komisi V begitu kira-kira? Apa tindakannya? Harus *clear dong*, ya *toh*. Karena maskapai juga mengalami kesulitan finansial, ya terus ya kalau misalkan *nggak* memenuhi syarat ya *nggak* usah terbang, daripada celaka, *nggak* usah terbang. Atau mohon maaf perusahaan itu tutup daripada membawa tingkat keselamatan yang, jangan begitu *dong*.

Jangan kita diberikan semacam apa namanya (suara kurang jelas) informasi soal apa ini? Ini dari navigasi Dirjen Udara, apa solusinya ini? *kok* begini *sih* pendapat. Ini boleh informasi itu sehingga perlu begini perlu begini bla bla bla apa yang harus diminta dalam konteks pertemuan legislatif dan eksekutif ini *gitu dong*, apa yang anda minta. Jangan gini, kami kan sudah sampaikan nanti kalau kejadian apa-apa, akibat keterbatasan dari perusahaan. Terus apa? *So what? Gitu dong* harus jelas.

Jangan kita diberikan ini nanti malah, kami sudah sampaikan pada Komisi V waktu itu *kok*, terjadi nanti kejadian apa-apa ya jangan begitu *dong*. Justru kalianlah selaku Pemerintah, ya BUMN ini kan bagian daripada Pemerintah. Jangan BUMN ini berpikir apalagi BUMN ini kan hanya menjalankan sudah beres.

Contoh misalnya Angkasa Pura I, Angkasa Pura II ya setelah sudah dibangun segala macam kan diserahkan ya. Sebetulnya ya mohon maaf lah ya saya ngerti banget loh ya. Sewa-sewa jadi tidak hanya itu, sewa-sewa kios, sewa-sewa mana juga semua kan masuk ke anda. Ini hanya terhadap daripada *sense of belong* saja sebetulnya *nih* ya, soal kemanusiaan tadi teman-teman bilang.

Contoh misalnya *bluesky* itu kita masuk ke situ, itu kereta golf-nya itu bisa dianter *kok* ada 2-3 itu kereta golf-nya itu. Masa yang begitu saja *nggak* bisa ditambahin dari dulu kita *ngomong gitu* ya. Soal ya memang kalau soal di



bandara itu kan soal pengaturan daripada *landing* kan *nggak* bisa kan *landing* daripada itu *nggak* bisa. Tapi bukan berarti masalah itu menjadi dikalahkan *landing* kan, harus tapi hanya tambahan *services*, apa itu mobil-mobil berapa *sih* harganya itu. Itu sudah berapa kali ngomong *kok* *nggak* ditambah-tambah *sih*, orang *bluesky* saja punya 2 atau 3. Kita malah saja bayar berapa itu ya, iya kan. Ini kan persoalan-persoalan kecil tetapi bisa membawa dampak yang tidak bagus dari segi performa, dari segi pelayanan apalagi bandara-bandara internasional. *Gitu dong* ini sudah berapa kali ngomong masih terus, harusnya berapa kali kita ngomong ditambah *dong* kemarin jadi 10 kek berapa *sih* harganya itu ya *toh*.

Kita juga enak kita langsung dilayanin ada ininya kita di sana protokol, tapi kalau ada Ibu-Ibu waduh, ngapain *nggak* enak lah kita ngelewatin ini, *gituloh* Pak. Jadi istilahnya bukan juga kita, ya kalau kita *sih* ya *toh*, sudah langsung ada yang ngelayanin tapi ngelihatnya kan *nggak* enak. Berapa itu harganya? *Bluesky* saja ada 2 atau 3 itu Bapak apa saja itu kereta golf-nya itu untuk *nggak* kita minta saja itu diantarin padahal cuma bayar berapa itu.

*Nah*, itu ya kira-kira tolong khususnya Angkasa Pura II yang di terminal 3, ya itu yang dapat. Terminal 2 *nggak* banyak keluhan lah karena memang ya begitu tata letak. Jadi *nggak* mungkin tata letak pesawat yang diganggu karena itu sudah ada mekanismenya dalam konteks keamanan penerbangan kan *gitu* kira-kira. Jadi katakanlah manajemen daripada parkir pesawat, *nggak* mungkin itu bisa otak-atik itu malah berbahaya. Hanya tingkat tambahan peralatan atau alat di dalam *services* penumpang, itu saja. Dan ini sudah ke rapat berapa kali *kok* masih muncul itu dan memang cuma segitu ya itunya itu karena itu saja saya kira jadi sehingga.

*Nah*, setelah rapat ini itu jangan lagi *nggak* akan dibahas lagi *gituloh*, artinya langsung di-*follow up* lah ya dari teman-teman yang Citilink apa namanya parkir 28, 27 *nggak* ada masalah. Tapi ada alat atau daerah-daerah apa namanya, penerbangan yang lain atau bandara lain misalnya Semarang ada sudah pelayanan-pelayan transportasi yang itu, itu yang harus.

Hanya itu doang *kok* ya, *nggak* mungkin *nggak* mungkin jadi mengatur dari pada soal parkirnya pesawat. Saya kira itu sudah ada manajemen sendiri, kita tidak bisa masuk ke situ tuh ya terlalu jauh kita masuk ke situ. Karena itu menyangkut daripada peraturan-peraturan daripada yang lebih tingkat keselamatan. Ini hanya tingkat soal pelayanan dalam tahap kecil artinya soal-soal penambahan transportasi mobil golf itu itu aja.

