

TRANSPORTASI UDARA INDONESIA

Oleh BS Kusbiantoro

DALAM era informasi ini, pembangunan ekonomi nasional suatu negara dengan negara lainnya makin saling bergantung (lihat misalnya Naisbitt & Aburdene, 1990; World Commission on Environment and Development, 1987; Drucker, 1981). Negara menjadi terlalu kecil untuk memecahkan permasalahan yang bertambah besar dan kompleks. Kerjasama antarnegara untuk penanggulangan masalah produksi, energi, lingkungan dan sebagainya menjadi suatu kebutuhan.

Hal itu berlaku pula untuk penataan ruang wilayah dan kota. Di samping pertimbangan regional, dalam penataan ruang wilayah dan kota dibutuhkan pula kajian proses dan dinamika perekonomian dunia. Pergeseran pusat pembangunan ekonomi ke kawasan pinggiran Pasifik serta boom investasi, khususnya arus modal asing dari Jepang serta NIC ke kawasan Asean, menuntut penataan ruang wilayah dan kota di Indonesia agar dapat mengantisipasi dinamika tersebut.

Banyak negara seolah terpecah belah dalam fenomena globalisasi ekonomi tersebut. Di satu pihak, negara menjadi terlalu kecil untuk memecahkan masalah besar dunia. Sementara di pihak lain, negara menjadi terlalu besar untuk menanggulangi masalah kecil dalam kehidupan kenegaraannya. Misalnya saja masalah keretakan di Irlandia Utara, Kanada, Spanyol, Belgia, dan belakangan juga Uni Soviet (lihat misalnya Drucker, 1981; Bell, 1987). Gejala ini merupakan hal yang perlu juga diantisipasi dalam pembangunan ekonomi nasional Indonesia.

Latar belakang di atas mengisyaratkan, bahwa tata ruang serta pembangunan ekonomi Indonesia merupakan hal yang tak terpisahkan. Terlebih untuk negara seperti Indonesia yang mencakup lebih dari 13.000 pulau serta terbentang dari barat ke timur sepanjang lebih dari 5.000 km. Luas bentangan wilayah kepulauan ini hampir seluas wilayah daratan Amerika Serikat serta lebih luas dari wilayah daratan Eropa tanpa Uni Soviet dan Skandinavia.

Dengan wilayah seluas itu, ditambah belum meratanya tingkat pembangunan (masih terpusat di Indonesia Bagian Barat /IBB), transportasi mempunyai peran yang penting dalam pembangunan, pemerataan serta integrasi pembangunan nasional tersebut.

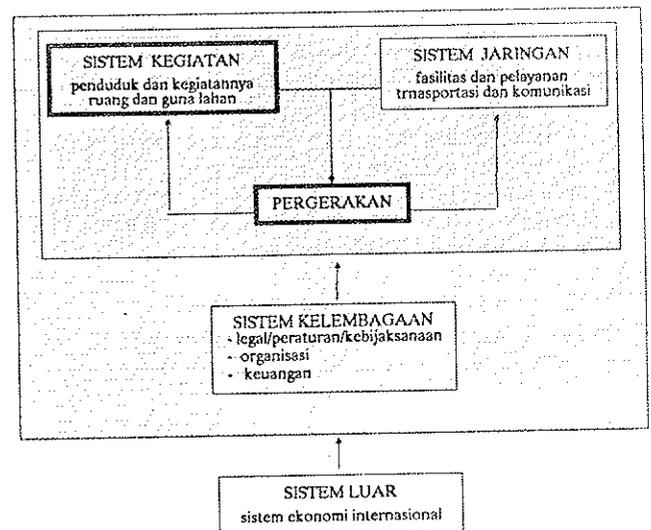
Dalam sistem transportasi nasional Indonesia, sebagai negara kepulauan, transportasi udara mempunyai peran yang semakin penting. Di samping merupakan moda tercepat untuk hubungan antarkota dan wilayah, transportasi udara juga mempunyai peran khusus untuk menjangkau daerah terpencil dan terisolasi yang sulit dicapai lewat darat maupun laut. Dengan

demikian transportasi udara di Indonesia mempunyai peran yang makin penting untuk hubungan internasional.

Tulisan ini bermaksud untuk mengenali permasalahan umum transportasi udara di Indonesia, khususnya pola pergerakan penumpang antarpropinsi. Pergerakan penumpang ini merupakan fungsi dari sistem kegiatan ('demand'), sistem jaringan ('supply'), serta sistem kelembagaan ('institution').

Sistem kegiatan suatu wilayah merupakan fungsi dari penduduk serta kegiatan dari wilayah bersangkutan. Sistem jaringan dibentuk oleh fasilitas serta pelayanan transportasi dan komunikasi. Sistem kelembagaan terdiri atas peraturan dan kebijaksanaan, kelembagaan serta keuangan dari wilayah bersangkutan. Seperti dinyatakan di atas, sistem-sistem ini harus dikaji dalam keterkaitannya dengan dinamika lingkungan yang lebih besar, termasuk sistem ekonomi internasional (Kusbiantoro, 1988; lihat diagram berikut ini).

DIAGRAM SISTEM TRANSPORTASI



Fokus Studi

Dalam tulisan ini pembahasan hanya difokuskan pada pola pergerakan penumpang udara antarpropinsi (P) serta sedikit tinjauan sistem kegiatan (K), khususnya kegiatan investasi modal asing dan dalam negeri dalam kaitan dengan fenomena globalisasi ekonomi di kawasan pinggiran Pasifik (L).

$$P = f \{ K, J, I, L \}$$

P = pergerakan

K = sistem kegiatan

J = sistem jaringan

I = sistem institusi

L = sistem lingkungan

(misal sistem ekonomi internasional)

Pengenalan pola pergerakan ini serta keterkaitannya dengan sistem kegiatan diharapkan dapat memberikan masukan bagi pengambil keputusan untuk mengarahkan pengembangan transportasi udara dalam rangka mengantisipasi boom investasi serta dinamika lingkungan global lainnya.

