



Kajian Angkutan Udara Perintis Kargo di Propinsi Papua

Study of Public Service Obligation (PSO) for Air Cargo Transportation in Papua Province

Dina Yuliana, Sitti Subekti, Dedes Kusumawati, Moh. Alwi, Sri Windrasari, Tito Yusmar, Tangkas Janris, Tri Nusiogo

Pusat Litbang Transportasi Udara, Jl. Merdeka Timur No.5, Jakarta
e-mail: dinahubud@gmail.com, sitti_82@yahoo.com, dedeskusumawati@gmail.com, niye.tangkas@gmail.com,
tito.yusmar@gmail.com,

INFO ARTIKEL

Histori Artikel:

Diterima: 1 November 2018
Direvisi: 27 Desember 2018
Disetujui: 27 Desember 2018
Dipublikasi online: 17 Jan 2019

Keywords:

airports, aviation, pioneer, routes, logistics, papua, district, aircraft, disparities, payload

Kata kunci:

bandara, angkutan udara, rute, perintis, logistik, papua, distrik, pesawat, disparitas, muatan

Permalink/DOI:

<https://dx.doi.org/10.25104/wa.v44i2.336.107-122>

©2018 Puslitbang Transportasi Udara, Badanlitbang Perhubungan-Kementerian Perhubungan RI. This is an open access article under the CC BY-NCSA license
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>.

ABSTRACT / ABSTRAK

The high logistics cost is one of factors that contribute to the price gap between regions. Due to its mountainous topography, the people that live in Papua Province need the air transportation to distribute the basic and essential goods. The government through the Ministry of Transportation carrying a public service obligation (PSO) program for air cargo routes in Papua regions. The purpose of this research is to analyze the priority routes, aircraft type suitability, and subsidy scheme. While the method of the research is qualitative descriptive. The results indicate that there are 11 potential routes that have to be prioritized in PSO cargo flight; Timika-Beoga, Timika-Ilaga, Timika-Sinak, Timika-Kenyam, Wamena-Mugi, Wamena-Mamit, Wamena-Mapenduma, Dekai-Silimo, Dekai-Anggruk, Dekai-Korupun and Dekai-Ubahak. The Timika Airport can be landed by DC-6/C208B with arriving payload as much as 900-1.100 kg and returning flight with the same aircraft type with 500-800 kg payload. The Dekai Airport and Wamena Airport can be landed by Pilatus PC6 and DC-6/C208B with arriving payload as much as 500-1.000 kg and returning flight with the same aircraft type with 400-800 kg payload. The PSO can be used for full subsidy scheme in supporting the distribution of basic and essential goods using air cargo transportation in Papua regions.

Salah satu penyebab terjadinya kesenjangan harga dikarenakan biaya logistik yang tinggi. Masyarakat papua membutuhkan angkutan udara untuk distribusi bahan pokok dan bahan penting karena topografi papua adalah pegunungan. Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan mempunyai program angkutan udara perintis kargo di Wilayah Papua. Tujuan kajian adalah untuk menganalisis pemilihan rute prioritas, kesesuaian pemilihan tipe pesawat dan pola subsidi. Metode penelitian dengan diskriptif kualitatif. Hasil kajian menunjukkan bahwa terdapat 11 rute yang perlu mendapat prioritas pada penyelenggaraan angkutan udara perintis kargo yaitu: Timika-Beoga, Timika-Ilaga, Timika-Sinak, Timika-Kenyam, Wamena-Mugi, Wamena-Mamit, Wamena-Mapenduma, Dekai-Silimo, Dekai-Anggruk, Dekai-Korupun dan Dekai-Ubahak. Bandara Timika dapat menggunakan DC-6/C208B dengan muatan berangkat sebesar 900 - 1.100 kg dan muatan balik sebesar 500 - 800 kg. Bandara Timika dan Bandara Wamena dapat menggunakan Pilatus PC6 dan DC-6/C208B dengan muatan berangkat sebesar 500 - 1.000 kg dan muatan balik sebesar 400 - 800 kg. Angkutan Udara Perintis kargo dapat menggunakan pola subsidi penuh untuk mengangkut kebutuhan barang pokok dan penting di Wilayah Papua.

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan salah satu sektor yang mempunyai peran vital dalam merekatkan kesatuan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia berfungsi untuk distribusi pemerataan pembangunan maupun kesejahteraan bagi warga negaranya. Oleh karena itu, pemerintah secara terus menerus berupaya memperbaiki pelayanan transportasi ke seluruh penjuru tanah air. Transportasi tidak hanya memfasilitasi pergerakan orang/ penumpang, tetapi juga pergerakan barang. Disamping itu, transportasi akan memberikan manfaat untuk menjaga stabilitas harga barang, meningkatkan nilai ekonomi suatu wilayah, dan mempercepat perkembangan wilayah. Pemerintah terus berusaha memberikan pelayanan transportasi yang handal untuk dapat mencapai manfaat yang diharapkan tersebut.

Biaya logistik yang tinggi dapat menyebabkan adanya kesenjangan harga (disparitas) antar wilayah di Indonesia. Hal ini dapat dilihat dari tingginya harga kebutuhan pokok dan barang penting di wilayah Indonesia timur khususnya di Provinsi Papua dibandingkan dengan wilayah Indonesia barat. Tingginya biaya logistik di Papua juga disebabkan oleh topografi wilayah yang sebagian besar merupakan kawasan pegunungan sehingga aksesibilitas orang dan barang akan sangat tergantung kepada angkutan udara. Dengan demikian penerbangan perintis pegunungan Papua harus mendapat perhatian. Pemerintah perlu meningkatkan infrastruktur navigasi (*instrument flight rule*) dan panduan untuk pendaratan (*approach guide*) (Suroto, 2016).. Hal ini akan membantu maskapai penerbangan dalam mengoperasikan pesawat-pesawat dengan rute pegunungan Papua yang lebih andal dan akurat (Suroto, 2016).

Pemerintah telah menyusun Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019 (Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, 2014). Salah satu strategi kebijakan pengembangan

pembangunan daerah tertinggal adalah mempercepat pembangunan Provinsi Papua dan Papua Barat, yang difokuskan pada (i) pemberdayaan ekonomi masyarakat lokal, (ii) peningkatan pelayanan pendidikan dan kesehatan terutama di wilayah terisolir, (iii) pembangunan infrastruktur transportasi untuk membuka keterisolasian, (iv) pemihakan terhadap Orang Asli Papua, (v) penguatan kapasitas kelembagaan pemerintah daerah, (vi) pembangunan sentra logistik untuk mengatasi kemahalan, (vii) pengembangan energi baru dan terbarukan terutama di wilayah terisolir, (viii) penguatan kelembagaan percepatan pembangunan Provinsi Papua dan Papua Barat.

Masyarakat Papua sangat memerlukan dukungan angkutan udara untuk pendistribusian bahan pokok dan bahan penting. Salah satu upaya yang dapat dilakukan untuk mengurangi biaya logistik tersebut adalah dengan memberikan subsidi angkutan udara. Subsidi angkutan udara perintis kargo diperlukan untuk memfasilitasi pengangkutan barang kebutuhan pokok dan barang penting dalam rangka memenuhi kebutuhan masyarakat ke wilayah-wilayah terpencil, pedalaman dan perbatasan. Subsidi angkutan udara perintis kargo dilakukan untuk mewujudkan stabilitas sosial terkait upaya memperkecil disparitas harga barang di daerah terpencil dan pedalaman dan perbatasan. Jenis barang yang dapat diangkut pada kegiatan angkutan udara perintis kargo disesuaikan dengan barang kebutuhan pokok dan barang penting yang diatur dalam Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 71 Tahun 2015 tentang Penetapan dan Penyimpanan Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting.