Itu saja kuncinya *kok* yang dari dulu diminta di sini *nih*, *kok* masih belum ada *follow up* ya kita kan masih cuma segitu-segitu saja. Bahkan kadang-kadang itu dipakai kalau ada orang dari situ, bukan yang *standby* di situ. Tidak ada aja misalkan kita atau ada orang kita kenal atau sudah ini ah baru. Itu otomatis kalau memang di situ sudah *standby* dia di situ ya, sudah *standby* paling tidak lima atau sirkulasi datang sudah siapapun boleh masuk kan kira-kira begitu. Tidak harus Anggota Dewan atau tidak harus misalnya ada pesanan kan *gitu*, kan otomatis ada pelayanan itu menjadi bagian daripada

*services* yang dibidang teman-teman tadi adalah soal humanis atau soal kemanusiaan.

Saya kira itu yang penting ya dalam pertemuan ini ya soal yang tadi-tadi ya saya kira Pemerintah dalam artian Dirjen Udara Departemen Perhubungan sekarang di-*follow-up* lah ya. Termasuk tadi soal apakah perlu memang kajian-kajian ulang dalam konteks katakanlah penentuan-penentuan variabel-variabel tadi. Sehingga antara pengusaha maskapai ya, baik itu katakanlah Garuda maupun apa itu masuk dalam norma-norma yang wajar dalam konteks bisnis. Rugi juga *nggak* tapi terlalu ini juga *nggak*, jadi dia wajar saja *gituloh* ya.

Artinya terlalu rendah juga ya bagaimana perusahaan mau maju kalau terlalu rendah, tapi terlalu tinggi juga kalau teman-teman katakan *supply demand* ya, *nggak* boleh juga *dong*. Jadi, ada batas bawah dan batas atas, itu sudah benar, rumus itu sudah benar. Tinggal batas bawah dan batas atas ini harus masuk akal ya. Soal Garuda saya kira tersendiri lah itu, itu agak sedikit *complicated* itu ya. Walaupun *complicated* saya kira biarlah Garuda itu kita lihat ya ada biar dia nanti menjadi satu katakanlah perubahan yang mendasar ya di Garuda itu. Saya kira sudah mulai saya lihat perbaikan-perbaikan secara umum ya baik di Garuda maupun di maskapai lain.

Namun demikian juga ada juga keseimbangan, artinya apa, kalau kita yang terlambat kalau kita yang datang kan hangus itu tiket. Tapi kalau pesawat *delay* sampai sekian jam itu juga harus ada *dong*, ada *check and balance* lah ya kan ada *check and balance*. Dan kita tidak mengingingkan itu, artinya ada coba kalau kita yang terlambat ludes itu tiket. Tapi kalau *delay* sampai, saya juga pernah mengalami itu sehingga acara saya berantakan semua di Dapil, ya.

Bukan supaya apa, supaya perusahaan itu juga setuju bahwa dia memang harusnya penerbangan dua kali karena penumpangnya menjadi satu kali boleh-boleh saja, tapi jangan mendarat *dong*. Bagaimana anda mengantisipasi manajemen, kan anda membuka apa namanya pemasaran *marketing* itu apa namanya wilayah tertentu itu ya.

Saya juga pernah mengalami itu ke Silangit harusnya katakanlah jam 9 menjadi jam 11 karena mau disatukan, itu Batik *gitu* ya saya pernah mengalami kaya *gitu* juga ya. Harusnya yang apa saya kira Batik hanya sekali penerbangan sama apa Citilink waktu itu ya. *Nah*, yang kaya *gitu-gitu* ya jangan ya kan, anda sudah harus antisipasi *dong* jangan mendadak *gitu*. Karena apa, orang pergi itu ada kenapa dia ambil pagi? Karena mengejar acara jam sekian, kan *gitu* kira-kira.

Kalau itu kan bisa mencari alternatif, misalnya kalau *nggak* begitu ya harusnya saya berangkat kemarin ya ke Medan saja lah pesawat malam, kan *gitu* kira-kira *nggak* bisa. Karena naik pesawat beda dengan naik darat kalau bisa dijangkau dengan darat sekian jam, ini naik pesawat kan *nggak* bisa ya. Jadi tolong yang begini juga Batik ya, setuju untuk efisiensi untuk supaya perusahaan lebih apa. Tetapi jangan juga apa namanya enak di kalian tapi

korban di orang lain. Ada keseimbangan lah ya, supaya sama-sama ya sama-sama ya.

Ya kalau memang ini nya ya penerbangan *nggak* harus dua ini ya menjadi satu tapi kajian itu tidak mendadak katakanlah besok terus baru sorenya dikasih tahu, gimana *sih* *nggak* pas lah ya, *nggak* boleh. Saya kira itu saja jadi kita akan tetap mendukung daripada semua kondisi apapun itu, baik itu perusahaan maskapai nasional yang swasta apalagi juga BUMN kita dukung. Tetapi dalam batas-batas *check and balance*-nya dijaga dalam konteks kepentingan perusahaan dan kepentingan masyarakat. Saya kira harus seimbang ya kepentingan perusahaan dan kepentingan masyarakat harus seimbang, supaya apa? Sama-sama enak.

Saya kira itu demikian Pimpinan, terima kasih.

*Assalamualaikum warrahmatullahi wabarakatuh.*

**ANGGOTA KOMISI V DPR RI:**

Baca doa jadi *nggak*?

**F – P. DEMOKRAT (drh. JHONNI ALLEN MARBUN, M.M.):**

Sudah kan?

**KETUA RAPAT:**

Sudah

**F – P. DEMOKRAT (drh. JHONNI ALLEN MARBUN, M.M.):**

Yaudah, penutup sudah? Kesimpulan?

