



**DEWAN PERWAKILAN RAKYAT
REPUBLIK INDONESIA**

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

- Tahun Sidang : 2022-2023
Masa Persidangan : V
Rapat Ke- : Ke-19
Jenis Rapat : Rapat Dengar Pendapat
Sifat Rapat : Terbuka
Hari, Tanggal : Senin, 10 Juli 2023
Waktu : Pukul 15.10 s.d. 16.30 WIB
Tempat : Ruang Rapat Komisi V DPR RI, (Ruang KK V)
Gedung Nusantara DPR RI
Ketua Rapat : Roberth Rouw (F-P. NASDEM)/Wakil Ketua Komisi V
DPR RI
Acara : 1. Evaluasi pelaksanaan APBN TA 2023 sampai
bulan Mei 2023;
2. Membahas rencana alokasi anggaran menurut
fungsi, program, dan prioritas anggaran K/L TA
2024 masing-masing Unit Eselon I.
Sekretaris Rapat : Nunik Prihatin Budiastuti, S.H., Kabag Komisi V DPR
RI
Hadir : A. Anggota DPR RI:
29 dari 55 orang Anggota dengan rincian:
1. FRAKSI PDI-PERJUANGAN (F-PDIP)
5 dari 12 orang Anggota
1. Hj. Sadarestuwati, S.P., M.MA.
2. Ir. Sudjadi
3. Sri Rahayu
4. Harvey B. Malaihollo
5. Irine Yusiana Roba Putri, S.Sos.,
MCOMN&MEDIAS
2. FRAKSI PARTAI GOLKAR (F-PG)
3 dari 8 orang Anggota
1. Ir. Ridwan Bae
2. Drs. Hamka B Kady, M.S.
3. DR. H. Ali Mufthi, S.AG., 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)
4 dari 6 orang Anggota
 1. Roberth Rouw
 2. Drs. H. Tamanuri, M.M.
 3. Sri Wahyuni
 4. Drs. Fadholi, M. Ikom.
5. FRAKSI PARTAI KEBANGKITAN BANGSA (F-PKB)
4 dari 6 orang Anggota
 1. H. Ruslan M. Daud, S.E., M.A.P.
 2. H. Irmawan, S.Sos., M.M.
 3. H. Dedi Wahidi, S.Pd.
 4. Neng Eem Marhamah Zulfa Hiz, M.M.
6. FRAKSI PARTAI DEMOKRAT (F-PD)
3 dari 5 orang Anggota
 1. Dr. H. Irwan S.IP., M.P.
 2. Willem Wandik
 3. Ir. H. Ishak Mekki, M.M.
7. FRAKSI PARTAI KEADILAN SEJAHTERA (F-PKS)
1 dari 5 orang Anggota
 1. Dr. H. Syahrul Aidi Maazat, Lc., M.A.
8. FRAKSI PARTAI AMANAT NASIONAL (F-PAN)
3 dari 4 orang Anggota
 1. H. Boyman Harun, S.H.
 2. Hj. Hanna Gayatri, S.H.
 3. Mesakh Mirin, SKM.
9. FRAKSI PARTAI PERSATUAN PEMBANGUNAN (F-PPP)
1 dari 2 orang Anggota
 1. Dr. H. Muh Aras, S.Pd., M.M.

B. UNDANGAN

Dirjen Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan RI (Maria Kristi Endah Murni, S.H., M.H.) beserta jajaran.

JALANNYA RAPAT:

KETUA RAPAT/F-P. NASDEM (ROBERTH ROUW):

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

Selamat siang dan salam sejahtera bagi kita semua.

**Yang terhormat Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI,
Yang terhormat Saudara Dirjen Perhubungan Udara Kementerian
Perhubungan beserta seluruh jajarannya,
Yang terhormat para Kepala Kantor Otoritas Bandara seluruh Indonesia,
Yang terhormat para Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara kelas 1
seluruh Indonesia, serta
Hadirin yang kami hormati,**

Pertama-tama marilah kita panjatkan puji syukur kehadirat Allah Yang Maha Kuasa, yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya kepada kita semua sehingga pada hari ini kita dapat bertemu untuk melaksanakan tugas dan tanggung jawab kita yaitu fungsi anggaran dalam keadaan sehat walafiat.

Menurut laporan dari Sekretariat Komisi V DPR RI, saat ini Rapat Komisi V DPR RI telah diikuti oleh 28 orang Anggota dari 55 Anggota dan terdiri dari 9 unsur fraksi sehingga telah memenuhi kuorum. Oleh karena itu, sebagaimana ketentuan yang diatur dalam Pasal 281 Peraturan DPR RI tentang Tata Tertib, izinkanlah kami membuka rapat pada hari ini dan sesuai ketentuan Pasal 276 ayat (1) Rapat Komisi V DPR RI pada hari ini dinyatakan terbuka untuk umum.

(RAPAT DIBUKA PUKUL 15.10 WIB)

Kami ucapkan terima kasih kepada Dirjen Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan serta para Kepala Kantor Otoritas Bandar Udara dan Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara kelas 1 seluruh Indonesia yang hadir dalam rapat dengar pendapat pada hari ini dalam rangka membahas evaluasi pelaksanaan APBN Tahun Anggaran 2023 sampai dengan bulan Mei tahun 2023 dan rencana alokasi anggaran menurut fungsi, program dan prioritas anggaran K/L Tahun Anggaran 2024 masing-masing Unit eselon I.

Pimpinan, Anggota Komisi V DPR RI dan Dirjen Perhubungan Udara yang kami hormati,

Sebagaimana kita ketahui pada, bahwa dalam Rapat Kerja Komisi V DPR RI dengan Menteri Perhubungan pada hari Selasa, tanggal 6 Juni 2023 kemarin telah disepakati beberapa hal di antaranya pagu indikatif Kementerian Perhubungan Tahun Anggaran 2024 adalah sebesar 38,077 triliun. Dari alokasi Pagu indikatif tersebut alokasi anggaran untuk Dirjen Perhubungan Udara sebesar 7,473 triliun yang dipergunakan untuk mendukung kegiatan antara lain: pengembangan bandara kawasan prioritas KSPN dan kawasan KIK, pengembangan bandara di daerah perbatasan terisolir dan rawan

bencana serta dukungan K/L. Sejalan dengan itu, dalam kesempatan ini kami tegaskan kembali agar dalam proses penyusunan pagu anggaran Tahun Anggaran 2024 agar tiap-tiap Unit Eselon I dapat memperhatikan dan mengakomodir saran dan masukan dari Komisi V DPR RI yang disampaikan dalam seluruh rangkaian kerja dan rapat dengar pendapat.

Selanjutnya, terdapat sejumlah permasalahan strategis yang perlu mendapat perhatian dari Dirjen Perhubungan Udara, antara lain: yang pertama, strategi optimalisasi daya serap anggaran untuk program strategis nasional pada Dirjen Perhubungan Udara berdasarkan RPJMN tahun 2020-2024 Kementerian Perhubungan yang perlu mendapat penjelasan. Dirjen Perhubungan Udara agar tetap menjaga pemenuhan kebutuhan standar pelayanan untuk menjalankan fungsi pengawasan, pengendalian dan pengaturan terhadap aspek keselamatan dan keamanan kebandarudaraan baik di direktorat teknis maupun Kantor Otoritas Bandara. Ketiga, strategi pengembangan bandara di kawasan prioritas KSPN kawasan ekonomi khusus serta di wilayah perbatasan terisolir dan rawan bencana.

Saudara-Saudara yang kami hormati,

Demikianlah pengantar dari kami.

Selanjutnya, kami beri kesempatan kepada Dirjen Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan untuk menyampaikan penjelasan evaluasi pelaksanaan APBN Tahun Anggaran 2023 sampai bulan Mei tahun 2023 dan membahas rencana alokasi anggaran menurut fungsi, program dan prioritas anggaran K/L Tahun Anggaran 2024 masing-masing Unit Eselon I. Untuk itu kami persilakan.

**DIRJEN PERHUBUNGAN UDARA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI
(MARIA KRISTI ENDAH MURNI, S.H., M.H.):**

Terima kasih, Bapak Pimpinan.

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

KETUA RAPAT:

Mic-nya didekatin, Bu.

**DIRJEN PERHUBUNGAN UDARA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI
(MARIA KRISTI ENDAH MURNI, S.H., M.H.):**

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

Selamat sore dan salam sejahtera untuk kita semua.

Izinkan kami juga mengucapkan syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa karena kasih dan karunia-Nya, kita diberikan kesehatan, kekuatan sehingga

hari ini kita dapat berkumpul pada acara Rapat Dengar Pendapat Komisi V DPR RI dengan Dirjen Perhubungan Udara dan jajaran.

Sebelumnya, kami ucapkan terima kasih juga untuk kesempatan yang telah diberikan kepada kami guna menyampaikan progres realisasi anggaran tahun 2023 di lingkungan Dirjen Perhubungan Udara sampai dengan tanggal 7 Juli 2023. Mohon *slide* ketiga.

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

Dalam rangka mendukung program pemerintah serta meningkatkan aspek keselamatan, keselamatan dan keamanan penerbangan, Dirjen Perhubungan Udara telah menyusun program-program sebagaimana yang tercantum dan ditetapkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN). Secara umum *outlook* proyek prioritas Dirjen Perhubungan Udara di tahun 2023 mencakup kegiatan sebagai berikut:

1. Konektivitas dan jembatan udara yang melayani 220 rute perintis penumpang, 40 rute perintis kargo dan satu rute udara kargo;
2. Pembangunan bandar udara baru pada 7 lokasi;
3. Pengembangan bandara di daerah terisolir, perbatasan dan rawan bencana di 18 lokasi;
4. Dukungan pada 4 lokasi penunjang kawasan prioritas KSPN, 3 lokasi penunjang kawasan prioritas KEK dan 2 prioritas penunjang kawasan industri;
5. Dukungan pada Ibu kota negara (IKN) yakni pada Bandar Udara Apt. Pranoto;
6. Program keselamatan penerbangan yang mencakup pengadaan pesawat kalibrasi, alat bantu *surveillance* dan *contingency plan* bidang navigasi penerbangan, alokasi anggaran untuk program pengawasan dan pengendalian keselamatan dan keamanan penerbangan, serta pemenuhan keselamatan penerbangan.