Program pemerintah untuk memprioritaskan Provinsi Papua dapat dilayani oleh angkutan udara perintis kargo yang baru pertama kali dilaksanakan pada tahun 2017 dengan beberapa pertimbangan antara lain letak Provinsi Papua berada jauh dari pusat-pusat produksi bahan pokok dengan topografi berupa gunung-gunung

yang menjulang. Provinsi Papua merupakan wilayah dengan kesulitan distribusi barang cukup tinggi. Dari kondisi tersebut, Papua juga mempunyai tingkat kemahalan harga barang kebutuhan pokok yang paling tinggi di Indonesia. Dengan demikian, Pemerintah memprioritaskan Provinsi Papua untuk dapat dilayani angkutan udara perintis kargo.

Pemerintah Daerah di beberapa kabupaten di Papua telah mengajukan permohonan kepada Pemerintah Pusat melalui Kementerian Perhubungan terkait dengan usulan bantuan subsidi angkutan kargo. Bupati Puncak menyampaikan Permohonan Subsidi Kargo dengan rute Timika - Illaga, Timika - Beoga, Timika - Sinak, Timika - Wangbe, Timika - Agandugume, Timika - Douvo. Kemudian, Bupati Yahukimo menyampaikan perubahan rute perintis kargo dari Holuwon dan Pasema menjadi Korupun dan Ubahak, selain rute Anggruk dan Silimo. Bupati Jayawijaya telah menyampaikan Surat Permohonan Bantuan Subsidi Angkutan Bahan Pokok, namun belum menyebutkan usulan rute. Oleh karena itu, kajian ini diperlukan guna mendukung penyelenggaraan angkutan udara perintis kargo agar dengan dana yang tersedia program ini dapat dilaksanakan secara efektif dan efisien serta tepat sasaran.

Tujuan kajian adalah untuk menganalisis pemilihan rute prioritas, kesesuaian pemilihan tipe pesawat yang akan digunakan berdasarkan karakteristik lapangan terbang di distrik/wilayah cakupan, pola subsidi yang tepat guna menjamin manfaat penurunan kesenjangan harga, serta mekanisme pelaksanaan dan pengawasan program angkutan udara perintis di Wilayah Papua. Untuk memberikan rekomendasi pelaksanaan penyelenggaraan angkutan udara perintis kargo di Papua agar efektif, efisien, dan tepat sasaran.

TINJAUAN PUSTAKA

Papua memiliki luas area sekitar 421.981 kilometer persegi dengan jumlah populasi penduduk hanya sekitar 2,3 juta. Lebih dari 71% wilayah Papua merupakan

hamparan yang sulit ditembus karena terdiri atas lembah-lembah yang curam dan pegunungan tinggi, dan sebagian dari pegunungan tersebut diliputi oleh salju. Perbatasan antara Indonesia dengan Papua Nugini ditandai dengan 141 garis Bujur Timur yang memotong pulau Papua dari utara ke selatan.

Berdasarkan analisis demografis dan geografis terkait proporsi penduduknya, persentase terbesar penduduk miskin Papua adalah orang asli Papua (OAP) yaitu berada di wilayah Pegunungan Tengah. Pegunungan Tengah sebelumnya terdiri dari satu kabupaten (Kabupaten Jayawijaya) dan setelah era reformasi baru dimekarkan menjadi lebih 10 kabupaten baru, meliputi: Kabupaten Jayawijaya, Lanny Jaya, Yalimo, Yahukimo, Nduga, Pegunungan Bintang, Puncak, Puncak Jaya, Intan Jaya, Tolikara, Paniai, Deiyai, dan Dogiyai (BPS, 2016). Konsentrasi penduduk asli Papua di wilayah Pegunungan Tengah sekitar 1,6 juta Orang Asli Papua (OAP), atau sekitar 51% total penduduk Provinsi Papua yang sebesar 3.091.047 orang terdiri dari 1.632.276 orang laki-laki dan 1.458.771 orang perempuan (BPS Provinsi Papua, 2014). Sedangkan penduduk Provinsi Papua Barat sebesar 816.280 orang, terdiri dari 431.957 orang laki-laki dan 384,323 orang perempuan. Terdapat 1.460.846 suku bangsa asli Papua menurut sensus penduduk tahun 2000, yang memiliki bahasa, budaya, dan adat istiadat yang berbeda. Persebaran OAP di Pegunungan Tengah sangat menyebar dengan bermacam macam suku dengan karakteristik adat budaya pada wilayah yang sangat luas dengan topografi yang bergunung-gunung dan hutan rimba, dengan ketinggian lokasi wilayah diantara 1.200-5.000 m dpl. Ketersediaan sarana prasarana yang sangat terbatas dan aksesibilitas yang rendah mengindikasikan keterisolasian yang sangat tinggi. Untuk itu, intervensi pembangunan dan penyediaan layanan dasar publik perlu diprioritaskan pada wilayah pegunungan tengah, terutama dalam mengatasi masalah keterisolasian.

Pemerintah dan Pemerintah Daerah mengendalikan ketersediaan Barang kebutuhan pokok dan/atau Barang penting di seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dalam jumlah yang memadai, mutu yang baik, dan harga yang terjangkau. Pemerintah dan Pemerintah Daerah berkewajiban mendorong peningkatan dan melindungi produksi Barang kebutuhan pokok dan Barang penting dalam negeri untuk memenuhi kebutuhan nasional. Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 71 Tahun 2015 tentang Penetapan dan penyimpanan Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting, barang kebutuhan pokok terdiri dari: beras, kedelai bahan baku tahu dan tempe, cabe, bawang merah, gula, minyak goreng, tepung terigu, daging sapi, daging ayam ras, telur ayam ras, ikan segar yaitu bandeng, kembung dan tongkol/tuna/cakalang. Barang penting terdiri dari: benih yaitu benih padi, jagung, dan kedelai, pupuk, gas elpiji 3 (tiga) kilogram, triplek, semen, besi baja konstruksi, dan baja ringan.

Komoditas strategis yang mengalami dispritas harga yang sangat tinggi di Papua adalah minyak goreng, daging ayam kampung, bawang merah, bawang putih dan semen (Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan, 2014). Salah satu penyebab disparitas harga untuk komoditas strategis bahan pokok adalah keterlambatan pasokan. Keterlambatan untuk komoditas strategis non pokok seperti semen disebabkan oleh biaya transportasi yang mahal.

Angkutan udara perintis terdiri dari angkutan udara perintis penumpang dan angkutan udara perintis kargo. Sebelum ditetapkan sebagai sebuah rute perintis, sekurang-kurangnya jalur tersebut memenuhi kriteria fungsi keperintisan sebagai berikut :

- 1) untuk menghubungkan daerah terpencil, tertinggal dan belum terlayani oleh moda transportasi lain, dan secara komersial belum menguntungkan.
- 2) untuk mendorong pertumbuhan dan pengembangan wilayah, dan;

- 3) untuk mewujudkan stabilitas pertahanan dan keamanan negara, seperti contohnya di daerah perbatasan.

Penetapan usulan kegiatan angkutan udara perintis harus memenuhi ketentuan dan tahapan sebagai berikut :

- 1) penetapan usulan membuka kegiatan angkutan udara perintis diawali usulan dari Kuasa Pengguna Anggaran (KPA) yang telah berkoordinasi dengan kantor Otoritas Bandara, Unit Pelaksana Bandar Udara, dan Pemerintah Daerah setempat kepada Dirjen Perhubungan Udara.
- 2) melampirkan data-data dukung seperti: surat pernyataan dari KPA, usulan rute perintis dan data dukung lainnya terkait data aksesibilitas dan potensi daerah tersebut.