**KETUA RAPAT:**

**Bapak-Ibu sekalian yang saya hormati,**

Demikianlah tanggapan dari Para Anggota Komisi V DPR RI dan ini memang harus kita carikan solusinya. Di tengah perang antara Russia dan Ukraine, menyebabkan kelangkaan energi dan pangan dunia. Harga minyak mentah dunia Arab Saudi sudah mematok 120 Dollar/Barel dan itu akan menjadi gila-gilaan harga avtur. Sementara kita mesti melayani masyarakat dan keselamatan para penumpang karena *sparepart* yang mesti tersedia itu menjadi mahal karena banyaknya pengurangan tenaga kerja di negara-negara pembuat pesawat terbang itu sendiri.

Oleh karena ini bagaimana Pak Dirjen bisa mengatasi ini, animo masyarakat ingin naik pesawat besar. Sementara maskapai mengalami kesulitan atas tingginya harga avtur dan ya jangan sampai nanti *sparepart*-nya itu KW 1, KW 2 apalagi KW 3 yang berbahaya bagi keselamatan penerbangan.

Ya ini perlu dirumuskan Pak Dirjen, ya mungkin Pak Dirjen sudah ada solusinya silakan.

Ini Pak Roberth mau bicara, jauh-jauh dari Papua Pak sekarang.

**F – P. NASDEM (ROBERTH ROUW) – WAKIL KETUA KOMISI V DPR RI:**

Ya,

**Pimpinan dan seluruh Anggota Komisi V yang saya hormati, Saudara Dirjen Perhubungan Udara, Saudara Dirut LPPNPI, Saudara yang mewakili Garuda, Angkasa Pura I dan Angkasa Pura II, teman-teman dari Lion dan Batik dan hadirin yang saya hormati,**

Yang pertama saya ke Pak Dirjen saya kira masukan-masukan apa yang disampaikan oleh teman-teman semua ini menjadi catatan penting untuk Pak Dirjen. Agar pembenahan pelayanan angkutan udara ini ya harus lebih diperbaiki lagi ya.

Saya ingin sampaikan beberapa hal di sini, saya ingin yang pertama karena ini menyangkut Dapil saya. Kemarin Pak Menteri saya sudah sampaikan, tapi ini saya ingin sampaikan lagi karena di bawah langsung oleh Pak Dirjen dan teman-teman Angkasa Pura yang ada di sini beserta para pelayan Garuda dan Batik dan Lion yang ada.

Saya pernah berapa kali saya harus pulang ke Dapil, Jakarta-Jayapura itu karena sekarang sudah ada penerbangan langsung. Jadi kalau kami terbang malam itu tidur sampai pagi, saya bisa langsung kegiatan di sana. Tapi saya lihat beberapa kejadian kalau saya pulang dari sana itu tidak dapat langsung, saya harus melewati Jayapura-Makassar dan Jakarta. Ini ada perlakuan-perlakuan yang menurut saya membuat ya Saudara-Saudara saya itu merasa bahwa kami dari Papua ini selalu didiskriminasi.

Kalau kami dari Papua melewati Makassar itu harus turun, disuruh turun bawa semua cabin harus dibawa turun. Kalau orang bawa anak harus tenteng anak, Ibu-Ibu bawa tentengannya semua dibawa turun ya, pemeriksaan begitu ketat ya, naik kembali lagi ya. Ini yang membuat tidak nyaman, seakan-akan tidak dipercaya *security* yang dilakukan di Jayapura, oke kalau itu dari Jayapura.

Saya dari Jakarta ke Jayapura melewati Makassar, ini pun saya beli Batik langsung tiba-tiba sehari sebelumnya disampaikan bahwa perubahan tidak langsung tapi lewat Makassar. Terpaksa saya harus ikut padahal saya beli langsung itu, saya pingin saya bisa istirahat yang banyak. Begitu saya terbang sampai di Ujung Pandang disuruh turun semuanya. Ada rombongan yang baru pulang dari luar negeri, menunaikan ibadah ke Israel. Banyak Saudara-Saudara saya dari Papua bawa tentengannya, semua disuruh turun kami.

Ini yang membuat pertanyaan saya, kalau dari Papua oke, tapi ini dari Jakarta loh, ibukota yang *security*-nya berlapis-lapis kami masuk. Disuruh turun juga, ini aturan siapa yang buat *gitu*? Dan, ini ada aturan yang memakai standar ganda. Untuk ini katanya saya tanya penerbangan, itu bukan ranah kita yang buat itu, ini semua ya berarti Angkasa Pura penanggung jawab di sana, bukan Pak? Siapa ini?

Yang menjadi pertanyaan saya, ini aturan ini kalau berlaku ya berlaku lah terus jangan ada standar ganda. Tapi kalau pesawat itu terlambat penumpangnya jangan turun semua, kami cuma sekian penumpang Ujung Pandang naik. Berarti kami ini diberlakukan standar ganda *dong*? Iya kan, aturan tidak berlaku secara, iya kan? Penumpang tidak boleh turun, penumpang Ujung Pandang naik kami berangkat lagi. Ini kan *nggak* benar, ini yang saya bilang diskriminasi yang kami merasa seperti itu ya.

Tolong saya minta Pak Dirjen supaya aturan ini segera tidak lagi diberlakukan seperti itu ya kan. Karena kalau diberlakukan terus seperti itu, itu saya sampaikan bahwa Papua ini situasinya kurang kondusif dan ini bisa dipolitisasi nanti ke depan. Hal-hal ini tolong dijaga, kita semua menjaga negara kesatuan ini supaya kita bisa sama-sama.

Yang berikut saya ingin ke teman-teman penerbangan ya, yang tadi seperti saya sampaikan tiba-tiba kami dirubah ya kan. Ini hal-hal ini yang perlu mungkin harus menjadi perhatian kita semua. Kompensasinya *tuh* apa *gitu*, kalau misalnya saya bilang oh saya *nggak* bisa saya karena perlu saya harus berangkat ini. Kompensasinya kan harusnya ada Garuda yang langsung, kompensasinya di situ *gitu*. Bahwa Batik bisa pindahkan kami ke Garuda harusnya.

