

## Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penutupan Rute Penerbangan Batam-Rengat

Arif Nurrahman<sup>1\*</sup>, Dewanti<sup>2</sup>, SigitPriyanto<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Mahasiswa Magister Sistem dan Teknik Transpotasi-Universitas Gadjah Mada

<sup>2,3</sup> Dosen Magister Sistem dan Teknik Transpotasi-Universitas Gadjah Mada

\*e-mail: arifnurrahman@mail.ugm.ac.id

### Abstract

*One of the pioneer flight route approved by Communication Ministry in 2018 is Batam-Rengat route. In progress, the pioneer route changed into commercial route, signed by initiation commercial company of Wings Air in August 2018. However, in August 2019, the Wings Air Company did not offer the route to the public. Finally, now, there is no flight service provided to the route, which is detrimental to people who need air transportation on that route. For the reason, it is needed to conduct research to express significance behind the closing event of the flight route. This study aimed to analyze the process of Batam-Rengat route progress from 2018 to 2019 and identify factors that affecting the closure of the Batam-Rengat flight route in 2019. Method used in this study was qualitative study with case study. Information was chosen according to specific criteria and data were collected by in-depth interview and secondary data request to relevant institutions/organizations. Hereinafter, interview data were reduced and classified according to specific themes. Furthermore, primary and secondary data were compiled into a unit to make description of activity event of Batam-Rengat route flight from 2018 to 2019. Times series analysis was used to find description of route progress process from the pioneer flight to commercial flight, and factors analysis was used to identify the factors affecting the route closure. The results of time series analysis indicate that the pioneer flight operated during six months from February 2018 to July 2018; then, along with the commercial flight for five months from August 2018 to December 2018. From January 2019 to June 2019, there was only one flight service, namely, commercial flight by the Wings Air. The results of factor analysis indicate the closure of the Batam-Rengat commercial route is influenced by passenger demand, flight schedules, airplane fares, and demand patterns. This study found other findings, namely the Japura-Padang flight route has good market potential and community/business participation efforts in Indragiri Hulu to help the occupancy rate of aircraft on the Batam-Rengat flight route*

*Keywords: air transportation, route closure, Batam – Rengat route, case study*

### Abstrak

Salah satu rute penerbangan perintis yang mendapat persetujuan Kementerian Perhubungan pada Tahun Anggaran 2018 adalah rute Batam-Rengat. Pada perkembangannya, rute perintis ini menjadi rute komersial, ditandai dengan masuknya maskapai komersial Wings Air pada bulan Agustus 2018. Akan tetapi pada bulan Juni 2019 maskapai Wings Air sudah tidak menawarkan rute tersebut kepada publik. Hingga saat ini tidak ada lagi layanan penerbangan yang dilakukan pada rute Batam – Rengat, sehingga merugikan masyarakat yang membutuhkan transportasi udara pada rute tersebut. Atas hal tersebut maka menarik untuk dilakukan suatu penelitian untuk mengungkap makna dibalik peristiwa penutupan rute penerbangan tersebut. Tujuan dari penelitian ini adalah menjelaskan proses perkembangan rute penerbangan Batam – Rengat selama kurun waktu tahun 2018-2019 dan identifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi penutupan rute penerbangan Batam-Rengat tahun 2019. Pendekatan penelitian yang digunakan adalah penelitian metode kualitatif studi kasus. Informan dipilih sesuai kriteria tertentu dan pengumpulan data dilakukan melalui wawancara mendalam dan pengumpulan data sekunder terhadap lembaga/instansi terkait. Data wawancara direduksi dan dikelompokkan sesuai tema tertentu. Selanjutnya data primer bersama data sekunder disusun menjadi satu kesatuan untuk membuat gambaran peristiwa kegiatan penerbangan rute Batam-Rengat selama periode tahun 2018-2019. Analisis deret waktu digunakan untuk mendapatkan gambaran proses perkembangan rute dari penerbangan perintis hingga menjadi penerbangan komersial, dan analisis faktor digunakan untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi penutupan rute tersebut. Dari hasil analisis deret waktu diketahui penerbangan perintis berjalan selama enam bulan dari Februari 2018 – Juli 2018, kemudian beringan dengan penerbangan komersial selama lima bulan dari Agustus 2018 sampai Desember 2018. Dari Januari 2019 sampai Juni 2019 hanya terdapat satu layanan penerbangan yaitu penerbangan komersial oleh Wings Air. Dari analisis faktor diketahui bahwa penutupan rute komersial Batam-Rengat dipengaruhi faktor demand penumpang, jadwal penerbangan, tarif pesawat, dan pola permintaan. Penelitian ini mendapatkan temuan lainnya yaitu rute penerbangan Japura-Padang memiliki potensi pasar yang baik dan upaya partisipasi masyarakat/pengusaha di Indragiri Hulu untuk membantu tingkat keterisian pesawat rute penerbangan Batam-Rengat..