Pelaksanaan angkutan udara perintis dilakukan oleh badan usaha angkutan udara niaga (maskapai) setelah melalui proses lelang yang dilakukan oleh pemerintah (Kementerian Perhubungan). Dalam melaksanakan pelayanan jasa angkutan udara perintis, maskapai mendapatkan subsidi dari pemerintah terdiri dari subsidi biaya operasi angkutan udara, subsidi bahan bakar minyak di lokasi bandara yang tidak memiliki Depo Pengisian Bahan Bakar Pesawat Udara (DPPU), serta kompensasi berupa pemberian rute lain di luar rute perintis bagi maskapai tersebut. Untuk melakukan kegiatan angkutan udara perintis, badan usaha tersebut harus memenuhi syarat-syarat sebagai berikut:

- 1) memiliki izin usaha angkutan udara niaga atau bukan niaga yang diterbitkan Dirjen Perhubungan Udara yang masih berlaku,
- 2) memiliki Air Operator's Certificate (AOC) atau Operating Certificate (OC) yang masih berlaku,
- 3) tidak dalam pengawasan pengadilan, tidak bangkrut, kegiatan usahanya tidak sedang dihentikan, dan tidak sedang mengalami sanksi pidana,
- 4) memiliki pesawat udara paling sedikit 1 unit dan pesawat cadangan yang laik udara untuk mendukung operasional

- penerbangan perintis dengan spesifikasi yang telah ditentukan, dan
- 5) wajib menunjukkan Surat Izin Angkutan Udara Niaga (SIUAN) dan surat Izin Angkutan Udara Bukan Niaga (SIKAUBN) yang masih berlaku.

Latar belakang penerbangan perintis adalah keadaan geografi Indonesia berupa kepulauan dan perekonomian serta kesejahteraan masyarakat di daerah (Tangkilisan, 2016). Dengan demikian maskapai penerbangan berperan besar dalam penciptaan dan pelestarian integrasi nasional terutama di daerah perbatasan. Menurut Sutarwati (2013), angkutan udara perintis bagi masyarakat disuatu daerah tertinggal dan terisolasi akan membantu membuka daerahnya sehingga dapat memudahkan komunikasi, membantu pemahaman masyarakat terhadap hak dan kewajiban sebagai warga negara serta berpartisipasi dalam bidang politik, mencegah dan mengatasi faktor-faktor penyebab timbulnya disintegrasi bangsa karena adanya perbedaan bahasa, budaya dan agama serta mengupayakan tetap terbina dan terpeliharanya persatuan dan kesatuan

Faktor akibat cuaca seperti hujan lebat, petir, badai, kabut, asap, jarak pandang dibawah standar minimal, atau kecepatan angin yang melampaui standar maksimal yang mengganggu keselamatan penerbangan merupakan faktor yang mengakibatkan pembatalan penerbangan perintis (Wijaya dan Lisi, 2013). Dalam aspek hukum terhadap pembatalan penerbangan oleh pengangkutan udara perintis dibutuhkan tinjauan ulang terhadap instrumen-instrumen hukum yang mengatur tentang kegiatan penerbangan dan kesetaraan sarana dan prasarana serta fasilitas seluruh maskapai di Indonesia ke arah yang lebih baik sehingga dapat meningkatkan kinerja penerbangan perintis. Tipe pesawat yang sesuai untuk angkutan udara perintis di Indonesia adalah C-212, DHC-6, dan Cessna 208 (Gunawan dan Sukhairi, 2011).

METODOLOGI

Lokasi Survei

Penelitian ini dilakukan di Pusat Litbang Transportasi Udara dan penetapan lokasi didasarkan pada hasil rapat koordinasi antara pemangku kepentingan melalui wawancara mendalam (*indepth interview*) di bidang angkutan udara perintis, lokasi survei yaitu: Bandara Wamena, Bandara Timika, Bandara Dekai, BPS Pusat - Jakarta, dan Dirjen Perhubungan Udara - Jakarta (DAU, DKUPPU, DBU).

Metode Pengumpulan Data

Untuk memperoleh informasi dan data yang diperlukan dalam penulisan ini maka digunakan tehnik pengumpulan data sebagai berikut: kuesioner, yaitu penyebaran kuisisioner kepada stakeholder dan narasumber, wawancara dengan stakeholder dan narasumber, observasi, yaitu melakukan pengamatan atau peninjauan langsung ke lapangan, dan dokumen/kepastakaan, yaitu teknik memperoleh data dengan mempelajari dokumen-dokumen yang berhubungan dengan permasalahan yang diteliti.

Teknik Analisis Data

Teknik analisis data dilakukan dengan metode deskriptif kualitatif. Metode dan analisis data bertujuan untuk menyederhanakan seluruh data yang telah terkumpul, disajikan secara sistematis, kemudian diolah dan dianalisis.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pemilihan Bandara Koordinator Wilayah

Sebagai prioritas pelayanan angkutan udara perintis kargo tahun 2017 di Provinsi Papua, dipilih 3 bandar udara sebagai koordinator wilayah perintis (korwiltis) yang berfungsi semacam bandar udara pusat penyebaran, yang akan mengkoordinasikan pelayanan perintis ke bandar udara cakupan di beberapa distrik yang akan dilayani. Bandar udara korwiltis tersebut adalah Bandara Mozes Kilangin-Timika, Bandara Wamena dan Bandara Nop Goliat-Dekai. Ketiga bandara tersebut secara geografis berada di provinsi Papua dan merupakan

wilayah yang mempunyai fasilitas bandara memadai sebagai hub untuk menghubungkan wilayah sekitar yaitu Kabupaten Puncak, Nduga, Lanny Jaya, Yalimo, Tolikara, Puncak Jaya, Intan Jaya, yang sesuai data berkategori mempunyai fasilitas jalan aspal sangat minim, bahkan sebagian besar tercatat NOL yang berarti tidak ada jalan aspalnya.

Lokasi Bandar udara di Timika, Wamena dan Dekai akan digunakan dalam kajian ini, hal ini didasarkan dari usulan beberapa Bupati di Propinsi Papua usulan bahwa bandara ini sebagai korwiltis angkutan kargo perintis. Bandara pengumpul yang lain adalah Sentani dan Biak. Bandara Sentani merupakan hub kargo terbesar di Papua, namun lalu-lintas penerbangan di bandara tersebut sudah terlalu padat sehingga tidak dipilih sebagai korwil angkutan udara kargo perintis.

Alur Distribusi Angkutan Subsidi Kargo di Papua pada masing-masing Korwiltis

Saat ini, telah ada kebijakan tol laut dengan trayek Tanjung Perak-Wanci-Namlea-Fakfak-Kaimana-Timika. Dari Timika barang akan didistribusikan melalui jalur perairan (rute reguler eksisting) menuju beberapa lokasi yaitu: Kabupaten Agats, Kabupaten Nduga, dan Kabupaten Yahukimo/Kota Dekai;

Menindaklanjuti konsep tol laut, Pemerintah c.q Kementerian Perdagangan telah menyusun rencana aksi dan *pilot project* berupa jembatan logistik udara (tol udara) dengan Kabupaten Timika sebagai pusat distribusi barang dari Pulau Jawa dan Kabupaten Jayawijaya (Wamena) sebagai salah satu pusat distribusi barang ke wilayah Pegunungan Tengah Papua. Rencana alur angkutan udara logistik kargo (jembatan logistik udara/tol udara) dimaksudkan untuk meminimalisir perbedaan harga (disparitas) antar wilayah, seperti antara harga di Timika dengan Wamena dan Timika dengan Dekai.