Transportasi Udara dan Pembangunan Ekonomi

Transportasi adalah *derived demand*, karenanya perkembangan transportasi erat kaitannya dengan sistem kegiatan (*demand*); transportasi udara erat kaitannya dengan tingkat dan pertumbuhan ekonomi nasional.

Di Amerika Serikat misalnya, GNP dalam periode 1970-1979 naik rata-rata 2,2% per tahun. Dalam kurun itu, penerbangan udara antarkota di Amerika Serikat meningkat dari 109,5 milyar penumpang-km menjadi 213,5 milyar penumpang-km atau lebih dari 10% per tahun. Sementara angkutan bis antarkota hanya naik dari 25,3 milyar menjadi 26,6 milyar penumpang-km atau kurang dari 1% per tahun (Paquette et al, 1982; O'Connor, 1985).

Globalisasi ekonomi yang kian menguat serta berpindahannya kiblat pembangunan ekonomi ke kawasan pinggiran Pasifik diperkirakan akan memberikan dampak nyata terhadap perkembangan transportasi udara di Indonesia. Misalnya saja dalam dekade terakhir perkembangan penumpang penerbangan internasional di dunia naik rata-rata sebesar 8% per tahun, sedangkan di kawasan Asia-Pasifik kenaikannya mencapai 11,5% per tahun (lihat Tabel 1).

Tabel 1
Kondisi serta Perkiraan
Penumpang Penerbangan Internasional
(000)

	1988	1993 (Perkiraan)	laju per tahun (%)
Korea	6.626	11.454	13,7
Taiwan	7.229	12.750	12,0
Hongkong	15.125	25.846	11,3
Jepang	23.617	37.770	9,8
Australia	7.570	11.199	8,1
Filipina	3.910	5.618	7,7
Indonesia	2.996	4.295	7,5

Sumber: Asian Aviation/IATA (dalam Barkah, 1990)

Pada tahun mendatang diperkirakan arus penumpang penerbangan internasional Indonesia akan

memuncak. Peningkatan ini berkaitan dengan "Visit Indonesia Year 1991" dan berlanjut dengan "Visit Asean Year 1992". Muangthai melakukan hal yang sama pada tahun 1987 dengan "Visit Thailand Year 1987", kenaikan penumpang melonjak 25% pada tahun tersebut. Kenaikan penumpang inter nasional ini akan seiring pula dengan kenaikan penumpang domestik secara keseluruhan.

Tujuan pengguna jasa penerbangan udara umumnya (sekitar 60%) adalah untuk kepentingan bisnis (lihat misalnya Paquette et al, 1982). Artinya, tingginya arus penumpang antarpropinsi menggambarkan pula tingginya kegiatan bisnis antardaerah tersebut. Di lain pihak, tingkat pelayanan transportasi udara yang baik dapat menjadi salah satu faktor penarik penting bagi berkembangnya kegiatan ekonomi, termasuk tertariknya para penanam modal.

Hal terakhir itu semakin penting, karena dalam periode boom investasi, khususnya dengan membanjirnya modal Jepang dan NIC ke negara-negara Asean. Dalam periode 1987-1988 misalnya terjadi lonjakan arus investasi yang cukup tinggi dari Jepang dan INC ke Indonesia (175%), Muangthai (221%), Malaysia (134%), dan Filipina (222%). (FEER, 1989). Indonesia sebagai salah satu negara penarik modal tersebut masih tertinggal jauh dari Muangthai. Untuk modal dari Jepang khususnya, yang merupakan modal asing terbesar, kemampuan Indonesia bahkan hanya seimbang dengan Malaysia (lihat Tabel 2).

Diharapkan, peningkatan pelayanan transportasi udara akan ikut menunjang usaha menaikkan daya tarik Indonesia menghadapi persaingan ketat dengan negara-negara besar Asean lainnya dalam merebut arus modal asing tersebut. Hal ini kritis, terutama mengingat masih sangat rendahnya tingkat pelayanan transportasi udara Indonesia.

Tabel 2
Arus Investasi tahun 1988
(US\$ juta)

Dari/ke	Indonesia	Muangthai	Malaysia	Pilipi na
Jepang	226	3.063	214	95
Hongkong	232	446	50	27
Korsel	209	109	9	2
Singapura	255	275	66	2
Taiwan	923	850	147	109
Jumlah	1.844	5.019	508	263
Dunia	4.426	6.225	768	452

Sumber: FEER, 1989, dalam Warta Ekonomi
Nomor 15/Tahun I/18, Desember 1989

Memang tidaklah tepat membandingkan tingkat pelayanan transportasi udara di negara maju seperti Amerika Serikat dengan keadaan di tanah air yang masih

berada dalam katagori negara sedang berkembang. Fakta berikut dapat disimak sebagai gambaran.

Di Amerika Serikat pada tahun 1978 terdapat lebih dari 14.374 bandara udara dengan 600 bandara udara untuk penerbangan terjadwal serta 133 untuk penerbangan ulang-alik. Sebaliknya di Indonesia, hingga tahun 1985 hanya terdapat kurang lebih 150 bandara udara (kelas I s/d kelas V) serta hanya 60 bandara udara yang dapat didarati jenis F-27 ke atas.

Dibandingkan dengan Amerika Serikat yang memiliki wilayah jangkauan pelayanan yang luasnya hampir sama, Indonesia dengan penduduk sekitar 70% dari penduduk Amerika, penumpang udara di Indonesia (penumpang-km) hanyalah 1,8% dari yang terdapat di Amerika. Bahkan dibandingkan dengan United Airlines yang merupakan salah satu perusahaan penerbangan terbesar di Amerika, Indonesia masih tertinggal jauh.