Kata kunci: angkutan udara, rute Batam-Rengat, penutupan rute, studi kasus

## 1. Pendahuluan

Transportasi udara di Indonesia memiliki peran penting dalam membuka akses wilayah-wilayah terpencil seperti di pulau Papua, Sumatera, dan Kalimantan. Transportasi udara menjadi pilihan yang tepat bagi sebagian wilayah Indonesia sesuai dengan karakteristik moda transportasi udara tersebut. Disisi lain moda transportasi udara juga memiliki karakteristik yang kurang menguntungkan yaitu karakteristik biaya yang tinggi, regulasi yang ketat, dan membutuhkan performa tinggi terkait keselamatan dalam operasionalnya.

Rute Batam – Rengat merupakan salah satu rute perintis yang mendapatkan persetujuan Kementerian Perhubungan untuk menjadi rute perintis pada tahun anggaran 2018 . Rute perintis tersebut berubah menjadi rute komersial, ditandai dengan masuknya maskapai komersial pada rute tersebut yaitu Wings Air pada bulan Agustus 2018. Akan tetapi pada bulan Juli 2019 maskapai Wings Air sudah tidak menawarkan rute tersebut kepada publik. Atas hal tersebut maka menarik untuk dianalisis terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan rute tersebut hingga pada akhirnya diputuskan untuk ditutup. Dengan mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi penutupan rute tersebut, diharapkan pihak-pihak yang terkait dalam penyelenggaraan rute tersebut maupun rute lainnya, dan dunia akademisi pada umumnya, dapat dijadikan referensi dan strategi pengembangan angkutan udara di masa yang akan datang.

## 2. Tinjauan Pustaka

Perkembangan rute pada suatu bandar udara adalah suatu kegiatan yang dikaitkan dengan proses untuk menarik, menambah, dan mempertahankan pelayanan angkutan udara pada suatu bandar udara. Proses ini sangat penting bagi perkembangan suatu bandar udara (Halpern dan Graham, 2015) dalam Lestari [1]. Aktivitas yang dilakukan pada proses pengembangan rute sangat dipengaruhi oleh karakteristik bandar udara. Karakteristik tersebut antara lain pengelola bandar udara, ukuran bandar udara, dan pada bagian mana bandar udara berlokasi. Pada dasarnya tujuan utama pengembangan rute adalah untuk mendorong maskapai baru mengoperasikan rute baru di suatu bandara.

Penelitian yang dilakukan Yuliana [2] bertujuan untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi perubahan rute perintis menjadi rute komersial di Bandar Udara Sultan Iskandar Muda Aceh menghasilkan empat faktor utama yang mempengaruhi perubahan rute perintis menjadi rute komersil yaitu potensi rute (22,04%), perusahaan angkutan udara (21,43%), tarif dan jaringan angkutan udara (19,43%), dan demand angkutan udara (15%). Sedangkan Lestari [1] melakukan penelitian mengenai proses perkembangan rute perintis menjadi rute komersil dan faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan rute Surabaya-Sumenep. Hasil penelitian menunjukkan faktor yang mempengaruhi perkembangan tersebut terdiri dari faktor internal yaitu fasilitas bandar udara, dukungan Pemerintah, maskapai pesawat udara, tarif, dan konektivitas. Faktor selanjutnya yaitu faktor eksternal terdiri dari ketersediaan moda transportasi lain, kondisi sosial ekonomi masyarakat, dan potensi wilayah. Selama periode 2015-2019 tercatat sebanyak 14 (empat belas) rute penerbangan perintis berkembang menjadi rute komersil ditandai dengan masuknya maskapai niaga berjadwal yang melayani rute tersebut secara komersial dan berkesinambungan. Seluruh 14 (empat belas) rute tersebut dapat dilihat dalam Tabel 2.1 berikut,

Tabel 2.1 Rute Angkutan Udara Perintis yang Berubah Menjadi Rute Komersial Periode Tahun 2015-2019

