



**BADAN KEAHLIAN
DPR RI**
*Bridging research to parliament
Evidence based policy making*

EVALUASI TARIF TIKET DAN TANTANGAN REGULASI PENERBANGAN NASIONAL

Ulayya Sarfina

Analisis Legislatif Ahli Pertama

ulayya.sarfina@dpr.go.id

Isu dan Permasalahan

Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan (Kemenhub) tengah melakukan evaluasi terhadap kebijakan tarif angkutan udara, sebagai respons atas keluhan masyarakat terkait mahalannya harga tiket pesawat, terutama pada rute domestik jarak pendek. Dalam Rapat Dengar Pendapat (RDP) bersama Komisi V DPR RI pada tanggal 23 Mei 2025, Plt. Direktur Jenderal Perhubungan Udara menyampaikan bahwa struktur tarif yang berlaku sudah tidak relevan dengan kondisi aktual industri penerbangan nasional. Selama ini, penentuan tarif angkutan udara mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2019 tentang Tata Cara dan Formulasi Perhitungan Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri serta Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 106 tahun 2019 tentang Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri dalam penentuan harga tiket pesawat. Namun, regulasi tersebut dinilai tidak lagi mencerminkan realitas biaya operasional maskapai.

Berbagai perubahan dalam struktur biaya menyebabkan perlunya penyesuaian regulasi agar lebih adaptif terhadap dinamika dan tantangan sektor ini. *Pertama*, peningkatan biaya operasional yang signifikan, seperti pada harga bahan bakar avtur dan biaya perawatan pesawat. Pada tahun 2025, biaya avtur merupakan komponen terbesar dalam struktur operasional maskapai, yaitu mencapai 28,30 persen, sehingga fluktuasi harga avtur memengaruhi biaya operasional dan struktur keuangan maskapai. Selain itu, biaya perawatan pesawat atau *maintenance, repair, and overhaul* (MRO) juga mengalami lonjakan signifikan, dari sebelumnya 7,3 persen pada tahun 2019 menjadi 20,14 persen dari total biaya operasional saat ini. Peningkatan disebabkan oleh kebutuhan reaktivasi pesawat pascapandemi Covid-19, yang mengharuskan inspeksi dan perbaikan besar sebelum kembali beroperasi. Tingginya biaya MRO juga dipengaruhi oleh struktur perpajakan dan biaya impor suku cadang pesawat. Komponen seperti mesin, sistem avionik, dan komponen struktural mayoritas merupakan barang impor, sehingga gangguan ekosistem suku cadang global dan fluktuasi nilai tukar Rupiah terhadap Dolar Amerika Serikat turut memperbesar biaya perawatan.

Kedua, beban keuangan maskapai bertambah akibat penerapan Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK) 73 sejak tahun 2020. Regulasi ini mengubah pencatatan sewa pesawat dari biaya operasional langsung menjadi penyusutan aset hak guna (*right-of-use asset*) dan disusutkan selama masa sewa. Perubahan ini meningkatkan nilai kewajiban dalam neraca dan berdampak pada rasio keuangan serta kemampuan pembiayaan. Bersamaan dengan itu, maskapai harus menghadapi restrukturisasi utang sewa pesawat akibat penurunan aktivitas operasional selama pandemi, sehingga menambah beban biaya dalam jangka menengah.

Ketiga, penurunan tingkat keterisian penumpang (*Seat Load Factor*, SLF) memengaruhi efisiensi dan profitabilitas maskapai. Secara global, SLF mengalami penurunan sekitar 3–5 persen akibat ketidakpastian ekonomi dan perubahan perilaku penumpang. Dalam industri dengan struktur biaya tinggi dan pendapatan yang bergantung pada volume penumpang, penurunan SLF berdampak pada penyusutan margin profit. Kondisi ini mempersulit maskapai dalam

menyeimbangkan antara efisiensi operasional dan pemenuhan kebutuhan pasar secara berkelanjutan.