Pada tahun 1983 United Airlines mengangkut 70.465 juta penumpang-km (Shaw, 1985). Demikian juga jika dibandingkan dengan Jepang yang memiliki luas wilayah jauh lebih kecil, tetapi memiliki moda alternatif yang baik (misalnya bullet train antarkota), Indonesia masih tertinggal jauh (lihat Tabel 3).

Tingkat mobilitas dapat pula diukur berdasar penumpang-km per kapita. Dengan ukuran ini, dibandingkan Muangthai dan Filipina sebagai negara saingan penarik investasi, posisi tingkat mobilitas transportasi udara Indonesia masih jauh di bawah (Tabel 3).

Tabel 3
Tingkat Mobilitas Transportasi Udara

	Penduduk (Juta) 1989 (1)	GNP (US\$) 1989 (2)	Penumpang-Km (Juta) 1987 (3)	Penun- km Perkapita (3): (1) (4)
Indonesia	178,8	520	11.7275	65
Amerika	249,8	20.920	642.121	2.270
Jepang	123,6	22.879	76.506	618
Australia	16,9	16.650	35.596	2.106
Singapura	2,7	10.521	24.947	9.239
Korsel	42,3	4.830	14.491	342
Muagthai	56,2	1.194	13.448	239
Pilipina	60,8	727	9.259	152

Sumber: (1)(2) Asia Week, Feb 23, 1990
3) data dalam Madijono (1990)
*) penumpang-km (juta) untuk 1986 adalah:
- domestik 4.470
- internasional 6.665
- jumlah 11.135
Sumber: BPS - Statistik Angkutan Udara 1986

Dengan masih sangat rendahnya tingkat pelayanan dan mobilitas udara tersebut, masih banyak yang harus dibenahi dan dikejar oleh sektor transportasi udara untuk ikut menunjang usaha pemerintah dan swasta dalam menghadapi boom investasi, khususnya dari Jepang serta NIC.

Mengingat besarnya kesenjangan yang harus diisi, prioritas pengembangan merupakan hal yang kritis.

Pengembangan ini harus disesuaikan dengan kebutuhan akan pelayanan transportasi udara. Sebagaimana diuraikan di atas, salah satu kebutuhan tersebut adalah untuk mengantisipasi boom investasi.

Sistem Kegiatan Ekonomi

Telah disebutkan, bahwa transport merupakan 'derived demand', sehingga pengembangan transportasi udara Indonesia harus dilandasi oleh sistem kegiatan ekonominya. Sistem kegiatan ini ditinjau terutama berdasarkan pemusatan investasi yang mencerminkan potensi daerah, tingkat pelayanan serta kemudahan lain pada daerah tersebut.

Sekitar 75% investasi di Indonesia selama periode 1967-1986 ditanamkan di sektor sekunder. Artinya, lokasi industri manufaktur ini terpusat di sekitar kota atau wilayah yang memiliki prasarana serta kemudahan lain yang dibutuhkan untuk mendukung kegiatan industri tersebut. Hal ini tercermin pula dalam sebaran investasi yang umumnya berlokasi di Jawa, khususnya di Jakarta dan sekitarnya (Jawa Barat). Sebagai gambaran, lebih dari 66% investasi asing dan lebih dari 63% investasi dalam negeri ditanamkan di Jawa, terutama di Jakarta dan Jawa Barat (58% investasi asing dan 42% investasi dalam negeri).

Propinsi lain yang relatif penting dalam penarikan modal asing adalah Sumatera Utara (12%), Sulawesi Selatan (7%), dan Jawa Timur (5%). Untuk modal dalam negeri adalah Jawa Timur (12%), Jawa Tengah (9%), dan Kalimantan Timur (6%), lihat Tabel 4.

Tabel 4
Investasi Asing dan Domestik di Indonesia
1967-1986

Propinsi	Investasi Asing 1968 - 1986		Investasi Domestik (1967 - 1986)	
	(US\$ Juata)	(%)	(Milyar Rp.)	(%)
Aceh	650	3,9	903	3,0
Sumut	2.076	12,5	1.379	5,6
Sumbar	43	0,2	493	1,6
Riau	466	2,8	1.283	4,2
Jambi	35	0,2	170	0,6
Sumsel	416	2,5	1.047	3,5
Bengkulu	74	0,4	130	0,4
Lampung	64	0,3	433	1,4
Jakarta	3.789	23,3	4.027	13,4
Jabar	5.876	35,5	8.621	28,7
Jateng	4.57	2,7	2.614	8,7
gyakarta	7	0,0	164	0,5
Jatim	842	5,1	3.582	11,9
Bali	68	0,3	221	0,7
NITB	0	0,0	140	0,4
NTT	7	0,0	52	0,1
Timtim	0	0,0	0	0,0
Kalbar	26	0,1	500	1,6
Kalteng	122	0,7	194	0,6
Kalsel	62	0,3	384	1,2
Kaltim	205	1,2	1.933	6,4
Sulut	75	0,4	360	1,2
Sulteng	70	0,4	143	0,5
Sulsel	1.216	7,3	515	1,7
Sultra	14	0,0	62	0,2
Maluku	68	0,3	273	0,9
Irja	207	1,2	193	0,6
Gabungan Daerah	40	0,2	191	0,6
Jumlah	16.514	100,0	30.019	100,0

Sumber: BKPM/BPS, Statistik Indonesia 1987

Sistem kegiatan ekonomi juga dapat dilihat berdasarkan pemusatan penduduk dengan kegiatannya. Pemusatan penduduk terjadi di Jawa, tetapi pendapatan per kapita tertinggi adalah di Kalimantan Timur, Riau, Aceh dan Jakarta. Perlu dicatat, bahwa tingginya pendapatan per kapita propinsi di luar Jawa itu sebagian besar berasal dari kegiatan sektor primer. Perlu dicatat pula, bahwa umumnya sektor primer membutuhkan tingkat pelayanan angkutan udara yang lebih kecil dari kebutuhan sektor sekunder atau sektor tersier.