No	Rute		No	Rute	
1	Buol	- Palu	8	Sumenep	- Surabaya
2	Bau-Bau	- Kendari	9	Batam	- Letung
3	Medan	- Takengon	10	Batam	- Rengat
4	Morotai	- Ternate	11	Bengkulu	- Mukomuko
5	Ambon	- Namlea	12	Jayapura	- Tanah Merah
6	Jambi	- Kerinci	13	Ternate	- Sanana
7	Merauke	- Tanah Merah	14	Sanana	- Ambon

Sumber: Setditjen. Pehubungan Udara, 2020

Indikator tentang angkutan udara dapat dilihat melalui produksi perusahaan penerbangan yang digambarkan oleh indikator-indikator produksi seperti Tabel 2.2 berikut,

Tabel 2.2 Produksi Angkutan Udara Domestik Tahun 2015-2019

Uraian/ Description	Satuan Unit	Tahun / Year				
		2015	2016	2017	2018	2019
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Km - Pesawat <i>Aircraft - Km</i>	000	500.322	568.623	618.773	672.617	578.201
Jam Terbang Pesawat <i>Aircraft Hours Flown</i>	Jam Hour	981.278	1.114.792	1.231.134	1.282.718	1.055.774
Km-Penumpang Terpakai <i>Passenger-Km Performed</i>	Juta Million	65.172	73.914	78.997	86.200	70.234
KM-Tempat Duduk Tersedia <i>Available Seat-Km</i>	Juta Million	82.741	94.106	101.854	109.812	93.977
Faktor Muatan Penumpang <i>Passenger Load Factor</i>	%	78,77	78,54	77,56	78,50	74,73
Ton-Km Terpakai Performed Ton-Km	Juta Million	5.941	6.497	6.951	7.794	6.340
Ton-Km Tersedia <i>Available Ton-Km</i>	Juta Million	8.978	11.443	11.192	12.125	10.321
Faktor Muatan Barang <i>Weight Load Factor</i>	%	66,17	56,78	62,11	64,28	61,43

Sumber : BPS, 2021 [3]

### 3. Metode Penelitian

Pendekatan penelitian yang dipakai adalah penelitian metode kualitatif studi kasus dengan pertimbangan:

1. Kasus ini mengandung keunikan
2. Pertanyaan penelitian bercorak how dan why
3. Peneliti tidak mempunyai kontrol/kendali terhadap jalannya penelitian
4. Masalah yang diteliti bersifat kontemporer

Penelitian ini merupakan penelitian kasus tunggal/singel case, dimana pada kasus ini terdapat tiga kondisi yang sesuai untuk penelitian studi kasus tunggal [4], yaitu kejadiannya merupakan kejadian tunggal, merupakan peristiwa yang mengandung keunikan, dan pengungkapan makna peristiwa yang khas bagi peneliti. Unit kasus dalam penelitian ini adalah rute penerbangan Batam-Rengat periode Januari 2018 sampai dengan Juni 2019 yaitu periode dimana pada rute tersebut terdapat pelayanan penerbangan perintis yang kemudian diikuti masuknya penerbangan komersial pada Agustus 2018 dan berakhir dengan penutupan penerbangan komersial pada Juni 2019.

Peneliti menetapkan kisi-kisi amatan untuk membimbing peneliti tetap fokus dan mencari data yang relevan seperti terlihat pada Tabel 3.1. Kisi-kisi amatan dibawa selama proses penelitian berlangsung sebagai sebagai ancer-ancer, tetapi tidak untuk mendikte

proses penelitian. Dalam pelaksanaan penelitian apapun yang ditemukan akan dipakai sebagai bahan analisis.

Tabel 3.1 Kisi-Kisi Amatan Penelitian

Fokus	Kisi-kisi Amatan	Metode
Proses perkembangan penerbangan rute Batam-Rengat tahun 2018-2019	data LLAU, proses penerbangan perintis, proses penerbangan komersial	Wawancara, data dokumen
Faktor-faktor yang mempengaruhi penerbangan rute Batam-Rengat tahun 2018-2019	sarana, prasarana, pola permintaan, konektivitas jaringan, persaingan antar bandara, kapasitas bandara, potensi rute, maskapai, tarif, demand, kebijakan pemerintah	Wawancara, data dokumen