Menindaklanjuti berbagai tantangan tersebut, pemerintah mulai menyesuaikan kebijakan tarif penerbangan. Evaluasi mencakup revisi terhadap struktur tarif batas bawah (TBB) dan batas atas (TBA). Pemerintah berupaya memperkecil rentang tarif guna menghindari praktik *predatory pricing* serta menciptakan persaingan usaha yang sehat. Penyesuaian ini bertujuan menjaga stabilitas harga tiket, agar tidak terjadi lonjakan ekstrem saat *high season* maupun penurunan drastis saat *low season*. Salah satu langkah penting adalah penghapusan diferensiasi tarif berdasarkan tipe layanan (*full service*, medium, dan *no frills*) untuk pesawat baling-baling (*propeller*). Kebijakan ini diambil untuk mendorong pemanfaatan pesawat *propeller* dalam membuka konektivitas ke wilayah terpencil, di mana moda transportasi udara menjadi tumpuan utama. Selain itu, penyesuaian tarif untuk rute jarak pendek dinilai krusial agar layanan berkelanjutan dan harga tiket tetap terjangkau bagi masyarakat. Jika sebelumnya harga tiket hanya didasarkan pada jarak tempuh, kini durasi penerbangan (*block hour*) juga dipertimbangkan. *Block hour* mencerminkan lamanya pesawat beroperasi dari lepas landas hingga mendarat, yang berpengaruh terhadap biaya bahan bakar, navigasi, dan awak pesawat. Pendekatan ini dianggap lebih mencerminkan kondisi riil penerbangan dan memberikan keadilan dalam struktur tarif.

Atensi DPR

Penyesuaian kebijakan tarif angkutan udara yang tengah dilakukan pemerintah perlu diiringi penguatan peran legislatif agar sejalan dengan dinamika industri dan kebutuhan masyarakat. Evaluasi terhadap struktur tarif bertujuan menjaga keseimbangan antara keberlangsungan operasional maskapai dan keterjangkauan harga tiket, khususnya untuk rute domestik jarak pendek. Dalam konteks ini, dukungan Komisi V DPR RI menjadi krusial untuk mengawal proses penyesuaian kebijakan agar responsif terhadap kondisi aktual, termasuk beban biaya operasional dan tantangan konektivitas ke wilayah yang belum terjangkau oleh angkutan udara konvensional. Komisi V DPR RI diharapkan dapat memastikan bahwa kebijakan yang dihasilkan tetap berpihak pada kepentingan publik, mendukung kelangsungan layanan penerbangan nasional, serta menjangkau wilayah tertinggal, terluar, terpencil, dan perbatasan. Dialog terbuka dan dukungan dari seluruh *stakeholder* dalam ekosistem bisnis penerbangan menjadi landasan penting dalam mewujudkan struktur tarif yang lebih adil dan adaptif. Untuk itu, pemerintah terlebih dahulu melakukan penyesuaian kebijakan dalam proses bisnis penerbangan yang menciptakan *high cost*.

Sumber

cncindonesia.com, 22 & 23 Mei 2025;
cnnindonesia.com, 22 Mei 2025;
investor.id, 22 Mei 2025;
katadata.co.id, 22 Mei 2025;

kompas.com, 22 Mei 2025;
kumparan.com, 22 Mei 2025;
liputan6.com, 22 Mei 2025; dan
news.detik.com, 22 Mei 2025.



Koordinator Sali Susiana
Polhukam Puteri Hikmawati
Ekkuinbang Sony Hendra P.
Kesra Hartini Retnaningsih

EDITOR

Polhukam

Ahmad Budiman
Prayudi
Rachmi Suprihartanti S.
Novianti

Ekkuinbang

Sri Nurhayati Q.
Mandala Harefa
Ari Muliarta Ginting
Eka Budiyantri
Venti Eka Satya
Teddy Prasetiawan

Kesra

Trias Palupi K.
Luthvi Febryka Nola
Yulia Indahri

LAYOUTER

Devindra Ramkas O.
Ully Ngesti Pratiwi
Desty Bulandari
Yustina Sari

Masyithah Aulia A.
Ulayya Sarfina
Yosephus Mainake
M. Z. Emir Zanggi
Muhammad Insan F.
Audry Amaradyaputri

Timothy Joseph S. G.
Nur Sholikhah P. S.
Fieka Nurul Arifa