Singkatnya, sistem kegiatan ekonomi di Indonesia diwarnai terpusatnya investasi terutama di Jakarta dan Jabar, konsentrasi penduduk di Pulau Jawa, serta tingginya pendapatan per kapita di Jakarta; dengan catatan tingginya pendapatan per kapita untuk beberapa propinsi di luar Pulau Jawa (seperti Kalimantan Timur, Riau dan Aceh) berasal dari sektor primer. Selanjutnya, berdasarkan latar belakang sistem kegiatan tersebut, akan dilihat pola pergerakan penumpang transportasi udara.

Tabel 5
Penduduk dan PDRB Propinsi

Propinsi	Penduduk (000) 1985 (1)	Penduduk- km ² 1985 (%)	PDRB (Rp. Milyar) 1984 (3)	PDRB per-kapita (3):(1) (4)
Aceh	2.982	54	4.9007	1.645
Sumut	9.455	133	4.286	453
Sumbar	3.711	74	1.589	2248
Riau	2.557	27	17.632	2.984
Jambi	1.750	39	529	302
Sumsel	5.388	52	3.635	674
Bengkulu	946	45	287	303
Lampung	5.926	177	1.200	202
Jakarta	7.913	13.365	9.043	1.142
Jabar	30.939	666	111.592	374
Jateng	27.040	788	8.234	304
ogyakarta	2.940	925	888	302
Jatim	31.371	652	12.311	392
Bali	2.658	476	1.091	410
NTB	3.005	148	628	208
NTT	3.072	64	593	195
Timtim	632	42	103	161
Kalbar	2.829	19	933	329
Kalteng	1.121	7	566	495
Kaisel	2.280	60	955	436
Kaltim	1.517	7	5.599	3.690
Sulut	2.320	122	787	339
Sulteng	1.516	22	418	275
Sulse	6.633	91	2.002	301
Sultra	1.123	40	360	320
Maluku	1.614	22	629	389
Irja	1.375	3	904	657

Sumber: BPS, Statistik Indonesia, 1987

Pergerakan Penumpang Angkutan Udara

Sebagian besar penumpang angkutan udara di Indonesia adalah pegawai negeri dan pengusaha. Hal ini tercermin dari maksud perjalanannya, yakni 58% untuk tujuan bisnis/dinas (lihat Tabel 6).

Keadaan itu serupa dengan hasil pengamatan yang dilakukan oleh Pasquette (1982). Dalam laporannya Pasquette menyatakan, bahwa pada umumnya sekitar 60% penumpang angkutan udara bepergian untuk tujuan bisnis. Hal ini menguatkan kecenderungan, bahwa angkutan udara umumnya masih digunakan untuk kepentingan bisnis.

Tabel 6
Maksud Perjalanan Penumpang Angkutan Udara 1988

Maksud Perjalanan	(%)
Dinas Pemerintahan	20,9
Dinas BUMN	9,7
Swasta/Bisnis	28,9
Kunjungan Famili/teman	25,2
Tamasya	6,8
Lain Lain	88,5

Sumber : Buku III-I Saltrannas 1988

Catatan: hasil survai JICA (1988) juga memberikan hasil serupa: 58% penumpang angkutan udara adalah pegawai negeri dan pengusaha, 48% untuk tujuan dinas/bisnis

Pada umumnya pengguna jasa angkutan udara adalah masyarakat berpendapatan tinggi. Hal ini jelas tercermin dari penggunaan moda angkutan untuk mencapai bandara. Umumnya mereka menggunakan mobil pribadi serta taksi untuk mencapai atau keluar dari bandara. Agar lebih jelas lihat tabel pada halaman berikut ini.