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

Pada *slide* 4, kami sampaikan sebaran Korwil Perintis Tahun Anggaran 2023 untuk subsidi perintis dialokasikan anggaran 500,15 miliar untuk 21 Korwil dengan 220 rute perintis penumpang, 40 rute kargo dan 1 rute udara cargo.

Pada *slide* 5 selanjutnya, terdapat detail dukungan jembatan udara pada Tahun Anggaran 2023 yang mencakup Korwil Tarakan, Masamba, Dekai, Timika, Oksibil dan Korwil Tanah merah.

Pada *slide* 6 terlampir juga detail untuk sebaran kegiatan prioritas Tahun Anggaran 2023 yang mencakup 7 bandar udara baru, 4 kawasan prioritas KSPN, 3 penunjang kawasan prioritas KEK dan 2 prioritas penunjang kawasan industri.

Pada *slide* 7 selanjutnya, terlampir detail sebaran kegiatan prioritas tahun anggaran 2023 untuk 18 bandara di daerah terisolir, perbatasan dan rawan bencana.

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

Pada *slide* 8, dapat kami sampaikan bahwa realisasi anggaran Direktorat Jenderal Perhubungan Udara di tahun 2023 dengan pagu sebesar 7,3 triliun telah mencapai daya serap anggaran sebesar 42,11% atau sebesar 3,07 triliun sesuai Aplikasi SPAN per 7 Juli 2023, melebihi target yang ditetapkan di bulan Juli sebesar 40,03%. Realisasi berdasarkan sumber dana ditunjukkan dengan komposisi rupiah murni 45,66%, pinjaman hibah luar negeri 42,34%, Penerimaan Negara Bukan Pajak 27,88%, BLU 36,53% dan Surat Berharga Syariah Negara 41,07%.

Realisasi anggaran per jenis belanja ditunjukkan pada tabel komposisi untuk belanja pegawai 66,44%, belanja barang 42% dan belanja modal 37,03%. Capaian pendapatan pada Dirjen Perhubungan Udara telah mencapai 48% dari target PNPB 2023. Capaian ini telah *inline* dengan proyeksi pendapatan yang telah disampaikan kepada Menteri Keuangan dengan deviasi sebesar 3%, pendapatan DJU di-*support* dari penerimaan atas jasa navigasi penerbangan 44% dari target, jasa Kebandarudaraan di unit penyelenggara bandar udara adalah 19%. Realisasi ini menunjukkan kondisi industri penerbangan masih dalam proses pemulihan terutama segi keuangan dan kemampuan maskapai dalam menyediakan armada seperti saat kondisi sebelum pandemi.

Pada *slide* 9, terkait dengan realisasi kegiatan pendukung program Padat Karya tahun 2023. Dapat kami sampaikan dukungan Program Padat Karya yang telah dilakukan oleh Ditjen Perhubungan Udara tahun 2023 telah dilaksanakan pada 29 provinsi dengan anggaran kegiatan sampai tanggal 7 Juli 2023 telah diserap sebanyak 14,06 miliar atau 50,98% dari target sebesar 27,58 miliar yang didukung oleh penyerapan tenaga kerja sebanyak 3.951 orang, dengan realisasi upah besar 4,5 miliar.

Bapak Ketua, Bapak-Ibu para Wakil Ketua dan Bapak-Ibu Anggota Komisi V DPR yang kami banggakan,

Pada *slide* 10, selanjutnya izinkan kami menyampaikan rencana alokasi anggaran menurut fungsi, program, prioritas anggaran Direktorat Jenderal tahun anggaran 2024.

Pada *slide* 11, berdasarkan pidato Presiden pada Sidang Paripurna tahun 2024 disampaikan arahan untuk mempercepat transformasi ekonomi yang inklusif dan berkelanjutan sehingga diharapkan tidak ada pembangunan atau program yang tidak terselesaikan di tahun 2024.

Pada *slide* 12, menindaklanjuti hal tersebut dalam rangka mendukung program pemerintah serta meningkatkan aspek keselamatan dan keamanan penerbangan, Dirjen Perhubungan Udara telah menyusun program-program sebagaimana yang tercantum dan ditetapkan dalam rencana pembangunan jangka menengah nasional dan *outlook* rencana strategis atau Renstra, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara tahun 2020-2024. Berdasarkan kerangka pendanaan Dirjen Perhubungan Udara selama periode 2020-2024 berdasarkan APBN yang terdapat dalam Renstra Dirjen Perhubungan Udara, total pendanaan yang dibutuhkan guna mendukung pencapaian target RPJMN dan Renstra mencapai 81,48 triliun.

Selanjutnya, didalam *outlook* rencana strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Udara tahun 2024, kegiatan yang masuk dalam 4 prioritas nasional RPJMN yaitu, satu, jembatan udara yang merupakan *major project* dengan target 43 rute di Papua dan Papua Barat, pembangunan 21 bandar udara baru, pengembangan bandar udara di daerah terisolir perbatasan rawan bencana di 29 bandara, kemudian pembangunan bandar udara perairan atau *waterbase airport* untuk mendukung destinasi pariwisata perairan pada 5 lokasi.

Bapak Ketua, Bapak-Ibu Wakil Ketua, dan Bapak-Ibu Anggota Komisi V DPR RI yang kami banggakan,

Pada *slide* 13, selanjutnya perkenankan pula kami menyampaikan kronologis pagu anggaran tahun 2023. Merujuk hasil pembahasan skema bersama Satker, Pemda dan Kementerian Perhubungan, pagu kebutuhan Ditjen Perhubungan Udara Tahun Anggaran 2024 adalah 19,59 triliun. Pada tanggal 10 April 2023, Menteri Keuangan dan Bappenas mengeluarkan surat bersama perihal: Pagu Indikatif Belanja Kementerian/Lembaga Tahun 2024 di mana alokasi pagu indikatif Ditjen Perhubungan Udara sebesar 7,47 triliun, dengan rincian sebagai berikut: satu, belanja pegawai rupiah murni sebesar 922,2 miliar, belanja operasional dari Rupiah murni sebesar 1,07 triliun, PNBP 519,5 miliar, BLU sebesar 305,2 miliar, SBSN sebesar 2,13 triliun, belanja barang non operasional dan belanja modal sebesar 2,51 triliun.

Selanjutnya dalam, pada *slide* 14 kami sampaikan pula bahwa alokasi anggaran Ditjen Perhubungan Udara tahun 2020-2024 terhadap target RPJMN dan Renstra terdapat selisih total pagu yang cukup signifikan yaitu sebesar 46,83 triliun. Berdasarkan *exercise* pagu indikatif Dirjen Perhubungan Udara, pagu Dirjen Perhubungan Udara adalah sebesar 7,47 triliun yang terbagi menjadi belanja mengikat sebesar 2,07 dengan rincian belanja pegawai 922,2 miliar, belanja barang 1,07, remunerasi Satker BLU 71,5 miliar, serta belanja tidak mengikat 5,40 triliun dengan rincian PNBP 519,5 miliar, BLU 233,69 miliar, SBSN 2,13 triliun dan belanja non operasional 2,51 triliun.

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

Pada *slide* 16, izinkan kami menyampaikan *outlook* pagu anggaran Dirjen Perhubungan Darat tahun 2024.

Fokus dan sasaran program adalah:

1. Penyelesaian kontrak tahun jamak dan tunggakan pekerjaan;
2. Pelayanan masyarakat dalam program jembatan udara atau keperintisan;
3. Program keselamatan dan keamanan penerbangan;
4. Program Padat Karya;
5. Dukungan konektivitas dalam rangka pemulihan ekonomi nasional dalam program nasional.

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

Berikut kami sampaikan rencana kegiatan prioritas 2024 Dirjen Perhubungan Udara, pada *slide* 17, untuk pembangunan bandar udara baru sampai dengan tahun 2024, Bandar Udara Singkawang, Ulu Watu, Bolaang, Mongondow Siboru, Mandailing Natal, Bangai Laut ditargetkan selesai tahun 2023. Bandar Udara Sobaham ditargetkan selesai tahun 2024. Khusus untuk Bandar Udara Kediri yang merupakan KPBU ditargetkan selesai tahun 2023.

Pada *slide* 18, untuk subsidi Perintis tahun 2024 di alokasikan anggaran 550 miliar untuk 21 Korwil dengan 220 rute perintis penumpang, 42 rute kargo dan 1 rute udara kargo.

Pada *slide* 19, usulan indikasi proyek SBSN tahun 2024 telah disampaikan dengan total usulan 2,13 triliun dalam rangka dukungan 48 satuan kerja dengan *rediness criteria*, mencakup rencana induk kesiapan lahan, dokumen lingkungan dan RTT.

Pada *slide* 20, usulan indikasi proyek SBSN tahun 2024 disampaikan dalam rangka pemenuhan target untuk penambahan kapasitas pada 8 lokasi peningkatan keselamatan penerbangan pada 17 lokasi, penuntasan kegiatan pada 9 lokasi serta penunjang RPJMN yang mencakup pariwisata, *major project* jembatan udara dan ibu kota provinsi pada 14 lokasi.