Sebagai gambaran distribusi angkutan barang saat ini dapat dilihat dalam table 1 dibawah ini. Untuk distribusi barang Timika - Wamena hanya tersedia moda transportasi udara yaitu menggunakan pesawat udara

B737-F dengan daya muat sebesar 14 ton. Sedangkan distribusi barang Timika - Dekai dilayani oleh moda transportasi laut/perairan.

Tabel 1. Perbedaan Harga Saat Ini Antar Koordinator Wilayah Sebelum Adanya Perintis Kargo (Maret 2017)

Barang Kebutuhan	Timika (Rp)	Wamena		Dekai	
		Harga (Rp)	%	Harga (Rp)	%
Beras (20 kg)	225.000	500.000	122,22	310.000	37,78
Gula pasir (1 kg)	20.000	30.000	50,00	30.000	50,00
Minyak Goreng (5 liter)	90.000	125.000	38,89	120.000	33,33
Semen (50 kg)	90.000	535.000	494,44	250.000	177,78

Sumber: Data Disperindagkop di Kabupaten Mimika, Jayawijaya dan Yahukimo yang diolah, Maret 2017

Perbedaan harga eksisting per Maret 2017 sebelum ada subsidi angkutan udara perintis kargo, berdasarkan data di atas harga barang kebutuhan termurah terdapat di Timika, sedangkan mayoritas harga barang kebutuhan tertinggi terdapat di Wamena. Perbedaan harga terbesar adalah pada beras, semen dan gula pasir. Dibandingkan dengan harga di Timika, perbedaan harga di Wamena mencapai 122,22% untuk beras dan 494,44% untuk semen. Sedangkan untuk Dekai perbedaan harganya mencapai 50,00% untuk gula pasir dan 177,78% untuk semen.

Guna meminimalkan perbedaan harga tersebut diatas dan mengingat telah ada jalur perairan ke Dekai dari Timika menggunakan kapal landing craft tank (LCT) dengan daya angkut 350 ton, maka diperlukan prioritas kebijakan angkutan udara kargo subsidi pada rute Timika-Wamena dengan menggunakan pesawat jenis Boeing 737-F yang berdaya angkut kurang lebih 14 ton. Implementasi kebijakan angkutan udara kargo subsidi diharapkan dapat berdampak kepada kesetaraan harga kebutuhan barang di ketiga wilayah korwiltis dan beberapa wilayah cakupannya.

Pemilihan Bandara/Lapangan Terbang Cakupan

Pertimbangan pemilihan rute didasarkan pada kriteria sebagai berikut:

1. Kesenjangan harga barang yang tinggi antara bandar udara koordinator wilayah perintis dan bandar udara cakupan,
2. Kondisi bandar udara/lapangan terbang cakupan untuk kegiatan penerbangan angkutan udara perintis kargo,
3. Tidak tersedianya aksesibilitas transportasi selain moda angkutan udara,
4. Topografi wilayah yang berada di dataran tinggi (elevasi tinggi),
5. Jumlah penduduk yang dilayani.

Rute/Distrik di bawah Bandar udara korwiltis Timika

Beoga yang merupakan wilayah di Kabupaten Puncak layak dilayani secara prioritas oleh angkutan udara perintis kargo. Beoga mempunyai lapangan terbang yang cukup memadai dengan runway dari aspal dan panjangnya 500m, sehingga dapat didarati oleh pesawat jenis DHC-6/C208B. Kesenjangan harga beberapa bahan keperluan pokok antara Beoga dengan kota Timika cukup tinggi, misalnya untuk beras perbedaan harganya per 20 kg mencapai 433,33%. Harga per 20 kg besar di Timika sebesar Rp. 225.000,-, sedangkan di Beoga harganya mencapai Rp. 1.200.000,-. Untuk komoditas gula, kesenjangan harganya mencapai 150%, dengan harga di Timika per 1 kg gula sebesar Rp. 20.000,- dan harga di Beoga sebesar Rp. 50.000,-. Ditilik dari kondisi topografi dan moda lain yang tersedia, Beoga keadaan alamnya tidak berbeda dengan wilayah Papua yang lain yang bergunung-gunung tinggi menjulang (7359 feet), sehingga tidak ada moda lain yang dapat mencapai distrik tersebut selain menggunakan moda udara. Hal tersebut ditunjang dengan jumlah penduduk yang secara relatif cukup banyak diatas rata-rata jumlah penduduk distrik lain, yaitu sebesar 11.699 jiwa yang tersebar di 12 desa.

Ilaga merupakan distrik di bawah cakupan Kabupaten Puncak. Berdasarkan kriteria/variable penilaian, Ilaga layak

dilayani oleh angkutan perintis kargo. Ilaga mempunyai lapangan terbang dari aspal dengan panjang runway 600m x 18m, sehinga dapat didarati oleh pesawat dengan jenis DHC-6/C208B. Kesenjangan harga beberapa bahan keperluan pokok antara Ilaga dengan kota Timika cukup tinggi, misalnya untuk beras perbedaan harganya per 20 kg mencapai 433,33%. Harga per 20 kg besar di Timika sebesar Rp. 225.000,-, sedangkan di Ilaga harganya mencapai Rp. 1.200.000,-. Untuk komoditas gula, kesenjangan harganya mencapai 150%, dengan harga di Timika per 1 kg gula sebesar Rp. 20.000,- dan harga di Ilaga sebesar Rp. 50.000,-. Ditilik dari kondisi topografi dan moda lain yang tersedia, Ilaga berada di dataran cukup tinggi yang bergunung-gunung tinggi menjulang (7643 feet), sehingga tidak ada moda lain yang dapat mencapai distrik tersebut selain menggunakan moda udara. Hal tersebut ditunjang dengan jumlah penduduk yang secara relatif cukup banyak diatas rata-rata jumlah penduduk distrik lain, sebesar 16.670 jiwa yang tersebar di 15 desa.

Sinak yang merupakan wilayah dari Kabupaten Puncak layak dilayani secara prioritas oleh angkutan udara perintis kargo. Sinak mempunyai lapangan terbang yang cukup memadai dengan runway dari aspal dan panjangnya 1.000m x 23 m, sehingga dapat didarati oleh pesawat jenis DHC-6/C208B. Kesenjangan harga beberapa bahan keperluan pokok antara Ilaga dengan kota Timika cukup tinggi, misalnya untuk beras perbedaan harganya per 20 kg mencapai 433,33%. Harga per 20 kg besar di Timika sebesar Rp. 225.000,-, sedangkan di Ilaga harganya mencapai Rp. 1.200.000,-. Untuk komoditas gula, kesenjangan harganya mencapai 150%, dengan harga di Timika per 1 kg gula sebesar Rp. 20.000,- dan harga di Ilaga sebesar Rp. 50.000,-. Ditilik dari kondisi topografi dan moda lain yang tersedia, Sinak memiliki keadaan alam yang tidak berbeda dengan kedua wilayah Papua di atas yang bergunung-gunung tinggi menjulang (6800 feet), sehingga tidak ada moda lain yang

dapat mencapai distrik tersebut selain menggunakan moda udara. Hal tersebut ditunjang dengan jumlah penduduk yang secara relatif lebih banyak dari jumlah penduduk kedua distrik di atas, sebesar 22.338 jiwa yang tersebar di 12 desa, sehingga lebih banyak orang yang mendapat manfaat dari subsidi angkutan kargo tersebut.