Bukan nanti kami harus ini kena potong lagi sekian persen ya kan, jadi penumpang atau masyarakat ini tidak punya alternatif lain *gitu*. Selalu jadi yang lemah selalu masyarakat ini ya. Saya berikan contoh-contoh begini, ya kalau kita naik pesawat ya memang selalu dikelaskan. *Nah*, ini yang kurang, menurut saya tidak baik untuk kita. Nanti kalau wah ini karena murah kan, jadi pelayanan seperti itu. Kalau anda mau pelayanannya baik, naik yang mahal sana. Ini yang selalu dilakukan *gitu*, kalau mau pelayanannya baik naik yang mahal ya kan.

Tadi sudah disampaikan bagaimana pelayanan di soal bagasi kita, kalau di Terminal 3 itu cepat keluarnya. Tapi kalau Terminal 2 naik Batik atau Lion, Batik masih bisa lebih cepat sedikit, Lion lebih lama lagi. Karena itu standarnya ada ini murah, anda naik murah ya anda harus terima ini *gitu*. Ini yang terjadi *gitu*, iya filosofinya *gitu* jadi kalau orang tidak mampu ya dia dapatnya tidak baik *gitu*, ini kan *nggak* benar ini.

Tolong teman-teman sebagai perwakilan masyarakat, kami minta supaya ini dirubah lah, berikanlah pelayanan yang baik kepada masyarakat. Apapun masyarakat itu bayar, selalu yang namanya katanya pembeli itu raja. Mau berapa duit pun tapi dia bayar *gitu*, maka dia harus diperlakukan sebagaimana layaknya dia harus mendapat pelayanan. Ini hal-hal ini yang perlu menjadi catatan penting kita pada saat ini.

Yang berikutnya tadi sudah banyak disampaikan bahwa perbedaan antara ekonomi dan bisnis itu terlalu jauh, terlalu jauh perbedaan itu. Kami kalau saya dengan harga tiket seperti itu yang harusnya saya pulang ke Papua reses itu dengan pagu anggaran tiket saya di reses, itu saya nombok jadinya *gitu* ya kan, itu bisa nombok saya.

*Nah*, tadi sudah disampaikan Pak Jhonni Allen, batas bawah dan batas itu terlalu jauh ya kan. Jadi ini perlu harus dirubah ya dirubah. Dulu kita dulu Batik itu pernah mulai pertama-tama kita bisa di sana di bandara kita bisa *upgrade*, *upgrade*-nya karena sudah ini. Saya kira itu harus dilakukan karena ya bisnisnya kosong *gitu* ya kan, bisnisnya kosong sedangkan itu kan sudah *last time* mau naik pesawat, ya kenapa tidak dibuat program *gitu* lagi *gitu*, untuk teman-teman Garuda juga seperti itu ya kan.

Saya pernah keluar negeri naik China Air dari Jakarta mau ke luar, itu di atas penerbangan kami ditawari, pramugari tawarin, mau ke bisnis langsung di pesawat. Lebih murah jauh, murah jauh, di atas kami di pesawat di atas ditawarin kalau mau bisnis ayo. Itu cerdas *gitu* ya kan, itu cerdas. *Nah*, tolong teman-teman ini supaya jangan nanti rugi lah kenapa *sih* tidak dilakukan itu *gitu* ya kan, kan sudah *last* waktunya sudah, orang sudah *check-in* semuanya kan, sudah tidak ada lagi yang *booking* baru. Lakukanlah seperti itu biar penambahan pendapatannya kan juga bisa lebih baik, nanti alasannya rugi dan sebagainya kan.

Terutama untuk Garuda, kita lihat selalu ya kalau saya ke Papua ya pasti lebih baik kita keluar negeri. Ya kan dari pada ke Papua, tiket pulang-pergi puluhan juta kan bisnisnya, iya lebih baik saya keluar negeri daripada saya kesana. Kalau saya ke Australia tiket pulang-pergi bisa 9 juta, kalau saya ke Papua itu naik bisnis belum lagi, *nggak* dapat itu 9 juta, naik yang ekonomi. Kalau naik bisnis paling sedikit bisnis 18 juta. Itu yang biasa biasa saja, satu kali jalan itu, *nggak* ada 18 juta itu pulang-pergi *nggak* ada itu, Garuda itu, itu biasa itu. Jadi pulang-pergi 30-an juta, *nah*, gimana kita mau pagu anggaran kita habis.

Ya jadi saya kira ini hal-hal ini yang perlu mungkin jadi catatan penting, Pak Dirjen juga ya pada teman-teman. Tadi saya catat apa yang disampaikan Pak Jhonni itu saya sangat mendukung, jadi jangan alasan ini untuk ke Airnav ini. Ibu ini catatan penting apalagi kami di Papua, karena ada dispensasi untuk pelayanan pesawat di Papua dengan berlaku tahun itu kan kami minta kelonggaran karena banyak penerbangan perintis kami di sana ya kan. Yang memang harus memakai peralatan-peralatan yang harus tidak bisa tidak, harus dipakai. Karena cuacanya tiba-tiba berubah, kabut dan sebagainya kalau tidak tahu ketinggian di depan gunung sudah pasti korban manusia akan banyak.

Saya kira itu yang harus ditekankan bahwa semua penerbangan yang melayani di sana itu wajib hukumnya semua harus dilengkapi dengan peralatan-peralatan seperti itu. Jadi tidak ada dispensasi karena itu menyangkut nyawa semuanya. Jadi saya kira itu, saya kira soal pelayanan

untuk di bandara tadi semua sudah disampaikan, saya sangat juga mendukung terutama kalau kita lihat banyak itu.