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

Pada *slide* 21, dapat kami sampaikan terdapat 19 lokasi rencana proyek prioritas untuk diresmikan presiden sampai dengan 2024 dengan rincian sebagaimana terlampir. Sebagaimana arahan Presiden RI bahwa tujuan dari kegiatan pendukung Program Padat Karya tahun 2024 adalah mengurangi beban terdampak covid-19, karena berkurangnya daya beli dan merupakan salah satu dari program pemulihan ekonomi nasional untuk rencana kegiatan

Padat Karya pada tahun 2024, Ditjen Perhubungan Udara tetap menargetkan kegiatan tersebut pada 29 provinsi dengan target penyerapan sebanyak 7.731 tenaga kerja dan upah sebesar 14,91 miliar.

Bapak Ketua, Bapak-Ibu Wakil Ketua dan Bapak-Ibu Anggota Komisi V DPR RI yang kami banggakan,

Selanjutnya terlampir rekapitulasi masukan dari Bapak-Ibu yang kami hormati dengan rincian sebagai berikut. Pada *slide 27*, selanjutnya terkait dengan pembangunan bandar udara VVIP di IKN, dapat kami sampaikan bahwa untuk posisi saat ini proses pembangunan bandar udara VVIP di IKN berada dalam tahap penyiapan dokumen perencanaan yang mencakup studi kelayakan, rencana induk, penetapan lokasi serta rencana teknik terinci. Untuk posisi penganggaran bangunan bandar udara VVIP di IKN saat ini belum masuk dalam alokasi DIPA 2023 dan pagu indikatif 2024, sehingga pada tahun 2023 akan dilakukan revisi anggaran dan tahun 2024 diusulkan penambahan anggaran.

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

Demikianlah, beberapa hal yang dapat kami sampaikan dalam kesempatan hari ini. Besar harapan kami masukkan serta dukungan Bapak Ketua, Bapak-Ibu Wakil Ketua dan seluruh Ibu-Bapak Anggota Komisi V DPR RI demi tercapainya pelayanan jasa transportasi yang aman, selamat dan nyaman kepada seluruh masyarakat pengguna transportasi Indonesia.

Terima kasih.

Wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Baik.

Demikianlah, penjelasan yang telah disampaikan oleh Dirjen Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan.

Selanjutnya, kami persilakan kepada Anggota Komisi V DPR RI untuk menyampaikan pertanyaan dan melakukan pendalaman. Sudah setengah empat ya teman-teman ya, sesuai komitmen kita, ini bisa kita mempercepat ya. Kalau bisa pertanyaan setengah jam selesai semua ya jam 4 lewat 15, paling *nggak* setengah 5 sudah selesai, bisa ya? bisa kan? Oke, ya kalau panjang nanti saya kasih *stop* ya.

Baik.

Yang pertama Saudara Mulyadi, bersiap-siap Ibu Cen Sui Lan, silakan Pak Mul.

F-P. GERINDRA (Drs. H. MULYADI, M.MA.):

Terima kasih, Pimpinan yang terhormat.

**Bapak Pimpinan yang saya hormati, serta
Rekan Anggota Komisi V,
Yang saya hormati Ibu Dirjen bersama jajaran yang hadir,**

Pertama tentu kami mengapresiasi, Pak, Bu, mohon maaf Ibu dan Bapak atas capaian-capaian yang sudah terealisasi dan kami berharap selalu berorientasi kepada alokasi anggaran dan setiap kebijakan harus berorientasi kepada tepat sasaran, tepat waktu, tidak *delay* juga tentu dapat meningkatkan nilai tambah terhadap peningkatan pelayanan kepada masyarakat khususnya di komunitas udara kita.

Dua saja yang ingin saya sampaikan. Saya tetap menginginkan ada semacam program atau ya katakanlah *roadmap* khusus terkait persiapan Dirjen Perhubungan Udara yang terkait dengan IKN ya. Kita perlu sekali *roadmap* yang *clear* ya, kenapa? karena mobilisasi manusia tidak terbayang akan meningkat, belum lagi barangkali bandara-bandara sekitarnya. *Nah*, kita saya kira perlu program khusus tidak di-generalis dengan program-program yang lain, kenapa? karena IKN menjadi perhatian khusus maka kami berharap Dirjen Perhubungan Udara memberikan semacam ya katakan *roadmap* atau *blueprint* bagaimana pengembangan apa, IKN yang didukung oleh Dirjen Perhubungan Udara.

Yang kedua, ini mohon maaf agak men-dramatisir dalam konteks karena saya menjadi apa, orang yang ikut mengalami dan *ending*-nya saya akan mohon maaf dengan sangat pada Pimpinan dan teman-teman Anggota, saya ingin merekomendasikan sesuatu yang saya kira akan membuat saya beresiko sebenarnya. Saya berkali-kali menggunakan Halim, Bandara Halim ya, konteks bandara kan dalam konteks aktivitas itu adalah pelayanan ya. Saya tidak merasakan bahwa Halim itu di Jakarta, Halim itu seperti di daerah Tertinggal bahkan bandara perintis saya kira, *crowded* ya, fasilitas maupun tata kelolanya, saya mohon maaf dengan segala hormat. Terakhir saya penerbangan dari Malang, *landing* hujan besar, saya *nggak* tahu itu, apakah tidak ada garbarata yang di darat atau bagaimana, *crowded*-nya apa? hujan besar, petugasnya menyiapkan payung berjejer, seperti parade ya, penumpang diminta berbaris turun dari garbarata, kita berbagi payung, yang pegang payung sama penumpang, tetap saja hujan, belum lagi yang mau berangkat, belum lagi yang pakai kursi roda, ini Jakarta atau mana?

Jadi, saya mohon maaf dengan segala hormat, saya kira Bandara Halim adalah simbol negara yang sangat terbelakang ya, maka saya mohon izin Ibu Dirjen, saya rekomendasikan sebagai Anggota Komisi V, kaji itu Halim, tutup, apa katanya direnovasi? hasilnya seperti itu, tutup saja itu, malu saya lihatnya, kembalikan saja sebagai pangkalan militer dan VIP atau kargo atau *private jet*. Coba berdayakan saja itu bandara, misalnya di Atang Sanjaya, Ibu sudah memberikan kontribusi terhadap penderitaan masyarakat yang setiap subuh ya

sampai mungkin sampai jam 10.00 pagi dari Bogor itu macet bahkan dibikin *contraflow* pun *nggak* ngefek. Saya *enggak* kebayang kalau penumpang-penumpang dialihkan perhatiannya ke Atang Sanjaya Bogor, mungkin *traffic*-nya menjadi seimbang saya kira ya. Saya sebagai Anggota Komisi V, izin Pimpinan, dengan segala hormat saya mohon maaf Ibu Dirjen dan jajaran, saya mengalami sendiri bahwa Halim tidak mencerminkan etalase negara, kasihan masyarakat ya. Tata kelolanya buruk, fasilitasnya lebih buruk lagi, maka saya sebagai Anggota Komisi V dengan segala hormat saya rekomendasikan itu Halim ditutup saja.

Terima kasih.

Assalamualaikum warahmatullahi ta'ala wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Terima kasih, Pak Mul.

Lanjut Bu Cen Sui Lan. Bersiap-siap Saudara Sudewo.

F-P. GOLKAR (CEN SUI LAN):

Terima kasih, Pimpinan.

**Yang saya hormati Pimpinan dan teman-teman Komisi,
Yang saya hormati Bu Dirjen dan jajarannya,**

Bu Dirjen, terima kasih sekali, saya lihat kegiatan prioritas anggaran tahun 2024 hampir semua kabupaten dapat pengembangan bandara. Jadi terima kasih sekali. Cuma, Bu Dirjen, pengembangan bandara itu tolong *runway* nya yang diprioritas, jangan cuma dibangun pagar ya, Bu Dirjen, ya.

Yang kedua buat Dirjen, mengenai Natuna. Tiket pesawat Natuna itu sangat tinggi sekali. Jadi Bu Dirjen, mereka kalau masyarakat mau ke Jakarta, itu pulang pergi 8 juta, jadi seperti kita kalau mau ke Papua, sangat tidak masuk akal dengan penerbangan hanya 1 jam 45 menit dari Natuna Batam, tiket pesawat sekitar 2 juta setengah. Jadi mohon Bu Dirjen dan ini sudah berkali-kali saya sampaikan, bagaimana kita mau mendongungkan perekonomian masyarakat, perekonomian daerah, daerah harus berkembang, kalau hanya untuk biaya transportasi sangat memberatkan, padahal sekarang Bu Dirjen naik pesawat itu bukan hal yang mewah tapi kebutuhan. Apalagi bagi masyarakat di Natuna, penerbangan Natuna itu sangat diperlukan karena kalau dengan jalan laut bisa berjam-jam. Tolong prioritaskan Bu Dirjen, kalau perlu kita sama-sama ke Natuna, ya Bu Dirjen ya, saya undang Ibu.

Terima kasih itu saja, Pimpinan.

Itu aja terima kasih, Bu Dirjen.

KETUA RAPAT:

Baik, Pak Sudewo.

Siap-siap, Pak Sumail.

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

Terima kasih, Pimpinan.

Langsung saja, Bu Dirjen, sekarang ini yang menjadi perhatian publik adalah harga tiket pesawat yang terlalu tinggi. Setelah saya amati, saya membaca beberapa referensi dan berbagai sumber yang layak untuk dipercaya, harga tiket pesawat di negara kita ini mahal bukan semata-mata karena kebijakan dari Kementerian Perhubungan. Kementerian Perhubungan tidaklah satu-satunya institusi yang menentukan untuk harga tiket ini, masih ada institusi lain yang masih ada institusi lain yang mempengaruhi harga tiket ini. Ya, saya juga sedikit banyak tahu, komponen apa saja yang menyebabkan harga tiket ini menjadi mahal, dan komponen apa saja yang terkait dengan penentuan harga tiket. Jadi setelah saya cermati itu adanya Peraturan Menteri Keuangan ya, yang memberikan satu persyaratan bea masuk atau pajaknya itu terlalu tinggi terhadap *sparepart* tertentu, maskapai atau pesawat dan juga ada peraturan dari Kementerian Perindustrian yang memberikan larangan terbatas pada, pada bagian tertentu daripada pesawat itu. Sementara di dalam negeri sendiri itu tidak bisa memproduksi, jadi larangan terbatas terkait dengan TKDN tapi dalam negeri juga tidak mampu memproduksi maka pentingnya Menteri Perhubungan dalam hal ini Dirjen Perhubungan Udara mengkaji terhadap regulasi yang ditentukan oleh dua institusi ini, yaitu dari Menteri Keuangan dan dari Kementerian Perindustrian.