Kenyam yang merupakan ibukota dari Kabupaten Nduga layak dilayani oleh angkutan udara perintis kargo. Kenyam mempunyai lapangan terbang yang cukup memadai dengan runway dari tanah/batuan dan panjangnya 600 m, sehingga dapat didarati oleh pesawat jenis DHC-6/C208B. Kesenjangan harga beberapa bahan keperluan pokok antara Kenyam dengan kota Timika cukup tinggi bahkan lebih tinggi dari ketiga distrik terdahulu, yaitu untuk beras perbedaan harganya per 20 kg mencapai 566,67%. Harga per 20 kg beras di Timika sebesar Rp. 225.000,-, sedangkan di Kenyam harganya mencapai Rp. 1.500.000,-. Untuk komoditas gula, kesenjangan harganya mencapai 200%, dengan harga di Timika per 1 kg gula sebesar Rp. 20.000,- dan harga di Kenyam sebesar Rp. 60.000,-. Ditilik dari kondisi topografi dan moda lain yang tersedia, Kenyam keadaan alamnya tidak setinggi wilayah Papua yang lain (400 feet). Kenyam dapat ditempuh dengan moda laut/sungai yang ditempuh dari Timika dalam waktu 2 hari 1 malam, namun pelayanannya tergantung pada pasang surutnya air sungai, sehingga pasokan barang juga kurang lancar. Dengan kondisi ini pasokan barang sering dilakukan dengan mencarter pesawat yang tentunya dengan biaya cukup mahal. Jumlah penduduk secara relatif diatas rata-rata jumlah penduduk distrik lain, sebesar 9.929 jiwa yang tersebar di 4 desa. Faktor-faktor tersebut di atas mendukung pemilihan rute Timika-Kenyam sebagai rute prioritas untuk dapat dilayani oleh angkutan perintis kargo, didukung pula dengan kondisi bahwa (keterangan dari pejabat Pemda) Kenyam dapat mensuplai beberapa distrik/desa lain via darat dan sungai yaitu Pasir Putih, Disi, Kora, Wisi.

Bupati Puncak, pada dasarnya mengusulkan pula beberapa rute/distrik selain rute di atas yaitu Wangbe; Agandugume; dan Doufo, akan tetapi berdasarkan analisa data yang ada belum menjadi prioritas untuk dilayani pada tahun anggaran 2017. Ketiga distrik tersebut meskipun berada pada kondisi topografi dan kesenjangan harga bahan pokok yang tidak jauh berbeda dengan distrik di Puncak yang lain, namun jumlah penduduknya jauh lebih kecil, yaitu berturut-turut 5829 jiwa, 7271 jiwa dan 2456 jiwa.

Rute/Distrik di bawah Bandar udara korwiltis Wamena

Dengan mengacu kepada penyelenggaraan angkutan udara perintis penumpang, rute-rute perintis penumpang yang telah ditetapkan akan dievaluasi untuk menentukan prioritas rute perintis kargo. Untuk Tahun Anggaran 2017, terdapat 11 rute perintis penumpang yang dilayani oleh Bandar Udara Wamena dimana seluruh distrik dalam rute tersebut tidak ada satu pun yang berlokasi di Kabupaten Jayawijaya. Terdapat 5 distrik yang saat ini masih belum terhubung dengan akses jalan raya, sedangkan 6 distrik lainnya (5 diantaranya merupakan pusat pemerintahan Kabupaten) sudah dapat diakses dari Wamena dengan menggunakan jalan raya. Disamping menggunakan jalan yang sudah ada, pergerakan moda transportasi darat ke 6 distrik tersebut juga didukung oleh program pembangunan jalan raya yang dilaksanakan oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat hingga tahun 2019.

Dengan menyisakan 5 distrik yang hanya terhubung dengan moda transportasi udara dan belum terhubung dengan moda transportasi darat maupun laut/sungai maka dapat diindikasikan bahwa 5 distrik tersebut merupakan prioritas awal untuk diterbangi perintis kargo. Disamping itu, distrik Mulia juga dapat dipertimbangkan sebagai prioritas tambahan mengingat jaraknya yang paling jauh dari Wamena diantara 11 distrik lainnya dan dengan waktu tempuh paling lama

dengan menggunakan moda transportasi darat yaitu sekitar 20 jam.

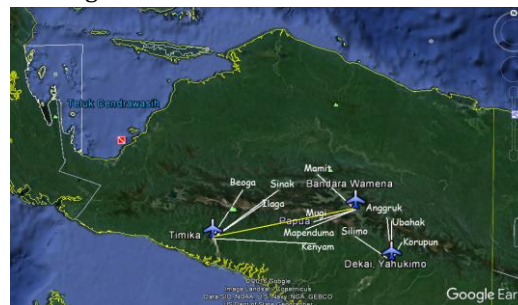
Dari 5 distrik prioritas tersebut, diketahui bahwa kelimanya memiliki bandar udara atau lapangan terbang yang dapat didarati oleh tipe pesawat yang sama. Selain itu, payload maksimum yang dapat diangkut juga hampir sama. Namun demikian, setelah dilakukan perhitungan kembali oleh Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara terkait tipe pesawat yang digunakan dan daya dukung bandar udara di 3 distrik (Mamit, Mugi, dan Mapenduma), diperoleh payload maximum untuk pesawat Cessna Grand Caravan C208B sebesar 1.100 kg.

Rute yang dipilih (Wamena-Mugi, Wamena-Mamit dan Wamena-Mapenduma) untuk angkutan udara perintis kargo memenuhi kriteria prioritas ditinjau terdapat bandar udara/lapangan terbang yang dapat digunakan, aspek jumlah penduduk yang terbesar, topografi wilayah berupa dataran tinggi, tidak terdapat aksesibilitas transportasi lain selain transportasi udara dan terjadi disparitas harga yang tinggi antara harga di Kota Kabupaten dengan wilayah distrik.

Rute/Distrik di bawah Bandar udara korwiltis Dekai

Terdapat 4 distrik yang diusulkan Pemda untuk dilayani oleh angkutan udara kargo perintis, yaitu Dekai – Silimo, Dekai – Anggruk, Dekai – Ubahak dan Dekai – Korupun. Rute-rute tersebut dinilai sesuai dengan data hasil survei lapangan yang memprioritaskan distrik-distrik dengan penduduk terbesar seperti distrik Silimo dengan jumlah penduduk sebesar 13.194 jiwa, distrik Ubahak sebesar 14.793 jiwa, distrik Korupun sebesar 8.615 Jiwa dan distrik Anggruk sebesar 4.962 jiwa. Keempat distrik tersebut tidak memiliki aksesibilitas lain selain angkutan udara dan terdapat disparitas yang besar harga barang pokok dan barang penting terhadap harga di kota kabupaten, sebagai contoh di distrik Silimo terdapat gap harga beras sebesar Rp. 520.000 untuk 18 Kg dan gap harga gula

sebesar Rp 35.000/kg, distrik Anggruk terdapat gap harga beras sebesar Rp. 620.000 untuk 18 Kg dan gap harga gula sebesar Rp 40.000/kg, distrik Ubahak terdapat gap harga beras sebesar Rp. 620.000 untuk 18 Kg dan gap harga gula sebesar Rp 40.000/kg dan distrik Korupun terdapat gap harga beras sebesar Rp. 420.000 untuk 18 Kg dan gap harga gula sebesar Rp 30.000/kg. Kendala yang dihadapi adalah lapangan terbang di distrik masih berupa perkerasan tanah sehingga perlu adanya proses pengerasan tanah untuk menjaga kestabilan tanah di landasan terbang distrik.