Saya juga kalau ke Papua ya itu terpaksa tas saya itu harus saya *wrapping* atau ini, kalau *nggak* tuh cacat semuanya. Karena apa? Pasti dilempar-lemparin itu, ya ini catatan penting ini, dilemparin-lemparin tas-tas kita itu, rusak itu tas kita. Jadi mau *nggak* mau harus kita *wrapping* baik-baik supaya kalau dilempar-lemparin *nggak* papa, masih bisa ketahan *gitu* ya.

Saya kira itu saja Pimpinan, saya terima kasih Pimpinan atas waktu yang diberikan.

#### **KETUA RAPAT:**

Makasih Pak Roberth Rouw. Saya mengucapkan terima kasih kepada Angkasa Pura, Garuda maupun Batik Air kalau pelayanan kepada istri saya yang pertama itu sangat bagus, sesama orang Banjar. Yang pertama itu belajar, yang kedua wajar, yang ketiga kurang ngajar, yang keempat baru orang Banjar. Tapi mohon maaf saya termasuk pria yang istiqomah Pak, ikatan suami takut istri di rumah. Silakan Pak Dirjen. Iya, diluar *nggak*. Singkat, padat dan solutif.

#### **Pjt. DIRJEN PERHUBUNGAN UDARA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (Ir. NUR ISNIN ISTIARTONO, M.Si.):**

*Alhamdulillahirobilalamin,*

Jadi kami terima kasih sekali pertama-tama pada semuanya, banyak masukan yang mungkin kita bisa langsung juga kami semua di industri penerbangan mendengarkan masukan termasuk menyampaikan kira-kira apa yang masyarakat inginkan kepada kami.

*Nah*, untuk itu izinkan kami, ini aspek yang sangat luas sekali Bapak. Jadi mungkin kami juga mungkin tadi kalau Pak Hamka mengatakan mulai dari mana, kami juga agak sedikit ini namun kami akan coba untuk merangkum mengenai hal ini. Sehingga detailnya mungkin nanti bisa tertulis Bapak mohon izin.

*Nah*, yang banyak adalah tadi Bapak mengatakan bagaimana kita *recovery* Pak sebelum kita masuk kepada tiket. Itu tentu sebetulnya kami semua nanti rekan-rekan di sini ada Direktornya semuanya Pak. Mulai dari navigasi juga ada, pesawat ada dan rekan-rekan operator juga ada. Jadi pada saat pandemi itu sebetulnya kami malah ada istilah *sharing pain* Pak, bagaimana kita bersama bisa *survive*. Jadi internal kami juga saling gotong-royong adanya semacam penundaan pembayaran piutang misalnya *gitu* dan sebagainya.

Kemudian ada penurunan tarif dari masing-masing operator, nanti bisa dikonfirmasi. Dari *government* pun juga kita melakukan stimulus Bapak, jadi di Airnav ada yang dampaknya dalam bentuk (suara kurang jelas) jadi peralatan

kita kalibrasi, yang kalibrasi mendapat (suara kurang jelas) termasuk di beberapa peralatan dari bandara yaitu PAPI itu juga dikalibrasi dengan dana APBN itu juga ada. Kemudian malah terakhir PSC juga Pak ya, PSC juga ada terkait namun periodenya Pak karena terkait dengan APBN. Dan APBN ini tentu saja kami berkonsultasi dengan Menteri Keuangan dan lain sebagainya.

Kami juga sudah berupaya juga untuk terkait dengan masalah relaksasi Bapak, relaksasi terkait dengan pajak. Tadi disampaikan *sparepart* sudah ada PP Bapak, sebetulnya *sparepart* relatif sudah terbantu terkait dengan pajak. Namun teman-teman yang mungkin sedang kita lakukan adalah bagaimana *processing issue*-nya secepat mungkin sehingga bisa *me-recovery* lebih cepat dari pada pesawat-pesawat yang AOG.

**KETUA RAPAT:**

0% itu ya Pak?

**Plt. DIRJEN PERHUBUNGAN UDARA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI  
(Ir. NUR ISNIN ISTIARTONO, M.Si.):**

Apanya Pak?

**KETUA RAPAT:**

0%?

**Plt. DIRJEN PERHUBUNGAN UDARA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI  
(Ir. NUR ISNIN ISTIARTONO, M.Si.):**

Iya Bapak, itu prosesnya yang masih rekan-rekan sedikit keluhkan, namun itulah *processing* kami sudah. Malah jhuga kami sudah bicara dengan berbagai instansi lembaga Bapak terkait dengan masalah bagaimana mekanisme satu harga di *fuel*. Kita belum bicara mengenai pajak *fuel* relaksasi namun bagaimana satu harga *fuel* di tanah air ini Bapak. Memang ada kaitan dengan masalah jarak distribusi *fuel*. Namun beberapa titik juga kami resolusi, ini sedang terus kita lakukan pendekatan Bapak, bagaimana dalam kondisi seperti ini bisa ada semacam saling pengertian untuk tetap bagaimana tumbuh kembangnya industri penerbangan.

Karena kami sangat berkeyakinan seperti dukungan Bapak tadi bahwa negara kita kepulauan dan topografinya sangat ekstrem. Tadi Bapak sebutkan ada Gayo, tinggi Pak Gayo Luwes, di Papua ada Mulia, Ilaga sampai ya tau Pak ya ada pulau-pulau terkecil di Pangkep misalnya. Itu hanya transportasi udara yang kemungkinan unggul untuk melayani masyarakat Bapak. *Nah*, sehingga kami juga sadar bahwa kelangsungan *sustainability* daripada transportasi udara harus segera dipertahankan.