Saya tahu bahwa Kementerian Perhubungan tidak punya kewenangan untuk merubahnya, tetapi mengkoordinasikan supaya ini berubah menjadi sesuatu penting, argumentasi dasar supaya koordinasinya itu meyakinkan agar kebijakan itu bisa berubah adalah Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Udara, Perhubungan Udara melakukan sebuah kajian atau studi ya bilamana regulasi ini diperlakukan dengan hal-hal yang saya sampaikan itu tadi, itu memang berdampak terhadap penerimaan negara, tapi kalau ini tidak dilakukan penerimaan negara secara langsung itu berkurang, akan tetapi ada dampak positif yaitu jumlah penumpang atau jumlah orang yang bergerak melalui transportasi udara ini akan menjadi lebih banyak. Dengan lebih banyak, tentu saja berdampak terhadap perekonomian, karena orang yang datang dari satu daerah ke daerah yang lain itu pasti akan membelanjakan uangnya, perhotelan juga akan meningkat jumlah huniannya, kemudian UMKM juga akan bisa menikmati dan lain-lain *multiplier effect*-nya sangat luas dan sangat bisa dirasakan.

Jadi kalau kajian ini dilakukan oleh Dirjen Perhubungan Udara, mana yang lebih untung, bila regulasi ini diberlakukan, penerimaan negara tarulah menjadi 1 triliun per 1 tahun, tapi kalau ini tidak diberlakukan, dampak ekonomi

secara luas kepada masyarakat mungkin menjadi 5 triliun, gitu. Jadi kita berbicara itu dalam konteks perekonomian secara nasional tidak dalam konteks egosektoral gitu ya, buat apa negara menerima uang gitu, tapi perekonomiannya terganggu. Jadi itu perlu ada satu studi dari Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Mungkin juga dengan regulasi itu diperlakukan jumlah penumpang menjadi menurun drastis, itu berdampak juga banyaknya maskapai yang tidak terbang, banyak sekali yang di-*grounded*, itu kan sayang sekali. Mungkin Garuda juga terdampak, Lion juga terdampak, Citilink ataupun Batik itu juga terdampak, bilamana itu tidak diberlakukan, maskapai banyak sekali yang terbang, *gitu* kan.

Jadi, tolong itu dilakukan studi. Bila itu studi sudah dilakukan, bahwa itu lebih untung jika regulasi itu tidak diberlakukan ya, itu tolong dipakai untuk argumentasi meyakinkan Kementerian Perhubungan dan Kementerian Perindustrian dan Kementerian Keuangan untuk merubah, untuk mengevaluasi regulasi, karena kita tahu, Bu, *cost* logistik di negara kita ini, jika dibandingkan dengan *cost* logistik negara yang lain, jauh lebih tinggi kita, bandingkan Malaysia saja tidak kompetitif. Saya ini kira-kira 2 bulan, 3 bulan yang lalu itu mendapatkan testimoni dari kawan saya, Pak Mulyadi, yang di sebelah saya, ngobrol di tanah suci, di Mekkah. Jadi penerbangan dari tanah air, dari Jakarta langsung ke Jeddah atau Madinah, itu harga tiketnya 3 kali, 4 kali lipat daripada harga dari Kuala Lumpur.

Nah, ini sesuatu yang tidak masuk akal gitu, ya. Jadi kita berbicara soal keuntungan negara itu adalah perekonomian, pertumbuhan perekonomian, bukan penerimaan dalam sektor tertentu, itu namanya egosektoral. Jadi kesuksesan atau keberhasilan suatu negara itu adalah dilihat atau diukur dari pertumbuhan perekonomiannya, berapa prosennya, itulah. Jadi saya minta Dirjen Udara secara serius melakukan studi ini jangan dibiarkan terus-menerus, maskapai ada jumlah misalnya 100 yang terbang hanya separuhnya 50, 60, ini kan tidak boleh ya, mungkin juga dengan alasan bahwa pasca pandemi banyak bandara yang tidak menjadi normal kembali. Pada saat pandemi kan terjadi kontraksi, seperti bandara di Berau ini yang saya tahu ya, itu aktif betul, setiap hari ada penerbangan sebelum pandemi. Setelah pandemi terjadi kontraksi, *nggak* ada penerbangan, setelah pada saat pandemi *nggak* ada penerbangan, pasca pandemi tidak ada penerbangan lagi, mungkin karena faktor hal yang semacam ini adanya regulasi, ini perlu dilakukan suatu kajian.

Kemudian juga, saya ingin masukan kepada Dirjen Udara. Rute-rute yang baru dari satu bandara ke bandara yang lain ya, daerah-daerah yang memiliki perekonomian yang cukup tinggi, itu penting untuk dilakukan, Bu. Tadi pagi saya mendengarkan satu laporan dari petugas bandara di Adi Sumarmo Solo itu sangat mengejutkan, tapi *surprise* bahwa ada rute baru dari Solo ke Pontianak, setiap hari, setiap jam 7 pagi dan itu ternyata penumpangnya penuh, penumpangnya penuh. Setelah kita tanya beberapa orang di sana, sebenarnya menarik juga kalau dilakukan rute Solo-Pontianak, *eh* Solo-Balikpapan atau Solo-Batam atau Solo yang lain dan mungkin itu juga tidak tertutup kemungkinan terhadap bandara-bandara yang lain maka pentingnya Dirjen Udara itu melakukan satu survei, Bu ya, membuka rute-rute yang baru

itu penting, survei itu penting maka berkali-kali saya sampaikan bahwa perhubungan ini, Kementerian Perhubungan itu memiliki tugas yang sangat besar yang sangat berat ya, karena tidak hanya membelanjakan uang dalam APBN, ada uang sekian dibelanjakan untuk a, b, c, d tidak tapi membuat sebuah kebijakan di mana pelayanan transportasinya itu menjadi lancar, menjadi optimal ya dalam rangka mendukung perekonomian, itu menjadi sesuatu yang penting. Ini butuh talenta kepemimpinan, *leadership* daripada masing-masing Dirjen. Saya minta dilakukan survei ya supaya hal yang demikian tidak terjadi, yang harusnya masyarakat butuh dari satu kota ke kota yang lain, tapi tidak bisa terlayani karena tidak tersedianya rute tersebut.

Yang saya wanti-wanti juga kepada Dirjen Udara, akhir-akhir ini sering, Bu, banyak keluhan dari para penumpang, adanya pesawat yang *trouble*, sudah di dalam pesawat ya kemudian di-*delay* oleh karena *trouble*, sudah jalan sampai ke *runway* itu kemudian kembali lagi kepada, ke apron, dan saya pernah mengalami delay berjam-jam oleh karena masalah operasional. Ini tolong diperhatikan, jangan sampai ada sesuatu yang fatal itu terjadi, karena satu kali kecelakaan pesawat di penerbangan udara, itu sudah menjatuhkan reputasi Indonesia di mata internasional dan mohon maaf kecelakaan udara itu berbeda sekali dengan kecelakaan di transportasi yang lain, pasti berakibat fatal. Jadi akan lebih baik kalau Dirjen Udara juga fokus terhadap pencegahan, melakukan koordinasi secara intens dengan pemilik maskapai maupun Angkasa Pura, itu supaya hal-hal yang demikian tidak terjadi.

Saya menambahkan apa yang disampaikan oleh Pak Mulyadi, Bandara Halim, Bandara Halim ini mau dikemanakan oleh pemerintah. Saya yang saya tanyakan, mau dikemanakan oleh pemerintah? kalau itu memang hak pengelolaan oleh swasta, tapi apakah sudah dilepas begitu saja oleh pemerintah, dibiarkan begitu saja tanpa harus ada target yang hendak dicapai oleh pemerintah karena mengingat pelayanan Bandara Halim ini sangat memprihatinkan. Ini etalase Ibukota Jakarta, etalase Indonesia, yang sesungguhnya Bandara Halim itu, itu adalah bandara yang menjadikan ukuran parameter Indonesia dalam konteks transportasi udara, tapi mengapa sampai seperti itu, tapi yang disampaikan oleh Pak Mulyadi itu bagian kecil dari bentuk pelayanan yang sangat memprihatinkan, itu bagian kecil, bagian yang lain banyak sekali yang sangat memperhatikan.