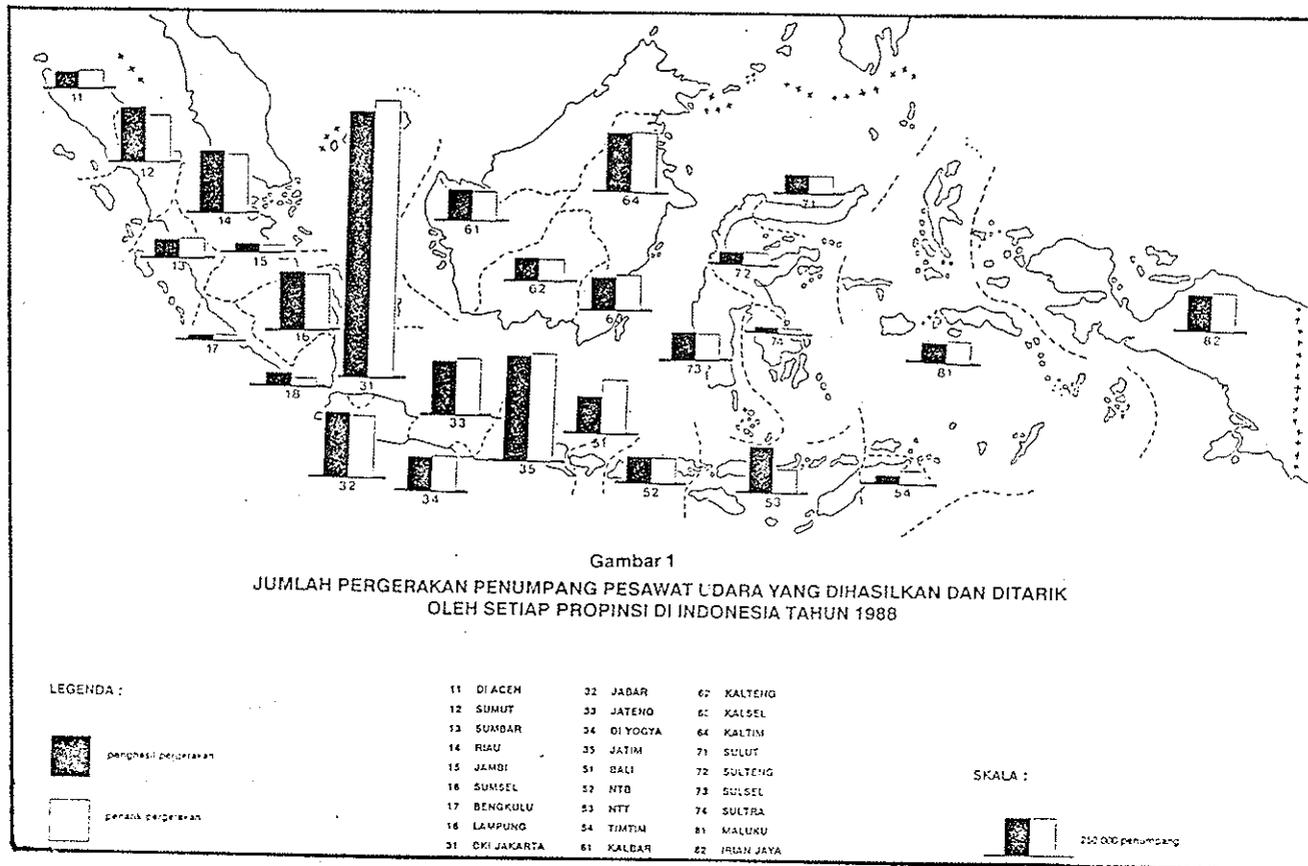
Tabel 7
Moda Pendukung ke/dari Bandara Udara

	Moda Pendukung		
	Ke* (%)	Dari* (%)	Ke/dari\$ (%)
Mobil	50,0	33,0	36,9
Taksi	34,4	47,1	38,1
Bis/angkutan /Umum	11,0	13,6	20,7
Lain Lain	4,6	6,3	4,3

Sumber: * Buku III-I Saltrannas 1988
\$ JICA, 1988

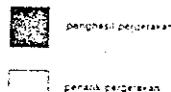
Jika dilihat, karakteristik penumpang angkutan udara umumnya terdiri dari pejabat pemerintah dan pengusaha yang berpenghasilan tinggi. Penggunaan jasa angkutan udara umumnya tujuan dinas dan bisnis. Dapatlah diduga, bahwa pergerakan penumpang udara antarpropinsi masih berorientasi ke DKI Jakarta. Jakarta menghasilkan 23% serta menarik 24% dari seluruh pergerakan penumpang udara. Propinsi yang merupakan pusat pergerakan lainnya adalah Jawa Timur yang menghasilkan 9% serta menarik 9% pergerakan udara. Selanjutnya terdapat sejumlah propinsi yang menarik serta menghasilkan sekitar 5% dari pergerakan udara: Jawa Barat, Riau, Kalimantan Timur dan Sumatera Selatan (lihat Tabel 8 dan Gambar 1).

Secara rinci, pergerakan penumpang udara antarpropinsi terlihat pada Gambar 2a, 2b dan 2c. Pada gambar terlihat, orientasi ke Jakarta masih sangat kuat. Arus penerbangan tertinggi sebesar 515.864 penumpang per tahun terjadi antara Jakarta dengan Jawa Timur, diikuti oleh penerbangan antara Jakarta dengan Jawa Tengah (360.815), Sumatera Selatan (299.719), Sumatera Utara (274.995) dan Riau (204.863).



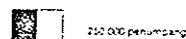
Gambar 1
JUMLAH PERGERAKAN PENUMPANG PESAWAT UDARA YANG DIHASILKAN DAN DITARIK OLEH SETIAP PROPINSI DI INDONESIA TAHUN 1988

LEGENDA :



11 DI ACEH 32 JABAR 67 KALTENG
12 SUMUT 33 JATENG 68 KALSEL
13 SUMBAR 34 DIYOGYA 64 KALTIM
14 RIAU 35 JATIM 71 SULUT
15 JAMBI 51 BALI 72 SULTENG
16 SUMSEL 52 NTB 73 SULSEL
17 BENGKULU 53 NTT 74 SULTRA
18 LAMPUNG 54 TIMTIM 81 MALUKU
31 DKI JAKARTA 61 KALBAR 82 IRIAN JAYA

SKALA :



Tabel 8
Produksi serta Tarikan Pergerakan
Penumpang Udara 1988

Kode	Propinsi	Produksi		Tarikan	
		orang/tahun (000)	(%)	orang/tahun (000)	(%)
11	Aceh	110	1,45	117	1,56
12	Sumut	360	4,76	309	4,08
13	Sumbar	119	1,57	127	1,68
14	Riau	412	5,45	387	5,11
15	Jambi	53	0,71	43	0,58
16	Sumsel	388	5,13	369	4,88
17	Bengkulu	35	0,46	37	0,50
18	Lampung	85	1,13	53	0,70
31	Jakarta	1.768	23,33	1.842	24,30
32	Jabar	431	5,69	413	4,46
33	Jateng	355	4,69	374	4,94
34	Jogyakarta	224	2,96	2.235	3,11
35	Jatim	696	3,19	714	9,43
51	Bali	240	9,18	356	4,70
52	NTB	173	2,29	169	2,23
53	NTT	305	4,03	156	2,07
54	Timtim	54	0,73	89	1,18
61	Kalbar	204	2,70	193	2,55
62	Kalteng	150	1,98	140	1,85
63	Kalsel	217	2,87	235	3,11
64	Kaltim	389	5,14	396	5,24
71	Sulut	127	1,68	117	1,54
72	Sulteng	77	1,02	82	1,08
73	Sulsel	188	2,48	173	2,29
74	Sultra	34	0,46	35	0,47
81	Maluku	130	1,73	148	1,96
82	Irija	240	3,18	256	3,39
Jumlah		7.580	100,0	7.580	100,0