*Nah*, tentu saja sebagaimana kami sampaikan kami harus bekerja keras bersama-sama, namun tentu saja tidak bisa internal dunia industri penerbangan, harus ada masukan, kolaborasi dari lain. Seperti menciptakan



*market*, tentu saja adalah Pemda, K/L terkait dengan pariwisata misalnya. *Nah*, itulah *market* eksternal yang harus di-*clear*.

*Nah*, saat ini memang kita sedang mengalami beberapa tantangan, tadi saya sudah sampaikan terkait dengan bagaimana mengenai pengadaan pesawat yang *serviceable*. Ini menggembirakan Bapak, bahwa teman-teman sebetulnya punya optimisme. Kami mencatat lebih daripada 70 pesawat sedang proses pengadaan dan kami izinkan. Tapi kapan itu mudah-mudahan secepatnya Bapak, teman-teman sudah sangat optimis, karena memang kita lihat *market* yang ada di depan.

Namun kembali memang membutuhkan upaya yang lebih keras di dunia penerbangan karena kita menghadapi satu tren kurs kita sudah melihat, tren *fuel*, dan ini terkait dengan mahal tiket tadi Bapak. Kami sepakat, kami sedang meninjau PM kaitan dengan tarif Bapak PM 20 106 tentu saja kaitannya, apakah struktur tarif sekarang ini masih bisa sesuai dengan kondisi operasi saat ini.

Tentu saja apabila nanti rekan-rekan dari *airline* akan bisa menceritakan perubahan struktur daripada tarif berapa *fuel* komponennya berapa *sparepart*-nya ada perubahan dari teknologi dan di industri itu Bapak. *Nah*, kami sepakat Pak kami akan evaluasi dan evaluasi.

*Nah*, kemudian terkait dengan masalah yang PM 20 tadi memang pada waktu kita melakukan tanggal 19 Pak ya kita itu melakukan itu, itu *fuel* masih sekitar *average*-nya ada di 10.000 sekian Bapak. Sekarang sudah mungkin rekan-rekan sudah sampai hampir 16, mungkin Lion yang hapal ngamatin *fuel* nanti saya sampaikan. Kurs juga demikian kita berkisar diantara harga 14.000 sekian di bawah tapi, sekarang sudah naik sekian persen dan semua itu komponennya kenapa kami melakukan *fuel surcharge* juga kemarin itu dampaknya lebih daripada 10% total biaya operasi.

*Nah*, gini ini dilematis Bapak dilematis, tadi apabila komponen tarif tidak disesuaikan tentu akan merubah TBA. Dan kami meyakini bahwa itu dengan kondisi kurs, kondisi *fuel* itu akan naik TBA-nya. Satu sisi kami dituntut juga bagaimana

**F – P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Pimpinan, Pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Silakan Pak.

**F – P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Saya minta dari Perhubungan Udara menjawabnya yang memberikan suatu kepastian ya. Jadi jangan memberikan harapan dengan kata-kata kemungkinan-kemungkinan dan nanti-nanti begitu ya. Kalau memang masalah

avtur dan *cost* rupiah, dan komponen-komponen itu mengalami kenaikan, korelasinya atau dampaknya memang terhadap tarif. Tapi kan belum tentu bahwa TBA-nya harus dirubah *gitukan*, dan belum tentu juga kenaikan terhadap tarif itu se-setinggi ini seperti yang dirasakan yang dikeluhkan oleh masyarakat, belum tentu setinggi ini begitu ya. Memang komponen-komponen yang menyebabkan kenaikan tarif iya, tapi belum tentu setinggi ini.

Inilah yang kita maksud supaya Dirjen Perhubungan Udara melakukan analisa, melakukan audit pencermatan ya. Supaya terkoreksi harga tiket yang terlalu tinggi yang mengeluh ini. Di satu sisi memang tidak boleh *airline* itu rugi, tapi kan di satu sisi tidak boleh masyarakat sampai mengeluh semacam ini *gitu*. Jadi jangan hanya jangan mungkin jangan mungkin begitu. Tapi berikan satu kepastian, kalau memang belum dilakukan satu analisa yang selama ini dikeluhkan oleh masyarakat, jawab di sini kira-kira berapa hari berapa minggu itu bisa dijawab oleh Perhubungan Udara, sehingga betul-betul bisa terkoreksi. Saya kira *gitu* Pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Terima kasih Pak Sudewo. Pak mungkin Bapak perlu mencari rumusan yang tepat bersama para pelaku usaha penerbangan untuk menjawab semua yang disampaikan Anggota Komisi V DPR. Nanti akan kita bahas lagi dalam suatu kesempatan khusus soal solusi ini. Jadi. Bapak habis-habis lah menyelesaikan ini. Jadi tidak ada mungkin, tidak ada nanti dan seterusnya.

**Pjt. DIRJEN PERHUBUNGAN UDARA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (Ir. NUR ISNIN ISTIARTONO, M.Si.):**

Siap Pak.

**KETUA RAPAT:**

Saya pikir cukup. Kemudian para pelaksana, Angkasa Pura I, II, bagaimana pelayanan yang sudah didengungkan oleh kawan-kawan itu sejak saya di sini empat bulan Pak. Terus menerus soal mobil golf itu yang di bandara itu, kadang-kadang habis baterai dan seterusnya lah, *nggak* ada petugasnya.

**F – P. NASDEM (ROBERTH ROUW) – WAKIL KETUA KOMISI V DPR RI:**

Ya Pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Ya silakan.