Menurut saya, apa solusinya Bandara Halim ini? Bandara Halim ini dirobohkan, dibangun ulang, ditata ulang ya supaya punya standar pelayanan yang betul-betul itu bandara internasional, bandara yang membanggakan bagi Indonesia karena di Ibukota Indonesia, dan saya sangat, saya sangat aneh itu, mengapa Bandara Halim tidak dikelola sedemikian rupa? tidak dikembangkan sedemikian rupa? padahal Bandara Halim itu punya potensi yang sangat besar untuk mendatangkan sebuah keuntungan bagi pengelolanya, *gitu* ya maka ini saya minta kepada Dirjen udara untuk mendorong hal itu bahwa Bandara Halim itu harus punya target yang jelas Jangan dibiarkan begitu saja ya, yang kotor, yang ini, yang pokoknya *layout*-nya *nggak*, macam-macam, buat itu ada garbaratanya, karena memang Bandara Halim itu punya strategis lokasi yang sangat luar biasa. Termasuk juga Bandara Kediri yang disampaikan oleh Ibu

Dirjen Udara tadi bahwa Bandara Kediri sudah demikian *progress*-nya akan demikian akan demikian tapi jangan sampai Bandara Kediri ini punya nasib yang sama dengan Bandara Kertajati ya. Kertajati itu sekarang ini menurut Angkasa Pura II maupun Plt. Dirjen Udara pada saat itu dikatakan, dikatakan, bahwa Kertajati tidak operasional oleh karena jalan tol Cisumdawu yang belum operasional, meskipun itu belum tentu, meskipun itu belum tentu, tapi saya percaya saja. Cuman yang disayangkan, mengapa bandara sudah jadi sekian tahun yang lalu, aksesnya belum selesai, ini kan sesuatu yang harusnya tidak terjadi. Bagaimana koordinasinya antara Kementerian Perhubungan dengan kementerian PU dan institusi yang lain, jangan sampai Bandara Kediri mengalami nasib yang sama, harus ada koordinasi dengan Kementerian PU, harus ada koordinasi dengan pemerintah daerah, supaya ini secara paralel. Bandara Kediri nanti selesai, akses yang ke sana juga selesai, bagaimana rencana pembangunan jalan tol sampai akses ke bandara itu dan lain-lain itu tolong dikoordinasikan Dirjen Udara dengan Kementerian PU, jangan sampai timpang waktunya supaya nasibnya tidak sama dengan Kertajati.

Yang terakhir, terakhir ya, Ketua ya. Bu Dirjen Udara menyampaikan ada program Padat Karya, Bu, pasca pandemi, oleh karena pandemi demikian-demikian, perlu ada Padat Karya. Pertanyaan saya, Padat Karya yang mana Bu? kami *nggak* ada ini merasakan Padat Karya di Dirjen Perhubungan Udara. Ya, mudah-mudahan dengan ini bisa diinisiasi oleh Dirjen Udara dalam rangka membantu aspirasi kami di daerah pemilihan.

Saya kira itu, Ketua. Pada prinsipnya saya sangat mendukung program-program di Dirjen Perhubungan Udara. Kalau bisa saya tambahkan satu lagi sedikit ini, ini sesuatu yang ironis, Bu Dirjen, halaman 13, Bu Dirjen ya, halaman 13. Ini ada pagu indikatif sebesar 7,4 triliun, kemudian yang rupiah murni itu adalah 4,5 triliun, belanja pegawai 922, belanja barang operasional 1,075, kemudian belanja non operasional barang dan modal itu adalah 2,5. Yang kelihatan, yang kelihatan dalam 4,5 triliun itu adalah belanja barang dan belanja modal sebesar 2,5 triliun, Bu, tapi yang belanja pegawai dan belanja barang totalnya sudah 2 triliun, mengapa harus demikian? coba dilakukan penyisiran lagi supaya anggaran itu betul-betul bisa berwujud dalam bentuk sarana dan prasarana sehingga benar-benar bisa dirasakan, *mosok* separuhnya sendiri yang bentuknya semacam ini.

Saya kira itu.

Terima kasih.

Assalamualaikum.

KETUA RAPAT:

Oke, terima kasih, Pak Sudewo.

Ya, lanjut Pak Sumail. Singkat, padat.

F-P. GERINDRA (Ir. SUMAIL ABDULLAH):

Baik.

Terima kasih, Pimpinan.

Eh, sorry.

INTERUPSI F-P. DEMOKRAT (Dr. H. IRWAN, S.IP., M.P.):

Interupsi Pimpinan, saya mau menyerahkan ini.

KETUA RAPAT:

Oh ya, silakan-silakan,

Ya, wah ini lebih bagus begini, serahkan langsung, begitu Pak Irwan. Jadi Pak Irwan dicoret ini. Pak Eddy, juga silakan. Ya, ya, Pak Daud silakan, *nah*, ini biar cepat, ya. Pak Willem tadi sudah serahkan ya? Pak Willem sudah diserahkan? Ya, serahkan supaya kita selesai cepat, Pak Sumail langsung.

F-P. GERINDRA (Ir. SUMAIL ABDULLAH):

Ya, terima kasih.

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

**Yang saya hormati Pimpinan dan seluruh Anggota,
Bu Dirjen Perhubungan Udara dan beserta jajaran,**

Ada beberapa hal yang ingin saya sampaikan pada kesempatan kali ini. Pertama, saya ingin mencoba untuk apa namanya, mendapatkan penjelasan, kaitannya dengan keberadaan atau kehadiran *runway* tiga yang ada di Bandara Soekarno-Hatta. Saya melihat fungsinya masih belum maksimal karena masih ada antrian-antrian yang kurang lebih makan 20 sampai 20 menit yang bakal terbang. Bahkan saya melihat jarang sekali pesawat-pesawat yang *landing* dan *take off* dari sana. Apa kira-kira permasalahannya, Ibu, sehingga apa namanya, masih banyak sekali antrian-antrian pesawat yang mau masuk dan mau keluar dan ini tentu mengganggu aktivitas daripada penerbangan di sana. Sementara kita pahami bahwa sudah sekian anggaran yang kita tempatkan di sana, tetapi ini fungsinya tidak maksimal, keberadaan *runway* 3, Bu, di Soekarno-Hatta.

Yang berikutnya, Ibu, bahwa ada banyak bandara-bandara kecil-kecil di beberapa kota-kota yang hari ini kurang juga berfungsi atau berperan karena minimnya penerbangan dan kurangnya penumpang. Tentu bandara-bandara ini perlu kita evaluasi sebelum juga kita membangun bandara baru di mana masing-masing daerah itu juga hari ini *rame-rame* mengusulkan, alasannya bahwa tentang keseimbangan, tentang kesetaraan.

Nah, itu menjadi persoalan yang semakin apa namanya ya, mengemuka di antara pembangunan-pembangunan bandara yang ada contoh misalnya di Banyuwangi begitu ada Bandara Blimbingsari, Bandara Jember itu praktis tidak berfungsi, Ibu. Dulu pernah ada penerbangan dari Jember menuju Surabaya, hari ini sudah tidak ada lagi ya, dan banyak bandara-bandara kecil seperti Purbalingga, bahkan yang ada di Sumatera Selatan, karena saya tinggal di Sumatera Selatan, namanya Kabupaten Musi Banyuasin, bandaranya begitu dibangun justru dipakai untuk anak-anak trek-trekan *gitu loh*. Kalau kita memang sengaja mau bangun untuk lintasan sirkuit ya kita bangun lintasan sirkuit, jangan kemudian kita bangun bandara tetapi kemudian apa namanya, tidak berfungsi dengan baik. Ini kan kurangnya kajian, kurangnya telaahan dan saya kira tidak perlu lagi terjadi di kemudian hari kan, dulu, bukan dulu, maksud saya beberapa bulan yang lalu juga, Pak Jokowi pernah kalau tidak salah meresmikan untuk pertama kali pesawat terbang yang terbang dari pangkalan atau Bandara Trunojoyo di Madura, saya tidak tahu pasti sekarang keberadaannya seperti apa.

Yang kedua, karena Dapil saya di Banyuwangi itu ada Blimbingsari, statusnya sudah bandara internasional bahkan beberapa minggu lalu mendapatkan penghargaan dari Aga Khan Award ya, bahwa menjadi satu bandara dengan arsitektur yang juga mengadopsi kearifan lokal dan kemudian juga menjaga apa namanya, agar polusi udara tidak banyak terjadi di situ karena memang tidak pernah, tidak apa namanya, tidak ada alat pendingin di situ. Maksud saya bahwa statusnya sudah internasional, paling tidak nanti fasilitas-fasilitas ya seperti garbarata ataupun nanti parkir itu mungkin perlu penataan kembali, karena seringkali Banyuwangi itu dijadikan penyangga ketika ada *event-event* besar yang ada di Provinsi Bali. Jadi itu banyak sekali pesawat-pesawat juga landing di sana.

Dan juga usulan dari kami, kiranya Bandar Udara Blimbingsari juga menjadi apa embarkasi umroh dan haji karena itu bisa menampung dari wilayah Bali Barat dari wilayah apa namanya tapal kuda yang ini tentu akan memacu pertumbuhan ekonomi yang ada di Kabupaten Banyuwangi.

Terakhir, Ibu, banyak sekali kami mendapatkan keluhan bahwa harga tiket begitu mahal ya. Banyuwangi Jakarta 1.500 atau 1.500.000 hampir 1 juta 750, sementara dari Surabaya ke Malaysia misalnya hanya 800.000 atau dari Denpasar ke Jakarta hanya 800 ribu, padahal jaraknya ini pendek ya, jaraknya ini pendek. Kami tahu komponen-komponen itu, tentu ini harus ada kebijakan Ibu dalam rangka bahwa Banyuwangi yang kita sudah kita canangkan menjadi tujuan utama wisata, ya pariwisata, bukan hanya menjadi alternatif ya, karena orang banyak mau berkunjung ke sana terhambat gara-gara tiket yang mahal.

Tadi terakhir, ini terakhir kalinya. Saya melihat bahwa, Pimpinan, satu, satu menit. Ada banyak sekali bandar-bandar udara yang sudah dibangun dengan baik oleh Kementerian Perhubungan itu kemudian diserahkan ke Angkasa Pura. Pertanyaannya, apakah Kementerian Perhubungan tidak mampu untuk mengelola bandara-bandara yang sudah kita bangun dengan

baik? *nah* sementara kita pahami bahwa Angkasa Pura keuangannya juga tidak baik-baik saja, Ibu, kayak *gitu loh*.

Yang kedua, bahwa ini juga akan menimbulkan persoalan kepada pejabat-pejabat karir yang ada di Kementerian Perhubungan kan, dengan diserahkannya tentu ada keterlambatan dalam kenaikan pangkat. *Nah*, mohon ini menjadi apa namanya, atau saya ingin dapat gambaran, apakah memang harus ya, harus ya diserahkan kepada Angkasa Pura ketika Ibu sudah bangun, Ibu sudah kelola bersama jajaran kayak gitu kan, kan kasihan personel-personel yang ada di Kementerian Perhubungan di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Demikian Pak Ketua, *matur nuwun*.

Wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Terima kasih.

Tinggal yang terakhir Pak Willem Wandik, dua menit.

F-P. DEMOKRAT (WILLEM WANDIK):

Baik.

Ibu Dirjen dan beserta seluruh jajarannya,

Biasanya setelah, biasanya mengeluh soal tingginya harga tiket pesawat itu kami dari Papua, tapi hari ini kita terlihat hampir semua Dapil teman-teman, ada keluhan terkait tingginya harga tiket pesawat itu. Sebenarnya ini hampir setiap tahun baik ke Nataru maupun hari-hari biasa seringkali mengeluhkan soal tingginya harga tiket pesawat baik dari Papua, transportasi lokal maupun nasional, tapi kelihatan sejauh ini tidak pernah ada respon terhadap keluhan yang disampaikan oleh masyarakat melalui kami yang ada di sini. Namun, hari ini kami melihat semakin mencekik masyarakat kami, bukan saja terkait dengan pelayanan transportasi udara Papua, di luar Papua tapi terutama terkait dengan pelayanan transportasi lokal antar kabupaten dan tingkat kecamatan dan desa. Karena itu, untuk menyikapi persoalan tingginya harga tiket pesawat ini, kiranya bisa menghadirkan semua pihak, baik dari pihak maskapai penerbangan sebagai operator dan juga pemerintah, baik Angkasa Pura dan Kementerian Perhubungan dan juga kami di Komisi V ini supaya kita sama-sama bisa melihat apa sih yang mempengaruhi tingginya harga pesawat yang menyebabkan banyak keluhan yang datang dari seluruh penjuror nusantara. Karena itu, diharapkan supaya menjadi perhatian pada kesempatan ini.

Dan Selain itu, kami di Papua, sebagaimana telah diketahui bersama bahwa transportasi udara adalah pelayanan utama bagi kami di Papua karena itu, kiranya menjadi perhatian. Saya melihat di sini khususnya Dapil saya,

sekalian sama Pak Robert juga, itu belum masuk di sini. Di paparan di sini untuk Papua pegunungan saya lihat belum masuk, karena itu kiranya bisa menjadi perhatian karena di sana ada banyak bandara-bandara juga yang perlu mendapat perhatian dari APBN, karena terus terang saja kami di Papua itu hingga hari ini masih terus tergantung pada pusat, masih ngemis pada Jakarta, karena di Papua memang kami tidak punya apa-apa, walaupun tanah kami kaya, kami punya gunung emas tapi Jakarta memang menciptakan kami menjadi ketergantungan yang begitu tinggi terhadap kebijakan afirmasi anggaran pusat dan juga subsidi fiskal pusat.

Oleh karena itu, terkait dengan persoalan urgensinya pelayanan transportasi udara di tanah Papua harus menjadi perhatian, untuk itu pada hari ini saya mengusulkan usulan programnya.

Sekian.

Terima kasih.

KETUA RAPAT:

Terima kasih.

Pak Dholi, satu menit.

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

Harus patuh sama Pimpinan ini saya.

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

Saya menggarisbawahi apa yang disampaikan oleh Pak Willem, mungkin semua yang terkait diundang itu bagus.

Dan yang kedua, mungkin perlu juga dijelaskan ya, Bu, Tupoksi Dirjen terhadap pengelolaan bandara dan juga mekanismenya dan kerjasamanya, siapa ya (*suara kurang jelas*), karena selama ini kan kalau ada apa-apa *kok* semuanya Dirjen, semua kelihatan bebannya itu kan *sharing*-nya sampai di mana? ini bagaimana? Sebetulnya tugas pokok inti daripada Dirjen ini apa saja, kemudian yang sudah didelegasikan ke pihak lain terkait apa saja. Ini penting agar kita tidak salah, ternyata ini yang mengelola bukan Dirjen, tapi kita marahnya sama Dirjen, kan *ndak* enak rasanya *gitu*, karena kita enggak paham. Karena saya sudah dikasih kode sama Pimpinan ya.

Terima kasih, Pak Ketua.

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Pak Daud 1 menit bisa? apa sudah ya? *pass* ya? Silakan, silakan.

F-PKB (H. RUSLAN M. DAUD, S.E., M.A.P):

Memang, luar biasa hari ini Papua ini memang.

Terima kasih, langsung.

Bu Dirjen yang kami banggakan,

Jadi mengingatkan kembali apa yang kita sampaikan mengenai bandara Malikussaleh, Bu Dirjen. Jadi tolong diperpanjangkan *runway* nya dan untuk keamanannya yaitu pagar dan juga terminal dan juga pematangan lahan supaya terlaksananya dengan baik. Jadi boeing itu bisa turun di Malikussaleh di Lhokseumawe sehingga masyarakat pesisir yang pertengahan Provinsi Aceh ini bisa langsung kalau memang mau ke Jakarta, tidak semestinya dulu adalah transitnya ke Provinsi Medan ataupun ke Sumut, jadi langsung dari Malikussaleh bisa ke Jakarta langsung, kalau memang bandaranya itu sudah layak.

Itu saja mungkin, Pak Ketua, Ibu Dirjen yang kami banggakan dan seluruh para jajaran, tolong pikirkan Provinsi Aceh.

Sekian dan terima kasih.

KETUA RAPAT:

Ya, baik, dari Anggota selesai.

INTERUPSI F-P. DEMOKRAT (WILLEM WANDIK):

Interupsi, Pak Ketua.

saya mau menyerahkan usulan.

KETUA RAPAT:

Dari tadi, silakan.

Oke, ya, dari Pimpinan sekarang. Pak Ridwan silakan.

F-P. GOLKAR (Ir. RIDWAN BAE)/WAKIL KETUA KOMISI V DPR RI:

Terima kasih, Pak Ketua, Pak Robert.

**Yang saya hormati Pak Robert,
Pak teman-teman Komisi V,**

Ibu Dirjen tentu dengan seluruh jajarannya,

Saya bicara Dapil saya, saya Bu Dirjen ya, kalau yang lain kan teman-teman sudah sampaikan tadi, Pak Dewo sudah, kemudian Pak Sumail tentang harga tiket yang mahal sudah disampaikan tentang itu. ya saya mau bicara persoalan bandar udara, di Haluoleo Kendari itu yang pertama. *Runway-runway* atau landasan apa namanya pacu ya namanya ya, itu yang di Kendari itu konstruksi dasarnya itu dibangun justru sebelum kolonial dulu mungkin atau masih saat kolonial iya sehingga konstruksinya itu diperbaiki dalam bentuk apapun tetap saja gelombang dia punya *runway*, permukaannya tetap gelombang, sehingga pada saat pesawat *landing* misalnya atau *take off*, itu goyangnya luar biasa di situ. Ditambah lagi yang kita ragukan adalah bahu landasan itu juga dari apa namanya, dari timbunan biasa sekarang.

Nah, kalau itu dibiarkan ya kita tentu tidak meminta hal-hal yang negatif terjadi, tetapi kita mestiantisipasi. *Nah*, kalau boleh itu menjadi pemikiran untuk bahu landasan itu sehingga kalau terjadi sesuatu yang tidak kita inginkan itu meski kita masih dalam posisi yang aman dan itu harus menjadi pikiran sesegera mungkin.

Yang kedua, di Haluoleo itu sekarang tingkat penerbangan kita sudah sangat padat di sana, sudah sangat padat, bahkan kita punya apron itu kemungkinan sekali tidak dalam kondisi tertentu, gabung dengan pesawat *private jet* misalnya, itu kadang-kadang tidak bisa, tidak bisa muat lagi. Oleh karena itu, perlu ada pemikiran dari sekarang untuk mendapat, memperluas apron itu sendiri, Bu Dirjen, di situ.

Yang berikutnya tentang, ya *landing* dan *take off*, itu kadang kala menunggu juga pesawat berapa kali kalau lagi padat di situ. Mungkin perlu, dibuat apanya itu yang, apa namanya sehingga pada saat mendarat kayak di Soekarno-Hatta saat mendarat itu langsung dia begitu dia pelan sudah bisa langsung belok-belok masuk keluar dari landasan gitu. *Nah*, itu juga perlu ditambah, dipikirkan untuk ditambah sekarang ini yang ada di sana, barangkali.

Kemudian yang berikutnya itu adalah menyangkut persoalan Kendari itu sering hujan, Bu Dirjen, kemudian di Kendari juga itu selalu kabut. Di sisi lain Kendari juga kadang kala menjadi alternatif pendaratan darurat andai ya, andai atau pendaratan alternatif andai Makassar misalnya adalah juga mengalami kabut yang cukup, yang tidak bisa di-*landing*-i oleh pesawat. Maka oleh karena itu, juga itu belum ada apa itu namanya, belum ada alat yang yang bisa menghantarkan terbang ataupun mendarat di situ.

Tapi mungkin lebih jelasnya ini, Bu Dirjen, tadi sudah saya berikan apa namanya catatan-catatan saya kepada Bu Dirjen, mungkin lebih jelasnya lebih mengetahui teknisnya ini adalah Pak Benyamin yaitu ya dari Kepala Bandara Kendari, ada Benyamin? Oh ya ada, koordinasi langsung sama Bu Dirjen, saya mau jelaskan kayak apa jelas tidak terlalu mengerti istilah-istilah bandara ini saya, ya, kita kan orang teknis tapi tidak mengerti bandara ini. Mungkin nanti Pak Kepala bandara ya Kendari menghadap Bu Dirjen bagaimana pentingnya,

tapi saya berharap dapat dianggarkan pada tahun 2024 ini Bu Dirjen. Itu saya minta dengan, dengan apa namanya, dengan sangat itu, karena di sana juga bukan bandara internasional tetapi yang datang itu yang mendarat di sana banyak, banyak orang-orang internasional, terutama dari China, itu banyak sekali di sana, karena banyak industri yang ada di sana, juga termasuk di Morowali.