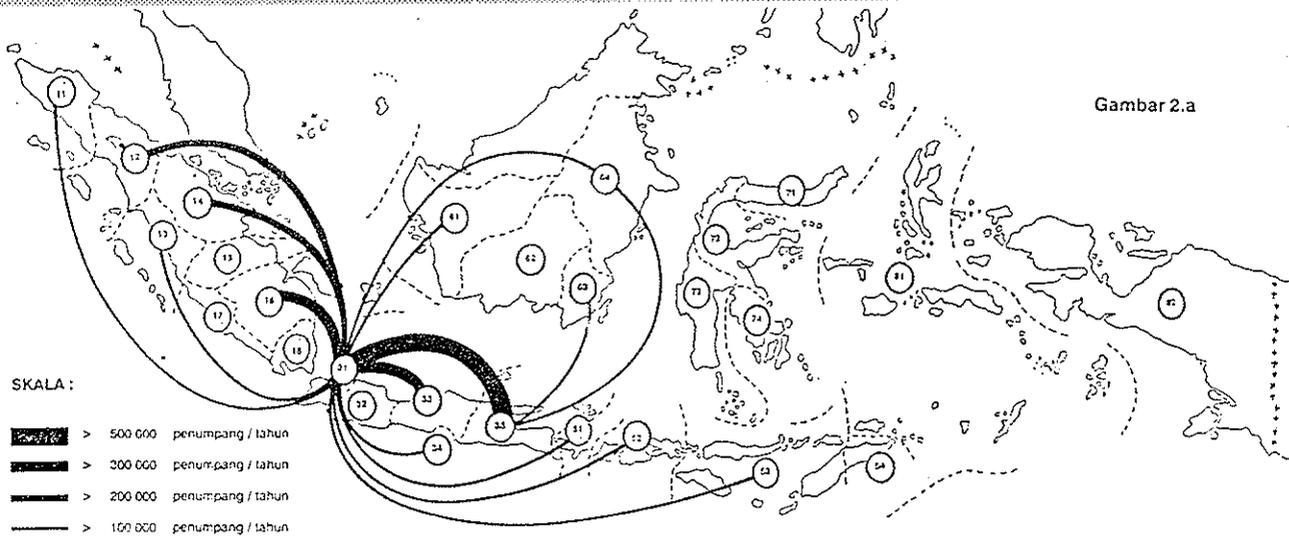
Sumber: Buku III-I Saltrannas 1988

Untuk penerbangan di atas 100.000 penumpang per tahun, semua propinsi di Jawa terlibat kecuali Jawa Barat (berbatasan dengan Jakarta serta memiliki moda alternatif yang baik ke Jakarta yaitu angkutan darat); semua propinsi di Sumatera, kecuali Jambi dan Bengkulu, semua propinsi di Kalimantan, kecuali Kalimantan Tengah. Semuanya merupakan penerbangan antara propinsi-propinsi tersebut dengan Jakarta kecuali, Jawa Timur yang juga terlibat dengan penerbangan ke Kalimantan Timur dan Kalimantan Selatan. Sebaliknya propinsi di bagian timur, yakni seluruh propinsi di Sulawesi, Timor Timur, Maluku dan Irian Jaya tidak tersentuh oleh jalur padat ini (agar lebih jelas lihat Gambar 2a di bawah ini).

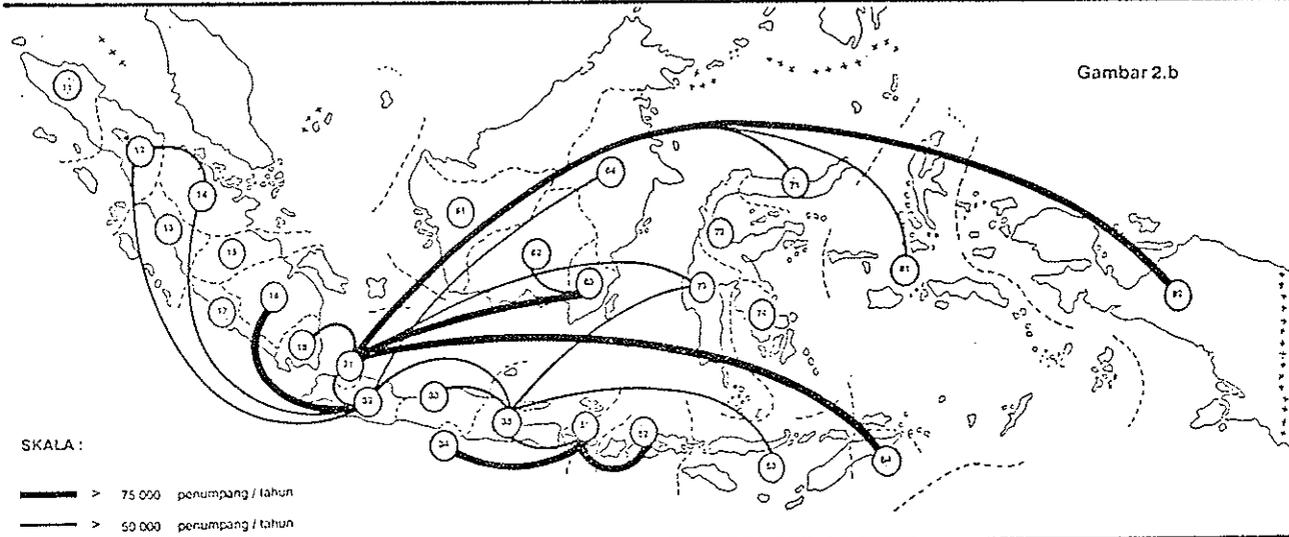
Untuk penerbangan di atas 50.000 penumpang per tahun masih berorientasi ke Jakarta. Namun Jawa Timur dan Jawa Barat pun mulai ikut memegang peran. Sebaliknya Jambi, Bengkulu, Sulawesi Tengah, serta Sulawesi Tenggara masih belum terjamah (lihat Gambar 2b).