Sumber: Peneliti, 2021

Analisis perkembangan layanan penerbangan rute Batam-Rengat periode Januari 2018 – Juli 2019 dilakukan dengan analisis deret waktu secara kronologis. Analisis peristiwa-peristiwa secara kronologis merupakan suatu teknik yang sering digunakan dalam studi kasus dan bisa dipandang sebagai bentuk khusus dari analisis deret waktu. Urutan kronologis tersebut sekali lagi berfokus langsung kepada kekuatan utama studi kasus yang telah diketengahkan sebelumnya – bahwa studi kasus memungkinkan seorang peneliti melacak peristiwa lebih dari waktu biasa [4]. Untuk mendapatkan faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan rute penerbangan Batam-Rengat digunakan analisis faktor dengan metode kategorisasi (Moleong, 1993) dalam Dewanti [5]. Kategori yang dimaksud disini adalah sekumpulan data (unit informasi) yang disusun dan dikelompokkan menjadi berbagai kategori berdasarkan fikiran, intuisi, pendapat, dan kriteria tertentu. Pengumpulan data dilakukan pada natural setting (kondisi alamiah), sumber data primer, dan teknik pengumpulan data lebih banyak pada observasi, wawancara mendalam (*in depth interview*), dan dokumentasi. Wawancara dilakukan terhadap informan yang dinilai memenuhi kriteria sebagai informan agar diperoleh data yang akurat untuk mengungkap makna dibalik peristiwa penutupan penerbangan rute Batam-Rengat pada Juni 2019. Dalam pelaksanaan wawancara selain pemilihan informan diawal penelitian secara purposive sampling, peneliti juga berhasil mendapatkan beberapa informan dari teknik snowball sampling, yaitu pada saat keterangan dari satu informan dirasakan sudah jenuh, peneliti meminta informan untuk menunjukkan informan lain yang dinilai dapat memberikan keterangan yang lebih banyak ataupun lebih mengetahui tema pertanyaan yang ditanyakan.

Tabel 3.2 Pemilihan Informan

Pihak	Jumlah	Keterangan
Regulator	4 orang	Pegawai Kementerian Perhubungan (PPK Perintis, Otban II Medan, Setditjen, Dit. Angud)
	2 orang	Pemda. Indragiri Hulu
Operator Sarana	1 orang	PT. Wings Air
	1 orang	PT. ASI Pudjiastuti Aviation
Operator Prasarana	2 orang	Bandara Japura
	1 orang	Bandara Hang Nadim
Pengguna Jasa	5 orang	Masyarakat Indragiri Hulu

Sumber: Peneliti, 2021

## 4. Hasil dan Pembahasan

### 4.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Kabupaten Indragiri Hulu atau sering disingkat Inhu adalah sebuah kabupaten yang terletak di Provinsi Riau, Indonesia [6]. Kabupaten Indragiri Hulu merupakan salah satu kabupaten di Provinsi Riau yang masih memiliki komunitas suku terasing, suku Talang Mamak. Luas kabupaten ini 8.198,71 km<sup>2</sup> dengan jumlah penduduk per tahun 2020 sebanyak 430.230 jiwa dan kepadatan penduduk 52,47 jiwa/km<sup>2</sup>. Terdiri dari 14 kecamatan dengan ibukota kabupaten di Kecamatan Rengat.

Rute penerbangan Batam-Rengat adalah suatu rute penerbangan yang menghubungkan antara Kabupaten Indragiri Hulu Propinsi Riau dan Kota Batam Propinsi Kepulauan Riau dengan jarak kurang lebih sejauh 240 km [7] dan memakan waktu selama sekitar 60-65 menit menggunakan sarana pesawat baling-baling seperti Cessna Grand Caravan C208 ataupun pesawat ATR72-500/600.

Bandara Japura merupakan sebuah bandara yang dioperasikan oleh Ditjen. Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan yang berlokasi di Kecamatan Lirik Kabupaten Indragiri Hulu Provinsi Riau [8]. Sesuai Keputusan Menteri. Perhubungan RI Nomor KM 166 tahun 2019 Bandara Japura termasuk kedalam klasifikasi 3C dengan hierarki sebagai bandara pengumpan. Berjarak 30 km dari pusat pemerintahan yang berada di Kota Rengat dan 7 km dari pusat Kecamatan Lirik, Bandara Japura awalnya berada di Kota Lama Pekan Heran. Setelah keberadaan PT. Stanvac Indonesia di Lirik, bandara lama dipindahkan ke lokasi sekarang yaitu di Desa Sidomulyo Kecamatan Lirik [9]. Jarak antara Bandara Japura dengan bandara terdekat dapat dilihat pada Tabel 4.1 berikut,