**F – P. NASDEM (ROBERTH ROUW) – WAKIL KETUA KOMISI V DPR RI:**

Ya ini saya jadi agak lupa satu boleh ya, Ketua sampaikan soal mobil golf. Tadi saya sudah sampaikan bagaimana diskriminasi kita kalau turun di sana. Yang saya rasakan juga teman-teman selalu bilang, *kok* kami mentang-

mentang dari Papua kalau di terminal 3 kami dikasih paling ujung 28 apa berapa itu 30, jalannya paling jauh kami. Padahal kalau bicara bayar, kami bayar tiket paling mahal kami, tapi selalu kami dapat paling ujung, jalannya jauh dan itu jarang pakai mobil golf itu, *nggak* dilayani. Jadi kalau kita ke situ kita harus cepat karena jalannya paling jauh. 28 apa 34, itu paling jauh itu pokoknya paling ujung, itu selalu kalau kami naik pesawat Garuda, malam itu.

Jadi ini untuk tadi saya sampaikan diskriminasi, kami rasakan itu dari mulai dari sini kami sudah rasakan seperti itu *gitu*. Mentang-mentang kami paling Indonesia timur ya dikasih juga naik paling jauh jalannya begitu jauh padahal kami bayar paling mahal. Ya ini tolong catatan juga Ketua, ini kami rasakan selalu kalau kami pulang.

**F – P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Usul Pimpinan, usul Pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Iya.

**F – P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Saya kira rapat ini cukup karena semua juga sudah direkam dan diperhatikan oleh semua mitra kerja kita kami. Mungkin di persidangan berikutnya kita adakan rapat ini untuk mengetahui progresnya, saya kira itu Pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Iya, itu yang saya ingin sampaikan tadi Pak Dewo. Jadi, jangan sampai garbarata itu diletakan sesuai dengan letak geografis pesawat itu berasal. Kalau dari Papua jauh, juga semakin jauh, kalau dari Solo justru lebih dekat, mungkin itu ya, Pak Roberth?

**F – P. NASDEM (ROBERTH ROUW) – WAKIL KETUA KOMISI V DPR RI:**

Iya

**KETUA RAPAT:**

Saya ingin mencoba mengambil kesimpulan rapat pada pagi sampai menjelang sore hari ini.

1. Komisi V DPR RI meminta Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Airnav dan operator bidang transportasi udara agar meningkatkan koordinasi dalam rangka mendukung aspek keselamatan, keamanan, dan kualitas pelayanan kepada masyarakat pengguna jasa penerbangan termasuk pengawasan kelaikudaraan pesawat udara,

pembangunan dan operasional infrastruktur bandara yang ramah kepada lansia dan disabilitas.

Setuju, Pak?

**(RAPAT: SETUJU)**

2. Terhadap kebijakan penerapan tarif pesawat udara, Komisi V DPR RI mendesak Direktorat Jenderal Perhubungan Udara melakukan pengawasan dan kajian terhadap subsidi bahan bakar pesawat udara serta komponen biaya operasi lainnya yang mempengaruhi tarif pesawat udara agar selain menjaga keberlangsungan usaha maskapai dari persaingan tidak sehat. Tetapi, juga menjamin konsumen agar mendapat harga tiket yang wajar dan terjangkau.

Bagaimana kawan-kawan?

**F – P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Itu saya kira konsumen, kata konsumen *nggak* lazim, penumpang *gitu* ya.

**KETUA RAPAT:**

Penumpang, baik ganti penumpang. Setuju?

**(RAPAT: SETUJU)**

Ya, silakan.

**Plt. DIRJEN PERHUBUNGAN UDARA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI  
(Ir. NUR ISNIN ISTIARTONO, M.Si.):**

Izin, mungkin saya salah, rekan-rekan juga bisa mengoreksi. Sepertinya *range* besaran subsidi bahan bakar ini ya mungkin di komersial katanya belum Bapak, yang, yang, ada adalah subsidi angkutan di perintis, *njeh*, kalau yang ini kayaknya yang kita berdekatan dengan Pertamina dan BUMN terkait dengan masalah bagaimana dari aspek *fuel*-nya Bapak, terima kasih.

Mungkin ada koreksi dari rekan-rekan.

**KETUA RAPAT:**

Ditambah pesawat udara perintis ya Pak, ya? Iya.

**F – P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Pimpinan,

**KETUA RAPAT:**

Ini nomor 2 ini?

**F – P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Pimpinan mungkin kita tidak berkuat pada salah satu komponen saja yaitu pada bahan bakar. Tetapi evaluasi terhadap semua komponen.

**KETUA RAPAT:**

Kalimat yang bagusya seperti apa, Pak Dewo?

**F – P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Begini, melakukan evaluasi terhadap semua komponen biaya. Jadi, besaran itu seterusnya dihapus sampai kata serta, sampai kata serta. Sampai kata serta, *nah*, hilangkan.

**KETUA RAPAT:**

Serta ini bukan merk *anu* ranjang, ya?

**F – P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Bukan.

**KETUA RAPAT:**

Setuju? Pak *anu*.

**F – P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Operasi lainnya dihilangkan.

**KETUA RAPAT:**

Lainnya dihilangkan. *Kok* lainnya ada di sini *kok*. Lainnya ya. Sudah setuju? Pak Dewo?

**F – P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Iya setuju.

**(RAPAT: SETUJU)**

**KETUA RAPAT:**

3. Komisi V DPR RI meminta Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan operator bidang transportasi udara untuk memperhatikan masukan dan

saran Komisi V DPR RI antara lain: Ketepatan waktu dan keamanan dalam penanganan *ground handling* utamanya penanganan bagasi.

Bagasi penumpang mungkin ya? Iya, Lion Air lama sekali katanya di belakang saya ini. Berapa jam?

Yang kedua meminimalisir resiko *delay* pesawat udara

**F – P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Itu maksudnya apa? Resiko *delay* itu maksudnya apa? Minimalisir *delay* atau minimalisir resiko *delay*? Resiko *delay* itu berarti resiko yang disebabkan oleh *delay*.