Kemudian kalau bandara yang lain tentu, saya sudah melihat di sini sudah masuk Sugimanuru, kemudian Betoambari, kemudian Matahora Wakatobi, ya itu sudah masuk semuanya. Kemudian yang satu lagi, yang terakhir, Bu Dirjen, itu di Kolaka Utara, pemerintah daerahnya sudah membangun atau dalam proses membangun bandara udara di sana, bahkan sudah mengeluarkan biaya kurang lebih 60 miliar lebih, 63 kalau saya tidak salah, itu yang ada di sana. Penlok sudah ada dari Kementerian PUPR apa Kementerian Perhubungan, cuma yang jadi persoalan ada satu Diktum dalam Penlok itu, bahwa harus dibangun oleh pemerintah daerah selama 5 tahun berturut-turut, di sisi lain pemerintah daerah tidak punya kemampuan keuangan, Bu.

Oleh karena itu, saya minta dari Kementerian Perhubungan melalui Ibu Dirjen, ini agar segera diambil langkah-langkah konkret membantu dan mengambil alih persoalan bandara di sana untuk disuntik atau dibangun bandaranya sehingga bisa berfungsi sebagaimana yang diharapkan oleh masyarakat yang ada di sana.

Saya kira hanya itu yang saya ingin sampaikan, Bu Dirjen.

Terima kasih, Pak Ketua.

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Terima kasih, Pak Ridwan.

Baik.

Saya beberapa catatan saja, Ibu Dirjen. Yang pertama usulan kami untuk lapangan terbang Hilariki sudah masuk, saya terima kasih di pegunungan ada pengembangan pelayanan perintis di Distrik Kubang, Pak, Mamberamo Tengah, Bu Dirjen, jadi terima kasih sudah bisa, harapan kami ini bisa betul-betul nanti tidak berubah lagi.

Dan yang berikut, saya kira catatan tadi dan hampir kita semua, Bu Dirjen, masalah harga tiket ini penting nanti jadi perhatian. Saya sekarang kalau pulang ke Papua tadinya masih bisa 4 jutaan, sekarang sudah hampir 6-7 juta, yang lain naik 1 juta tidak ada masalah, kalau kita berat, karena kita awal, ujungnya ini sudah tinggi. Jadi kalau dari 4 naik lagi itu berat ya, jadi masyarakat, khususnya kami dari daerah Papua ini sangat terbebani dengan

harga tiket yang begitu mahal. Jadi mohon nanti menjadi perhatian Bu Dirjen untuk bisa memberikan kami ada kemudahan dan kemurahan di harga tiket ini ya.

Yang berikut *eh*, saya kira ada catatan saya untuk lapangan terbang di di Distrik Trikora itu di Jayawijaya itu belum masuk Bu Dirjen, ya mungkin nanti dan kemarin saya minta kepala Balai dari Yapin juga kepala bandara untuk hadir cuman *enggak* bisa katanya karena penerbangannya belum hampir tiap hari belum ada. Jadi mohon perhatian Ibu untuk ada penurunan bukit yang masih menghalangi apa pendaratan pesawat di sana, katanya kemarin usulan semua sudah lengkap, data *engineering*-nya juga tinggal mungkin nanti kita lihat ke depan.

Berikut, saya kira ini ada Kepala Bandara Wamena hadir kan? hadir *nggak* Kepala Bandara Wamena? Ikut zoom ya? oh ya baik, kalau balai udara yang di Papua, kepala, Timika ada ya? oh Timika, baik, oke, belum pernah ketemu saya.

Baik.

Saya kira dari Anggota semua sudah selesai. Demikian pendapat dan pertanyaan-pertanyaan yang telah disampaikan oleh Pimpinan dan seluruh Anggota Komisi V. Untuk itu, saya kira Bu Dirjen berikan tanggapan yang penting saja, tidak usah terlalu ini, nanti yang lain bisa tertulis, pokok-pokoknya saja, tidak usah terlalu lama, lima menit mungkin bisa selesai ya.

Terima kasih, saya ke Ibu Dirjen.

**DIRJEN PERHUBUNGAN UDARA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI
(MARIA KRISTI ENDAH MURNI, S.H., M.H.):**

Terima kasih, Bapak Pimpinan.

**Bapak Ketua,
Bapak Wakil Ketua,
Ibu-Bapak Anggota Komisi V yang kami hormati dan kami banggakan,**

Pertama-tama terima kasih kami ucapkan sebesar-besarnya atas masukan, saran, arahan Pimpinan dan Anggota semua Ibu-Bapak Komisi V dalam rangka meningkatkan pelayanan, pengaturan, pengendalian dan pengawasan demi terciptanya keselamatan dan kenyamanan penerbangan nasional.

Kami mencatat memang ada beberapa usulan dari Ibu-Bapak Anggota Dewan yang telah kami alokasikan anggarannya dalam program kerja Dirjen Perhubungan Udara tahun 2023 dan pagu indikatif kami Tahun Anggaran 2024. Ada juga terkait usulan-usulan yang masih belum bisa ditampung akan menjadi catatan untuk kami.

Semoga hari ini, rapat hari ini dapat memberikan manfaat terhadap pelayanan bandar udara yang handal, terpadu, efisien dan berdaya saing.

Sekali lagi kami mengucapkan terima kasih dan setinggi-tingginya kami dan seluruh jajaran atas terselenggaranya rapat dengar pendapat kali ini dan kami terus-menerus mohon bimbingan dan arahan kerja sama yang positif dalam melaksanakan program kerja khususnya terkait pelayanan dan keselamatan penerbangan, dan tak lupa apabila ada kesalahan atau hal yang kurang berkenan dalam penyampaian kami dan jajaran memohon maaf yang sebesar-besarnya.

Terima kasih.

Wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Terima kasih.

Demikianlah Saudara-Saudara. Apabila tidak ada hal-hal yang perlu kita bahas lagi maka sesuai dengan ketentuan Tata Tertib Pasal 283, kita akan merumuskan kesimpulan, keputusan rapat dengar pendapat pada hari ini untuk kita sepakati dan kita tandatangani bersama. Kesimpulan.

**DRAFT KESIMPULAN RAPAT DENGAR PENDAPAT KOMISI V DPR RI
DENGAN DIRJEN PERHUBUNGAN UDARA KEMENTERIAN
PERHUBUNGAN
SENIN, 10 JULI 2023**

1. Terkait dengan evaluasi pelaksanaan APBN Tahun Anggaran 2023, Komisi V DPR RI meminta Dirjen Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan untuk meningkatkan penyerapan anggaran sampai dengan akhir tahun 2023, di mana capaian per 7 Juli tahun 2023 sebagai berikut: unit organisasi Eselon I Dirjen Perhubungan Udara, realisasi keuangan 42,11%, realisasi fisik 47%;
2. Komisi V DPR RI memahami penjelasan Dirjen Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan mengenai rincian program dan alokasi pagu anggaran untuk Eselon I, dalam pembicaraan pendahuluan RAPBN Tahun Anggaran 2024 sebagai berikut: unit organisasi Eselon I Dirjen Perhubungan Udara, Pagu kebutuhan Tahun Anggaran 2024 sebesar 19.591.350.775.000, pagu indikatif tahun 2024 sebesar 7.473.375.788.000, selisih atau *backlog* sebesar 12.117.974.987.000
3. Komisi V DPR RI sepakat dengan Dirjen Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan untuk menyesuaikan rincian program dan penyempurnaan RKA K/L Eselon I dalam Nota Keuangan RAPBN Tahun Anggaran 2024 sesuai dengan aspirasi, saran dan pendapat

serta usulan Komisi V DPR RI yang disampaikan dalam rangkaian proses pembicaraan pendahuluan RAPBN Tahun Anggaran 2024.

4. Komisi V DPR RI meminta Dirjen Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan untuk:
 - a. Melakukan kajian terhadap komponen harga tiket pesawat;
 - b. Meningkatkan pengawasan terhadap kelaikan operasional pesawat;
 - c. Mengevaluasi dan mengoptimalkan fasilitas dan pelayanan bandara yang masih belum memadai.

Gimana Anggota?

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

Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Silakan.

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

4a itu melakukan kajian terhadap regulasi, terhadap regulasi yang terkait dengan komponen, *nah* udah, yang terkait dengan komponen harga tiket pesawat ya.

F-P. DEMOKRAT (WILLEM WANDIK):

Pak Ketua,

KETUA RAPAT:

Ya.

F-P. DEMOKRAT (WILLEM WANDIK):

Terkait dengan ya, poin a itu, nomor 4 poin a itu apakah, tambah di situ, apakah perlu tidak untuk menghadirkan semua pihak yang berkompeten terhadap penentuan harga tiket, baik itu Angkasa Pura dengan maskapai penerbangan sebagai operator maupun juga pemerintah, kita hadirkan mereka di sini, kita bicara di sini supaya apa yang kita bicara masyarakat dengar, karena kita dapat keluhan masyarakat, tapi kita *enggak* pernah bicara soal ini, sama saja.

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

Ya, Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Ya, saya kira ini sudah benar, ini melakukan kajian dulu terhadap apa yang disampaikan tadi kalau memang temuan-temuan itu kita lihat ada, baru kita menghadirkan komponen-komponen yang terkait ya, sepakat ya? Ya, ya, jadi nanti dulu...

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

Yang 4b, Pimpinan, 4b, mau nambahkan saja menjadi b atau yang berikutnya *tuh* ya, jadi melakukan, Dirjen Perhubungan Udara melakukan studi untuk membuka rute baru.

KETUA RAPAT:

Oh, d ya? Udah dimasuk d, ya oke sepakat.