Gambar 1. Rancangan Rute-Rute Angkutan Udara Perintis Kargo di Provinsi Papua

Sumber: Ditjen Perhubungan Udara, 2017

Pemilihan Tipe Pesawat

Perhitungan *payload* pesawat udara dengan memperhatikan beberapa hal sebagai berikut:

- Hasil perhitungan dilakukan oleh Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan berdasarkan hasil survei dan sumber lainnya yang berasal dari operator penerbangan yang menerbangi lokasi survei.
- Hasil perhitungan belum mempertimbangkan kondisi *runway* yang basah.
- Runway* kurang dari 400 m sampai dengan 400 dipersyaratkan menggunakan pesawat Pilatus PC-6.

Dalam Table 2, Tabel 3, Tabel 4 yang merupakan hasil analisis pemilihan tipe pesawat udara dan perhitungan daya angkut

Tabel 2. Kemampuan Pesawat Mengangkut Muatan di Bandara Cakupan Bandara Timika (2390x45)

No	Rute Perintis Kargo								
	Tujuan	Panjang Runway (meter)	Kondisi Runway	Elevasi (ft)	Type Pesawat	Jarak (km)	Waktu Tempuh (menit)	Payload Hasil Perhitungan dari Timika (kg)	Payload Hasil Perhitungan dari Cakupan (kg)
1	Beoga	500 x 20	aspal	7.359	DHC-6/ C208B	56	25/25	1.100/900	500
2	Ilaga	600 x 18	aspal	7.643	DHC-6/C208B	56	25/25	1.100/900	500
3	Kenyam	636 x 31	Tanah berbatu	400	DHC-6/C208B	90	30/30	1.100/900	750
4	Sinak	800 x 20	aspal	6.800	DHC-6/C208B	72	30/30	1.400/900	800

Sumber: Data Hasil Survei yang diolah oleh Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara 2017

Tabel 3. Kemampuan Pesawat Mengangkut Muatan di Bandara Cakupan Bandara Wamena (2175x45)

No	Rute Perintis Kargo								
	Tujuan	Panjang Runway (meter)	Kondisi Runway	Elevasi (ft)	Type Pesawat	Jarak (km)	Waktu Tempuh (menit)	Payload Hasil Perhitungan dari Wamena (kg)	Payload Hasil Perhitungan dari Cakupan (kg)
1	Mamit	457 x 30	Tanah	4.500	Pilatus PC6	82	20/20	800	500
2	Mapenduma	427 x 20	Tanah	3.100	Pilatus PC6	92	22/22	800	500
3	Mugi	568 x 29	Tanah	5.700	DHC-6/C208B	70	18/18	1.000/800	500

Sumber: Data Hasil Survei yang diolah oleh Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara 2017

Tabel 4. Kemampuan Pesawat Mengangkut Muatan di Bandara Cakupan Bandara Dekai (1950x30)

No	Rute Perintis Kargo								
	Tujuan	Panjang Runway (meter)	Kondisi Runway	Elevasi (ft)	Type Pesawat	Jarak (km)	Waktu Tempuh (menit)	Payload Hasil Perhitungan dari Dekai (kg)	Payload Hasil Perhitungan dari Cakupan (kg)
1	Silimo	566 x 20	Tanah	5.330	DHC-6/C208B	75	22/22	1.000/800	800/600
2	Anggruk	501 x 27	Tanah	4.526	DHC-6/C208B	72	21/21	1.000/800	800/600
3	Korupun	449 x 25	Tanah	5.530	Pilatus PC6	45	20	500	400
4	Ubahak	545 x 20	Rumput	4.850	C208B/ Pilatus PC6	65	24/24	900/ 500	500/400

Sumber: Data Hasil Survei yang diolah oleh Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara 2017

pesawat udara pada masing-masing distrik yang akan diterbangi oleh angkutan udara perintis kargo di Propinsi Papua. Perhitungan didasarkan pada panjang *runway*, kondisi perkerasan *runway*, elevasi, jarak dan waktu tempuh pesawat udara. Perhitungan daya angkut dibedakan menjadi 2 (dua) yaitu: 1) perhitungan berat muatan ketika *take off* dari bandara koordinator wilayah perintis kargo, dan 2) perhitungan berat muatan ketika *take off* dari lapangan terbang cakupan.

Skema Subsidi Angkutan Udara Perintis Kargo

Tujuan dilaksanakannya penyelenggaraan angkutan udara perintis kargo adalah untuk mengurangi kesenjangan harga barang kebutuhan pokok dengan mengurangi biaya transportasi/angkutan barang, mengingat biaya angkut disinyalir menjadi sumber terbesar mahalannya harga barang di Papua (sekitar 70% dari biaya logistik, dan biaya logistik adalah 40% dari harga ritel barang). Secara logis, apabila yang dikehendaki adalah kesetaraan harga barang antara harga di bandara korwiltis dengan harga di distrik, maka hal tersebut dapat dicapai apabila biaya angkutannya 0 (nol). Dengan kata lain, subsidi angkutan meliputi semua komponen yang termasuk dalam biaya *Total Operating Cost* (TOC). Biaya *ground handling* termasuk dalam komponen TOC, namun hal tersebut tidak termasuk biaya angkut yang ke luar dari kawasan bandara. Dengan demikian, masih terdapat biaya distribusi menuju gudang *distributor/supplier* yang harus ditanggung. Untuk mengurangi disparitas harga di distrik dengan tujuan agar harga barang antara di distrik cakupan dengan di pusat pemerintahan kabupaten korwil menjadi sama, maka perlu dilakukan pengurangan terhadap komponen biaya yang berpengaruh signifikan. Berdasarkan uraian yang telah dijelaskan dalam latar belakang kajian, diketahui bahwa biaya angkut barang dengan menggunakan pesawat udara yang bertarif normal (tarif per kilo atau tarif *charter*) menjadi komponen yang mendorong

meningkatnya harga barang di distrik hingga berkali lipat, terlebih lagi pesawat yang digunakan berkategori normal sehingga rasio biaya angkut terhadap kapasitas angkut menjadi sangat besar.

Pertimbangan lain untuk pelaksanaan angkutan udara perintis kargo secara subsidi penuh adalah rendahnya *ability to pay* (ATP) masyarakat di wilayah Papua dimana Provinsi Papua merupakan salah satu provinsi di Indonesia dengan tingkat kemiskinan tertinggi. Dengan semakin turunnya disparitas harga barang diharapkan dapat membantu masyarakat di distrik cakupan dalam memperoleh barang-barang kebutuhan pokok dan barang penting.

Mekanisme Pelaksanaan dan Pengawasan Angkutan Udara Perintis Kargo

Mekanisme pelaksanaan dan pengawasan penyelenggaraan angkutan udara perintis kargo terdiri dari keberangkatan kargo dan kedatangan kargo. Pada tahap awal sebelum keberangkatan (*pre flight*), pengirim (tanggung jawab pemerintah daerah) melaksanakan penyiapan kargo sesuai dengan jenis dan jumlah yang telah ditetapkan sebagai komoditas serta dokumen pengangkutan. Kargo maupun dokumen harus diserahkan kepada petugas bandara korwiltis minimal sehari sebelum jadwal keberangkatan. Pada tahap ini, pengawasan dilakukan oleh Kementerian Perdagangan dan berkoordinasi dengan Pemerintah Daerah. Kemudian, ketika barang telah sampai di bandara korwiltis maka dilaksanakan pemeriksaan dokumen, pemeriksaan fisik barang, timbang barang, pemberian label kargo udara subsidi perintis, dan penyimpanan kargo di gudang oleh petugas bandara korwiltis. Pengawasan pada tahap ini dilaksanakan oleh Kepala Bandara Korwiltis. Tahap selanjutnya adalah penyerahan kargo dan dokumen dari petugas bandara korwiltis kepada petugas maskapai penerbangan dengan memeriksa kembali kelengkapan dokumen, fisik barang, timbangan barang yang dilaksanakan sebelum menaikkan kargo ke pesawat udara untuk diterbangkan ke distrik cakupan.