Demikian pula untuk penerbangan di atas 25.000 penumpang per tahun, orientasinya masih ke Jawa. Dalam hal ini, Jawa Tengah mulai berperan, juga beberapa propinsi di Sumatera mulai ikut berperan seperti Sumatera Selatan, Riau dan Sumatera Utara. Bengkulu, Sulawesi Tengah Sulawesi Tenggara masih merupakan propinsi yang belum tersentuh. Untuk lebih jelasnya, dapat dilihat pada Gambar 2c.

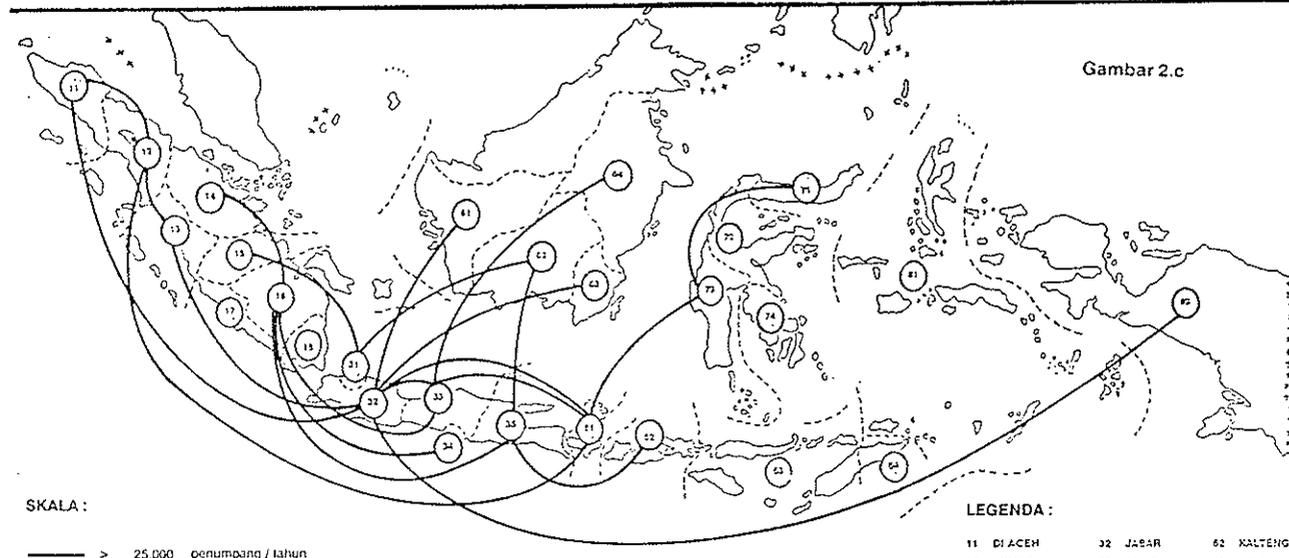
Gambar 2.a



Gambar 2.b



Gambar 2.c



LEGENDA :

- | | | | | | |
|----|-------------|----|----------|----|------------|
| 11 | DI ACEH | 32 | JABAR | 62 | KALTENG |
| 12 | SUMUT | 33 | JATENG | 63 | KALSEL |
| 13 | SUMBAR | 34 | DI YOGYA | 64 | KALTIM |
| 14 | RIAU | 35 | JATIM | 71 | SULUT |
| 15 | JAMBI | 51 | EBLI | 72 | SULTENG |
| 16 | SUMSEL | 52 | NTB | 73 | SULSEL |
| 17 | BENGKULU | 53 | NTT | 74 | SULTRA |
| 18 | LAMPUNG | 54 | TIMTIM | 81 | MALUKU |
| 31 | DKI JAKARTA | 61 | NADAR | 82 | IRIAN JAYA |

Secara singkat dapat disimpulkan, bahwa pergerakan penumpang udara antarpropinsi masih terpusat ke Jakarta. Pusat berikutnya, dalam bobot yang agak jauh, berturut-turut adalah Jawa Timur, Jawa Barat, Jawa Tengah, Sumatera Utara, Sumatera Selatan, Riau serta Bali. Propinsi di Indonesia Bagian Timur yang relatif mulai ikut berperan adalah Kalimantan Timur serta Sulawesi Selatan (agar lebih jelas lihat Gambar 2 dan Gambar 1).

Pengembangan Transportasi Udara

Secara umum terdapat kesesuaian antara pola pergerakan penumpang udara antar propinsi (Gambar 1,2 dan Tabel 8) dengan pola pemusatan investasi asing dan dalam negeri (Tabel 4) serta pemusatan penduduk (Tabel 5).

Pemusatan investasi terbesar di Jakarta/Jawa Barat erat kaitannya dengan pergerakan penumpang yang juga terpusat ke Jakarta dan juga Jawa Barat. Sebaliknya, kombinasi antara investasi dalam negeri serta pemusatan penduduk di Jawa Timur dan Jawa Tengah memberikan pergerakan penumpang udara yang lebih tinggi dibanding di Sumatera Utara atau Sulawesi Selatan yang investasi asingnya relatif tinggi. Sumatera Selatan yang hanya ditunjang oleh investasi dalam negeri yang relatif tinggi juga relatif memberikan pergerakan penumpang yang berarti. Hal ini mungkin dipengaruhi juga oleh faktor kemudahan kedekatan dengan Jakarta.