Ini yang dimaksud rute baru apa *nih*, Pak?

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

Ya, ini kan sebagaimana yang saya sampaikan tadi seperti tiba-tiba buka rute baru Solo-Pontianak tetapi penumpangnya banyak sekali, ya tidak tertutup kemungkinan bandara ke bandara yang lain andaikata dibuka rute baru juga sambutan masyarakat luar biasa.

KETUA RAPAT:

Ya.

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

Jadi kalimatnya seperti apa, tapi intinya diminta supaya mengoptimalkan lah peningkatan atau memperbaiki.

KETUA RAPAT:

Pelayanan ya dengan membuka rute-rute baru, bukan cuman rute ini tapi di dalam itu juga perintis juga ya kan.

F-P. GOLKAR (Ir. RIDWAN BAE)/WAKIL KETUA KOMISI V DPR RI:

Ya, boleh saya bertanya sama, Bu Dirjen ini, jadi persoalan yang d ini, dalam rangka membuka rute baru kebijakan Perhubungan kah atau kebijakan dari apa, eh hasil *feasibility study* atau pemantauan dari apa namanya penerbangan *gitu*, itu mana, mana yang menentukan itu, barangkali saya langsung bertanya, Pak Ketua, ditentukan oleh Perhubungan atau maskapai? Bisa ya dari semua, bisa.

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

Pimpinan, Pimpinan.

Pertanyaannya Pak Ridwan ini menarik, tapi jawabannya Bu Dirjen Udara tidak tepat *gitu loh*, jawabannya bisa semua itu tidak tepat. Jawabannya adalah pasti itu adalah lisensi dari Dirjen Perhubungan Udara, tidak ada namanya rute, trayek tanpa ada izin dari Dirjen Perhubungan Udara. Jadi yang punya kewenangan itu adalah Dirjen Perhubungan Udara, meskipun proposal dari maskapai meskipun proposal dari Kepala Bandara, Angkasa Pura datangnya dari mana saja, tapi yang punya kewenangan untuk menerbitkan izin trayek atau rute itu adalah Dirjen Perhubungan Udara.

Jadi pertanyaan Pak Ridwan itu bagus sekali, mempertajam supaya Dirjen Perhubungan Udara itu punya kewenangan untuk dioptimalkan.

KETUA RAPAT:

Ya, jadi maksud Bu Dirjen saya mengerti, bahwa itu bisa juga, artinya dari operator juga bisa mengajukan untuk membuka, Ibu juga bisa ya kan, jadi itu, itu yang dimaksudkan, ya. Jadi izin tetap dari Ibu tapi yang meminta juga bisa dari operator, minta untuk membuka ini karena hasil kajian mereka bahwa ini potensial untuk dibuka, maka minta izin, yang memberikan izin adalah Ibu.

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

Tapi Pimpinan, yang saya maksud tidak sebatas itu, pemerintah harus punya *trigger* ya, harus punya usaha maksimal untuk rute-rute baru, tidak hanya menunggu izin, ajuan atau proposal, tapi pemerintah memang punya *roadmap* untuk penerbangan udaranya itu.

KETUA RAPAT:

Ya, sepakat Pak Dewo. Jadi artinya saya cuman menggarisbawahi apa yang tadi Ibu sampaikan bahwa peluang itu tetapi yang dimaksud Pak Dewo bahwa kami minta bahwa pemerintah itu harus selalu mengkaji, itu kan disitu, studi itu untuk melihat peluang-peluang yang ada untuk memberikan. Saya kira itu.

Jadi semua setuju ya? Anggota setuju?

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

Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Ya.

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

Atau yang d itu lebih jelas saja, bukan melakukan studi, tapi melakukan pembukaan rute, studi itu internalnya sana *gitu*, internalnya, itu bagian daripada pekerjaan internal dari Dirjen Perhubungan Udara, tapi yang inti adalah pembukaan rute.

KETUA RAPAT:

Ya, Sesuai dengan kajian. Jadi bukan buka semuanya buka apa apa Pak Dewo, sesuai dengan kajiannya. Oke ya.

F-P. DEMOKRAT (WILLEM WANDIK):

Pak Ketua.

KETUA RAPAT:

Ya.

F-P. DEMOKRAT (WILLEM WANDIK):

Itu saya tambahkan saja poin d itu, itu memang, coba diam dulu Mas, kau diam dulu, terkait dengan melakukan studi terhadap pembukaan rute itu, persoalan kontekstual yang kami hadapi di Papua adalah terkait dengan semua apa pesawat perintis hari ini tidak lagi ngikuti rute yang ditetapkan dulu, terbang hanya seenaknya *dewe*, sehingga banyak terjadi insiden di sana.

Oleh karena itu, persoalan lain Bapak pembukaan rute tanpa dengan penentuan rute, rute apa, pembukaan rute dan penetapan rute ya, penetapan atau penentuan rute.

KETUA RAPAT:

Yang dimaksud Pak Wiliem itu bukan rute, jalur penerbangan.

F-P. DEMOKRAT (WILLEM WANDIK):

Eh jalur penerbangan, bukan jalur.

KETUA RAPAT:

Rute itu adalah jalur penerbangan yang selama ini sudah ada selama ini tapi penerbangan baru-baru itu mereka menyalahi itu maka terjadi kecelakaan banyak yang nabrak gunung dan sebagainya. Itu yang dimaksud sama Pak Willem, begitu ya. Bisa masuk dibikin yang baru satu juga bisa ya.

F-P. DEMOKRAT (WILLEM WANDIK):

Dulu selama dulu, dulu tidak pernah ada insiden seperti itu, hanya sekarang ini saja.

KETUA RAPAT:

Ya, sudah, itu kita mengerti. Jadi untuk menentukan jalur itu, pengawasan terhadap jalur penerbangan ya, yang ada terutama di Papua itu karena medannya dan sebagainya ya, daerah penerbangan yang berada di wilayah. Ya, bisa ya. Oke, Pak Willem ya, sepakat ya.

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

Pimpinan, tambah satu lagi Pimpinan.

Yang bandara kontraksi pada saat covid sekarang ini *enggak*, belum kembali normal itu masukkan poin tersendiri, Pimpinan. Jadi mendorong supaya mengaktifkan kembali bandara pasca pandemi Covid-19.

F-P. DEMOKRAT (WILLEM WANDIK):

Ketua, itu persoalan yang kami hadapi di Papua hari ini adalah semakin tingginya harga pesawat, tiket pesawat, semakin berkurang sekarang siapa, unitnya terbatas, tidak seperti dulu lagi, dulu *rame*, sekarang sudah berkurang, ya mungkin ini perlu menjadi perhatian, mungkin masuk di poin mana gitu.

KETUA RAPAT:

Sudah cukup, terlalu banyak nanti bingung (*suara kurang jelas*). Apa yang disampaikan tadi kan sudah tercatat semua ya.

F-P. DEMOKRAT (WILLEM WANDIK):

Pak Ketua, saya pikir ini masuk di, terkait dengan apa poin terkait harga tiket pesawat tadi.

KETUA RAPAT:

Apa itu?

F-P. DEMOKRAT (WILLEM WANDIK):

Di Papua sekarang, dulunya *tuh* hampir setiap hari sampai malam masih ada penerbangan, sekarang itu jam 8 pagi sampai sore, malam sudah *enggak* ada penerbangan, *eh* sore atau pagi, pagi subuh *udah enggak* ada penerbangan, karena semakin berkurang jumlah unit penerbangan yang masuk ke Papua, karena semakin tingginya harga pesawat, sekarang semakin berkurang unit pesawat yang masuk ke Papua. Karena ini...

KETUA RAPAT:

Ya, saya kira itu, ini ya, kita semua tahu Bu Dirjen dengan peningkatan sekarang ini, apa, penumpang yang begitu tinggi itu membuat harga tiketnya naik, tapi ketersediaan armada penerbangan itu masih belum normal ya, Bu Dirjen ya, jadi itu masalahnya, makanya kita minta perhatian Bu Dirjen untuk mestinya nanti para operator bisa menambah apa, armada untuk itu ya. Jadi saya kira itu ya, selesai ya? oke, cukup sudah.

Setuju ya? Anggota setuju?

(RAPAT:SETUJU)

Oke, pemerintah? Ibu? Setuju?

(RAPAT:SETUJU)

Baik.

Saudara-Saudara yang kami hormati,

Dengan telah dipersepakatinya beberapa kesimpulan dan keputusan tersebut, maka rangkaian acara RDP pada hari ini telah kita selesaikan, kami mohon maaf apabila ada kata-kata atau tindakan yang kurang berkenaan.

Sebelum rangkaian acara rapat hari ini ditutup, kami memberikan kesempatan kepada Dirjen Perhubungan Udara untuk menyampaikan kata penutup.

Silakan, Bu Dirjen.

**DIRJEN PERHUBUNGAN UDARA KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI
(MARIA KRISTI ENDAH MURNI, S.H., M.H.):**

Terima kasih, Bapak Pimpinan.

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

Tidak lain dan tidak bukan, kami mengucapkan terima kasih sekali lagi untuk kesempatan pada hari ini dan kami terus membuka komunikasi dengan Ibu-Bapak sekalian, kami juga tidak membatasi jam atau hari, *handphone* kami terbuka 7x24 jam untuk Bapak-Ibu sekalian.

Terima kasih.

Wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Waalaikumsalam.

Baik.

Apabila tidak ada hal-hal lain yang perlu kita bicarakan, maka rapat dengar pendapat pada hari ini dapat kita tutup dengan ucapan terima kasih.

Wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

(RAPAT DITUTUP PUKUL 16.30 WIB)

JAKARTA, 10 Juli 2023

a.n. KETUA RAPAT
SEKRETARIS RAPAT,

TTD

NUNIK PRIHATIN BUDIASTUTI, S.H.
NIP. 196912021998032002