Mekanisme kedatangan kargo, diawali dari penyerahan kargo beserta kelengkapan dokumennya dari maskapai penerbangan kepada petugas bandara cakupan di distrik. Pada tahap ini, pengawasan dilaksanakan oleh Kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU)/ Kuasa Pengguna Anggaran (KPA) Perintis atau petugas pengawas angkutan udara perintis yang ditunjuk oleh Kepala UPBU. Kemudian, petugas bandara cakupan melaksanakan pemeriksaan dokumen manifest, penyerahan kargo kepada Disperindag/petugas yang ditunjuk oleh Pemerintah Daerah, dan penyimpanan kargo di gudang bandara jika diperlukan. Pada tahap ini pengawasan dilaksanakan oleh Kepala UPBU/KPA Perintis atau petugas pengawas angkutan udara perintis yang ditunjuk oleh Kepala UPBU. Tahap terakhir adalah penyerahan kargo oleh petugas bandara cakupan kepada distributor yang ditunjuk dan diawasi oleh Pemerintah Daerah Kabupaten/Distrik terkait.

Keseluruhan tahap kegiatan pelaksanaan dan pengawasan penyelenggaraan angkutan udara perintis kargo akan dilaporkan oleh Kepala Bandara Korwiltis kepada Direktur Angkutan Udara Direktorat Jenderal Perhubungan Udara setiap tiga bulan sekali. Proses pelaksanaan (keberangkatan dan kedatangan angkutan udara perintis kargo) serta pengawasannya sebagaimana alur gambar 2 (terlampir).

KESIMPULAN

Berdasarkan analisis dan pembahasan Kajian Penyelenggaraan Angkutan Udara Perintis Kargo di Papua maka dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut:

Penyelenggaraan angkutan udara perintis kargo diperlukan untuk mengurangi kesenjangan harga antara wilayah di kota kabupaten Papua (Timika, Wamena dan Yahukimo) terhadap distrik-distrik disekitarnya. Terdapat 11 rute yang perlu mendapat prioritas pada penyelenggaraan angkutan udara perintis kargo yaitu: Timika-Beoga, Timika-Ilaga, Timika-Sinak, Timika-Kenyam, Wamena-Mugi, Wamena-Mamit,

Wamena-Mapenduma, Dekai-Silimo, Dekai-Anggruk, Dekai-Korupun dan Dekai-Ubahak. Berdasarkan perkiraan jenis pesawat dan payload yang dilakukan oleh DKUPPU terhadap kriteria lapangan terbang di distrik Papua, disimpulkan sebagai berikut:

1. Timika-Beoga menggunakan pesawat udara tipe DHC-6 dengan daya angkut/payload sebesar 1.100, atau tipe C208B daya angkut/payload sebesar 900 kg/penerbangan;
2. Timika-Ilaga menggunakan pesawat udara tipe DHC-6 dengan daya angkut/payload sebesar 1.100, atau tipe C208B daya angkut/payload sebesar 900 kg/penerbangan;
3. Timika-Kenyam, menggunakan sarana pesawat udara tipe DHC-6/ C208B, dengan daya angkut/payload sebesar 1.100/900 kg/penerbangan;
4. Timika-Sinak, menggunakan sarana pesawat udara tipe DHC-6/ C208B, dengan daya angkut/payload sebesar 1.400/900 kg/penerbangan;
5. Wamena-Mamit, menggunakan sarana pesawat udara tipe Pilatus PC6, dengan daya angkut/payload sebesar 800 kg/penerbangan;
6. Wamena-Mapenduma, menggunakan sarana pesawat udara tipe Pilatus PC6, dengan daya angkut/payload sebesar 800 kg/penerbangan;
7. Wamena-Mugi, menggunakan sarana pesawat udara tipe DHC-6/ C208B, dengan daya angkut/payload sebesar 1.000/800 kg/penerbangan;
8. Dekai-Silimo, menggunakan sarana pesawat udara tipe DHC-6/C208B, dengan daya angkut/payload sebesar 1.000/800 kg/penerbangan;
9. Dekai-Anggruk menggunakan pesawat udara tipe DHC-6 dengan daya angkut/payload sebesar 1.000, atau tipe C208B daya angkut/payload sebesar 800 kg/penerbangan;
10. Dekai-Korupun menggunakan pesawat udara tipe Pilatus PC6 dengan daya angkut/payload sebesar 500 kg/penerbangan;

11. Dekai-Ubahak menggunakan pesawat udara tipe C208B daya angkut/payload sebesar 900 kg/penerbangan atau tipe Pilatus PC6 dengan daya angkut/payload sebesar 500 kg/penerbangan.

Subsidi penerbangan perintis kargo perlu diberikan secara penuh (*full*) untuk menekan penurunan disparitas harga di distrik, dengan pertimbangan agar harga barang di distrik saat ini memiliki kesenjangan dengan pusat pemerintahan Kabupaten lain yang menjadi *supplier* barang (Timika, Wamena dan Dekai). Pemberian subsidi penuh terhadap penerbangan perintis kargo ke bandar udara cakupan diharapkan dapat menyamakan harga barang antara di distrik cakupan dengan di kota kabupaten di wilayah Papua. Rendahnya *ability to pay* (ATP) masyarakat di wilayah Papua dimana Provinsi Papua merupakan salah satu provinsi di Indonesia dengan tingkat kemiskinan tertinggi.

SARAN

Dari uraian dan analisa tersebut di atas, terhadap pelaksanaan dan penyelenggaraan angkutan udara perintis kargo pada tahun 2017 ini direkomendasikan hal-hal sebagai berikut:

1. Perlu segera dilakukan verifikasi operasional oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara c.q. Direktorat Bandar Udara, terhadap lapangan terbang cakupan di distrik, sehingga pelayanan penerbangan perintis kargo dapat terpenuhi persyaratan keselamatan lapangan terbangnya. Sebaiknya hal ini dilakukan sebelum pelaksanaan penerbangan perintis kargo tersebut.
2. Direktorat KPPU perlu segera menurunkan inspektornya ke lapangan terbang yang direkomendasikan guna memastikan keselamatan penerbangan pada rute yang akan diterbangi.
3. Kementerian Perdagangan melakukan pengawasan terhadap harga barang dan distribusi di distrik melalui koordinasi

dengan Pemda setempat (Dinas Perindagkop).

4. Perlunya penyusunan dan penerbitan SOP/juknis lintas lembaga (Kemendag dan Kemenhub) tentang pelaksanaan angkutan kargo perintis dan untuk pelaksanaannya diperlukan MOU antara Kementerian Perhubungan dan Kementerian Perdagangan guna memudahkan koordinasi di lapangan.
5. Pemda setempat disarankan untuk membentuk Tim yang akan menangani pelaksanaan program angkutan udara perintis kargo, terutama di distrik yang lapangan terbangnya dioperasikan oleh pemda/misionaris.
6. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara melalui Direktorat Angkutan Udara bersama Kementerian Perdagangan perlu segera melakukan sosialisasi mekanisme pelaksanaan dan pengawasan kepada pihak-pihak terkait.
7. Pemda perlu menggali dan menggiatkan potensi distrik setempat, guna memanfaatkan angkutan kargo balik agar subsidi perintis kargo dapat berfungsi optimal.
8. Guna mendukung program angkutan udara perintis kargo dan menurunkan kesenjangan harga barang di Wamena, direkomendasikan untuk juga menyediakan subsidi angkutan udara barang dengan rute Timika-Wamena menggunakan pesawat dengan tipe 737 berkapasitas 14 ton/pesawat. Untuk distribusi barang Timika - Dekai dapat menggunakan moda transportasi laut dengan dukungan kapal/pelayaran yang disediakan pemerintah.
9. Mengingat distribusi barang yang datang ke Wamena berasal dari beberapa tempat (Timika dan Jayapura) maka diperlukan pengendalian harga dan kompetisi pasar oleh instansi terkait (Disperindagkop Kabupaten Jayawijaya).
10. Rute dan frekuensi penerbangan angkutan udara perintis kargo dapat dilakukan selama tidak melebihi

anggaran yang telah dialokasikan dengan didukung dokumen data dukung yang telah dipersyaratkan.