Selanjutnya, pengaruh tingginya PDRB per kapita yang berasal dari sektor primer (Kalimantan Timur, Riau, Aceh), seperti diduga sebelumnya, tidak terlalu memberikan pergerakan penumpang yang tinggi. Peran pergerakan penumpang yang relatif ada dari ketiga propinsi ini diperkirakan akibat investasi dalam negeri yang relatif tinggi di tiga propinsi tersebut.

Sementara peran penumpang udara yang relatif ada di Bali dimungkinkan oleh peran khusus Bali sebagai pusat industri pariwisata Indonesia.

Singkatnya, terdapat keterkaitan antara investasi dalam negeri dengan pergerakan penumpang udara antar propinsi. Implikasi dari kesimpulan awal ini adalah, di satu pihak, pemerintah seyogyanya lebih mendorong serta merangsang investasi dalam negeri ini dalam rangka pengembangan wilayah dan kota. Di lain pihak, dalam rangka pengembangan transportasi udara, pengambil keputusan seyogyanya lebih memperhatikan faktor-faktor pemusatan investasi modal dalam negeri (dan juga modal asing), pemusatan penduduk, kedekatan dengan Jakarta serta adanya potensi khusus daerah (misalnya pariwisata).

Dengan demikian diharapkan arah pengembangan transportasi udara ini sesuai dengan kebutuhan dalam rangka mengejar tingkat pelayanan yang masih jauh tertinggal tersebut.

Dalam pengenalan pergerakan penumpang udara antar propinsi tersebut juga ditemui kesenjangan antara Indonesia Bagian Barat dengan Indonesia Bagian Timur. Kesenjangan klasik ini seyogyanya diberi perhatian khusus (lihat misalnya gejala pecah-belah di atas;

Drucker, 1981; Bell, 1987). Terdapat beberapa alternatif dalam rangka pengembangan Indonesia Bagian Timur.

Pertama, secara bertahap memberikan perhatian lebih pada Jawa Timur yang dalam tahap berikut diharapkan dapat meningkatkan saling ketergantungannya dengan Kalimantan Timur, Kalimantan Selatan, Sulawesi Selatan serta Nusa Tenggara. Kedua, memberikan perhatian lebih pada Kalimantan Timur dan Sulawesi Selatan untuk selanjutnya menjalarkan saling ketergantungannya ke propinsi Indonesia Bagian Timur lainnya. Ketiga, langsung memberikan perhatian lebih pada satu atau lebih propinsi yang relatif terisolasi, yakni Irian Jaya, Maluku, Sulawesi dan Timor Timur.

Tentunya beberapa alternatif tersebut perlu dikaji lebih lanjut. Misalnya saja dikaitkan dengan penerbangan komersial/ekonomi maupun penerbangan perintis, dalam kaitan dengan kebijaksanaan investasi asing dan dalam negeri di Indonesia Bagian Timur, dan sebagainya.

Sebagai penutup perlu dicatat, bahwa dengan keterbatasan pendekatan yang hanya membatasi pembahasan pada pergerakan penumpang (P) serta sistem kegiatan yang diwakili oleh pemusatan investasi serta pemusatan penduduk (K), maka kesimpulan awal tersebut perlu dikaji lebih lanjut; misalnya dengan menganalisis lebih lanjut karakteristik dari investasi asing dan dalam negeri tersebut, dengan mempertimbangkan juga tingkat pelayanan dari sistem jaringan serta kemudahan/kendala berkaitan dengan sistem kelembagaan lainnya (I).

Bahan Bacaan

- Barkah, K (1990). "Aviation in the Pacific Rim", *International Conference on Airport Technology 2000*, Jakarta, 11-13 Januari
- Biro Pusat Statistik, *Statistik Angkutan Udara 1986*
- Biro Pusat Statistik, *Statistik Indonesia 1987*
- Departemen Perhubungan (1990) "Survei Asal Tujuan Transportasi Nasional (Saltrannas) 1988", Departemen Perhubungan/LPP-ITB
- Drucker, P.F. (1981) *Managing in Turbulent Times*, Pan Books Ltd
- Freer, D (1990) "Integrated Air Transport Development", *International Conference on Airport Technology 2000*, Jakarta, 11-13 Januari
- Japan International Cooperation Agency (1986), "Final Report for the Study on the Future Demand of the Inter-Island Traffic in the Republic of Indonesia"
- Kusbiantoro, BS (1988), "Sistem Transportasi Perkotaan", *Diskusi Transportasi Bandung*, PPTK-ITB/Kotamadya Bandung
- Madjiono (1990) "Airport of Today and Tomorrow in Indonesia", *International Conference on Airport Technology 2000*, Jakarta, 11-13 Januari
- Mills, G. (1989) "The Reform of Australian Aviation", *Journal of Transportation Economics and Policy*, Vol. XXIII, No.2
- Naisbitt, J. and P. Aburdene (1990) *Megatrends 2000: Ten New Directions for the 1990's*, New York: William Morrow and Company, Inc.
- O'Connor, W.E. (1985) *An Introduction to Airline Economics*, Praeger Publisher
- Paquette, R.J. et al (1982) *Transportation Engineering: planning and design*, John Wiley & Sons, Inc
- Samin, M.R. (1989) "Penerbangan Pesawat Perintis dan Permasalahannya", *Seminar Pemahaman Masalah Penerbangan Komersial*, GIA-PWI, Cipanas, 1-2 Agustus
- Shaw, S. (1985). *Airline Marketing and Management*, Pitman Publishing Ltd.
- World Commission on Environment and Development *Our Common Future*, Oxford University Press