**KETUA RAPAT:**

Iya.

**F – P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Ini, dihapus saja itu resiko itu.

**KETUA RAPAT:**

Resikonya yang dihapus.

Kemudian mengoptimalkan penggunaan sarana dan prasarana bandara untuk meningkatkan layanan kepada penumpang.

Garbarata, mobil golf itu, toiletnya, Musholanya ya.

**F – P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Tambah saja Pimpinan, di antaranya.

**KETUA RAPAT:**

Di antaranya.

**F – P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Iya yang *golf car* itu.

**KETUA RAPAT:**

Iya

**F – P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Itu kan *stressing* kita di situ, diskresi.

**KETUA RAPAT:**

Ditambah itu, *golf car* itu. Yang disampaikan oleh anggota tadi, Garbarata kemudian mobil *golf* tadi, toiletnya, kemudian. *Oh iya Pak*, saya ini Anggota Popsi. Persatuan Orang Pendek Indonesia. Jadi kalau di toilet di bandara itu Terminal 3 itu, itu tinggi sekali Pak. Jadi kalau saya masukin itu *nggak* bisa. Saya cari yang,

**F – P. NASDEM (Drs. FADHOLI, M.Ikom.):**

Pak Ketua, Pak Ketua kan anak-anak ada Pak Ketua ukurannya anak-anak.

**KETUA RAPAT:**

Masa.

**F – P. NASDEM (Drs. FADHOLI, M.Ikom.):**

Ada ukurannya Pak Ketua.

**KETUA RAPAT:**

Di tempat yang.

**F – P. NASDEM (Drs. FADHOLI, M.Ikom.):**

Yang ada pegangannya itu.

**KETUA RAPAT:**

Ya. Mushola sudah belum? Mushola, Mushola yang untuk pria dan untuk wanita. Soalnya bisa menimbulkan fitnah. Kalau Pak Sudewo sholat ashur satu orang perempuan, tiba-tiba dia teriak-teriak minta tolong, padahal Pak Dewo *nggak* ngapa-ngapain, *gitu* ya, Mushola pria dan wanita, Mushola pria dan wanita.

**F – P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Mushola pria dan wanita, daripada saya diteriakin.

**KETUA RAPAT:**

Apalagi yang mau ditambah? LGBT nanti dululah, Pak.

Kemudian evaluasi pelaksanaan subsidi penerbangan perintis.

Bisa kan Pak? Itu apakah ada tambahan kesimpulan? Sudah cukup. Saya itu khawatir, mereka yang di depan sana pingsan semua, belum makan siang.

**F – PAN (H.A. BAKRI HM, S.E.):**

Pak Ketua, interupsi Pak Ketua.

**KETUA RAPAT:**

Iya silakan Pak Bakri.

**F – PAN (H.A. BAKRI HM, S.E.):**

Iya sedikit saja ini tidak terkait dengan tambahan ini, saya lupa ini ke Pak Dirjen kebetulan agak reda. Ini kan sudah mulai bagus Pak covid sudah agak turun ya walaupun dengar berita agak naik. Ini terkait dengan penerbangan perintis ataupun di daerah, ini kan tingkat pariwisata sekarang semakin *anu* Pak menggeliat ya.

Saya cuma tolong ingatkan Pak di Kerinci Pak, Kerinci itu wisatanya itu sangat bagus gunung Kerinci dan danau Kerinci. *Nah*, ini penerbangan kesana itu tidak ada. *Nah*, ini Pak Daniel mungkin Pak ya, apakah seminggu sekali, seminggu dua kali atau *gimana* tolong Pak Pak Daniel ya. Pak Dirjen makasih Pak Dirjen, makasih Pak Ketua.

**KETUA RAPAT:**

Iya saya ini 30 tahun yang lalu ketika masih belum beristri itu kerja sebagai divisi keuangan pengeboran minyak di Pulau Bonyo, Direktur Utamanya Abu Hasan orang Kerinci. Jadi kalau sampai sekarang belum ada bandaranya itu perlu dikoreksi Pak Bakri. Sudah ada? Penerbangannya yang belum ada, iya iya iya, Lion, bisa ya Pak Daniel?

**DIREKTUR UTAMA LION AIR – (Capt. DANIEL PUTUT KUNCORO ADI):**

Iya.

**KETUA RAPAT:**

Sudah selesai, *nggak* ada lagi tambahan? Iya, silakan *closing statement* dari Pemerintah.

**Plt. DIRJEN PERHUBUNGAN UDARA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (Ir. NUR ISNIN ISTIARTONO, M.Si.):**

Terima kasih.

**Bapak Pimpinan, Ketua, Wakil Ketua serta Anggota Komisi V DPR RI yang kami hormati,**

Terima kasih atas waktu yang diberikan dan mendapat dukungan yang positif untuk kemajuan institusi penerbangan paling tidak *recovery*. Dan, kami



semua di sini Bapak, rekan-rekan dari operator dan regulator langsung mendengarkan. Mudah-mudahan dapat mengemban amanah yang diberikan dan harapan Bapak-Ibu sekalian, tentu saja kami membutuhkan *support* yang *real* pada waktu nanti kita melakukan upaya-upaya lebih baik lagi. Saya kira kami akan *follow up* Bapak, terima kasih banyak.

**KETUA RAPAT:**

Terima kasih.

Dengan mengucapkan *alhamdulillahirobilalamin*, rapat dengar pendapat pada hari ini saya nyatakan ditutup.

**(RAPAT DITUTUP PADA 14.25 WIB)**

**JAKARTA, 28 Juni 2022**

a.n. KETUA RAPAT  
SEKRETARIS RAPAT,

TTD

**NUNIK PRIHATIN BUDIASTUTI, S.H.**  
**NIP. 196912021998032002**