11. Perlunya kelengkapan fasilitas dan peralatan pendukung di Bandar Udara Koordinator Wilayah Angkutan Udara Perintis Kargo seperti gudang, x- ray kargo, Depo Pengisian Bahan Bakar Pesawat Udara (DPPU), dll.
12. Dilakukan evaluasi pelaksanaan angkutan udara perintis kargo tiap 3 bulan.
13. Perlunya dibangun gudang logistik di pelabuhan yang menjadi sumber asal barang.

UCAPAN TERIMAKASIH

Pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada Maryati Karma, Kikin Asikin, HAMida Mahmuda, Silvi Mustikawati, Praba Djuhartian atas bantuan dalam perhitungan *pay load* dan tipe pesawat udara, tim dari Kementerian Perdagangan dan pihak-pihak lain yang tidak dapat disebut satu per satu yang telah membantu dalam penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan. (2014). Studi Kebijakan Transportasi Multimoda Dalam Rangka Mengurangi Disparitas Harga Antar Wilayah. Kementerian Perhubungan. Jakarta
- Badan Perencanaan Pembangunan Nasional. (2014). Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019. Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional. Jakarta.
- BPS Papua. (2014). BPS Provinsi Papua, 2014, Papua Dalam Angka 2014, Papua
- BPPD Kabupaten Yahukimo dan BPS Kabupaten Yahukimo. (2016). Yahukimo dalam angka 2016, Papua
- Gunawan & Sukhairi, TA. (2011). Pengkajian Kebutuhan Pesawat Dalam Mendukung Kegiatan Angkutan Udara Perintis Di Indonesia, https://stta.ac.id/data_lp3m/Jurnal%20

Gunawan%202011.docx. Diunduh Juli, 2017.

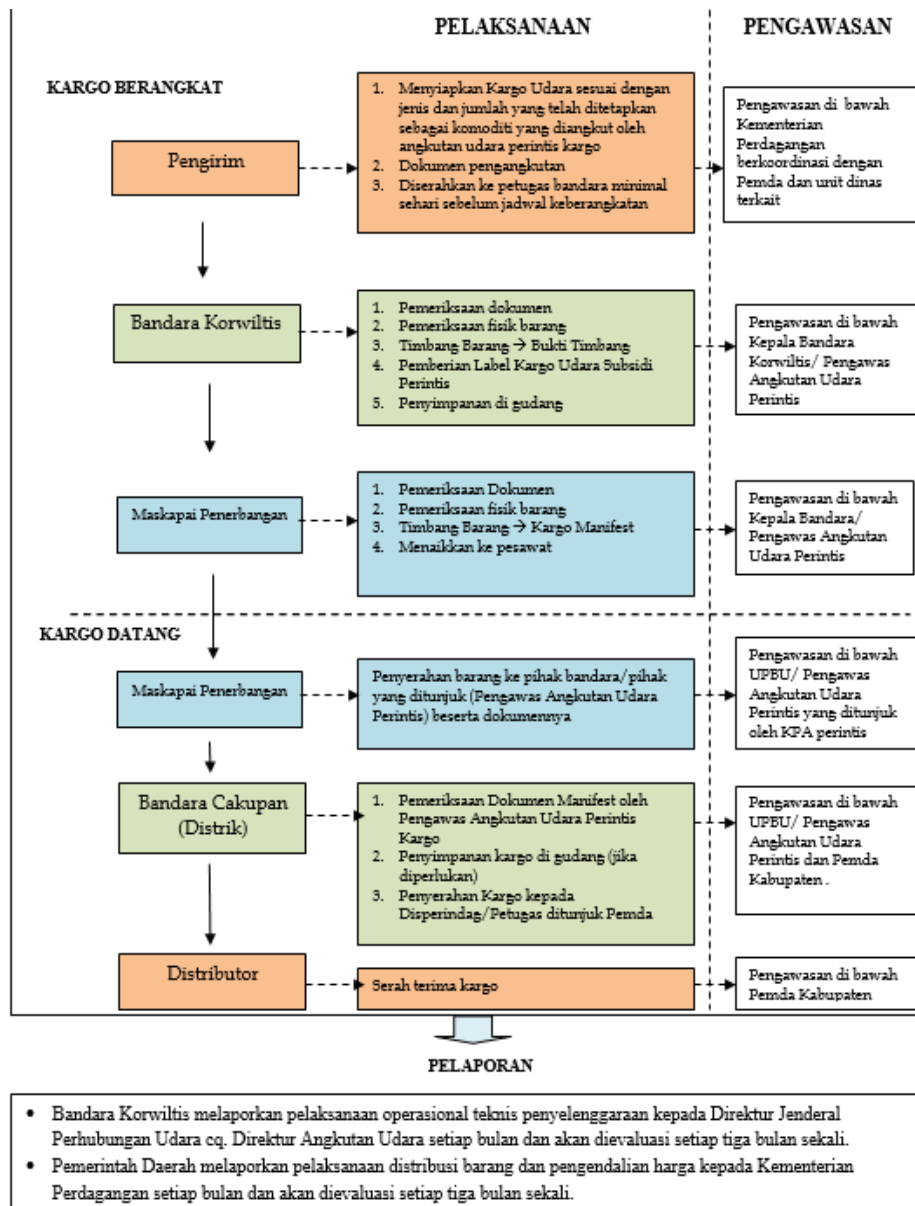
Kementerian Perdagangan. (2016). Peraturan Presiden Nomor 71 Tahun 2015 tentang Penetapan dan penyimpanan Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting.

Sutarwati, Sri. (2013). Peranan pengangkutan udara di Indonesia dalam menunjang Pengimplementasian wawasan nusantara, <http://jurnal.sttkd.ac.id/index.php/JMD/article/download>. Diunduh Juli, 2017.

Suroto, Hari. (2016). Peran Penerbangan Perintis dalam Mengubah Peradaban Prasejarah ke Modern di Pegunungan Papua. Jurnal Papua, Volume8, No.1, Jun 2016: 45-53

Tangkilisan, YB. (2016). Kebijakan Penerbangan Perintis Di Indonesia: Latar Belakang, Tantangan Dan Kontribusi, Paradigma - Jurnal Kajian Budaya, <https://paradigma.ui.ac.id/index.php/paradigma/article/download/14/pdf>. Diunduh Juli, 2017.

Wijaya, A.R. & Lisi, I Z. (2013). Analisis Yuridis Terhadap Pembatalan Penerbangan Oleh Pengangkut Angkutan Udara Perintis (Studi Kasus Pada Maskapai Penerbangan Susi Air Di Bandara Temindung Kota Samarinda), Jurnal Beraja Niti, Volume 2 Nomor 10.



Gambar 2. Mekanisme Pelaksanaan dan Pengawasan Penyelenggaraan Angkutan Udara Perintis Kargo di Papua