Tabel 4.1 Jarak Bandara Terdekat dengan Bandara Japura

Nama bandara	Kabupaten	Propinsi	Jarak (km)
Tempuling	Indragiri Hilir	Riau	74
Muara Bungo	Bungo	Jambi	140
Sultan Syarif Kasim II	Pekanbaru	Riau	133
Sultan Taha	Jambi	Jambi	203

*Sumber: Dirjen. Perhubungan Udara, 2021*

Keterangan jenis pesawat, jadwal, dan tarif dapat dilihat pada Tabel 4.2 berikut

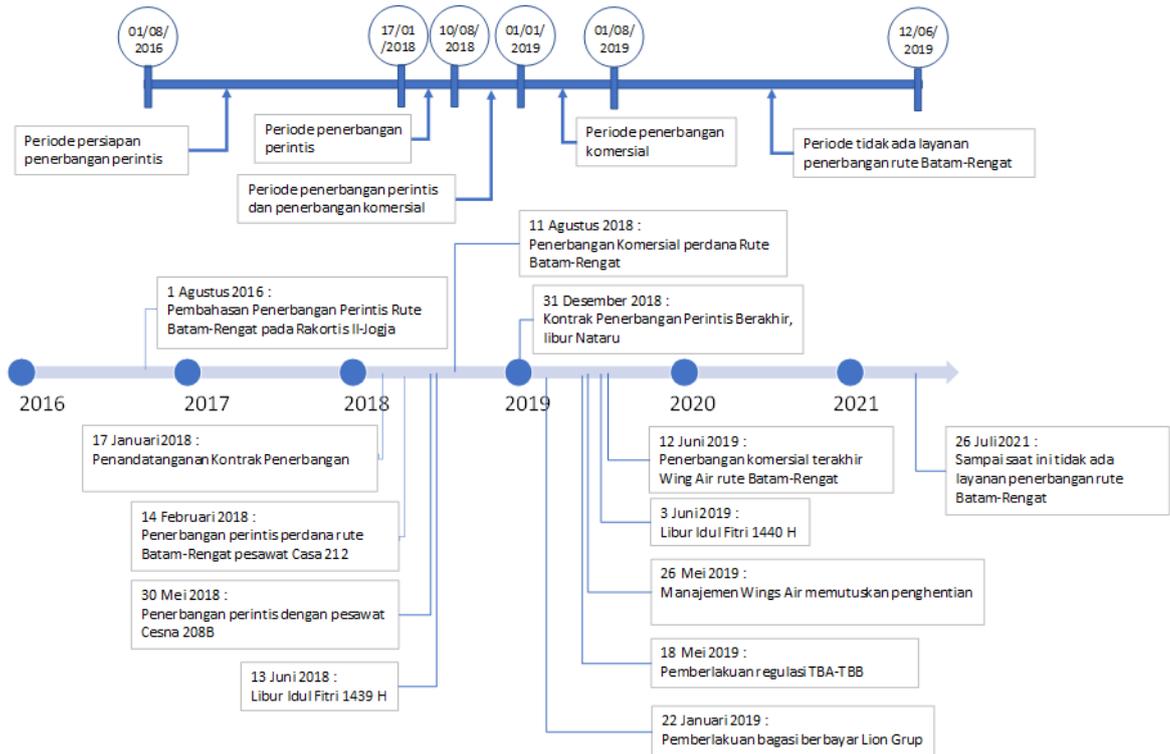
Tabel 4.2 Jenis, Jadwal, dan Tarif pesawat

	Penerbangan Perintis	Penerbangan Komersial
Jenis pesawat	Casa 212 / Cessna C208	ATR 72 500/600
Jadwal	Setiap Rabu 08.50 - 10.10 WIB (Batam - Rengat) 10.25 - 11.45 WIB (Rengat - Batam)	Selasa, Kamis, Sabtu, Minggu 12.30 - 13.35 WIB (Batam - Rengat) 13.55 - 15.05 WIB (Rengat - Batam)
Tarif	Rp. 396.000,00 (Batam - Rengat) Rp. 356.000,00 (Rengat - Batam)	Rp. 500.000,00 (tarif rata-rata)

*Sumber: Peneliti, 2021*

### 4.2. Kronologi Penerbangan Rute Batam-Rengat Tahun 2018-2019

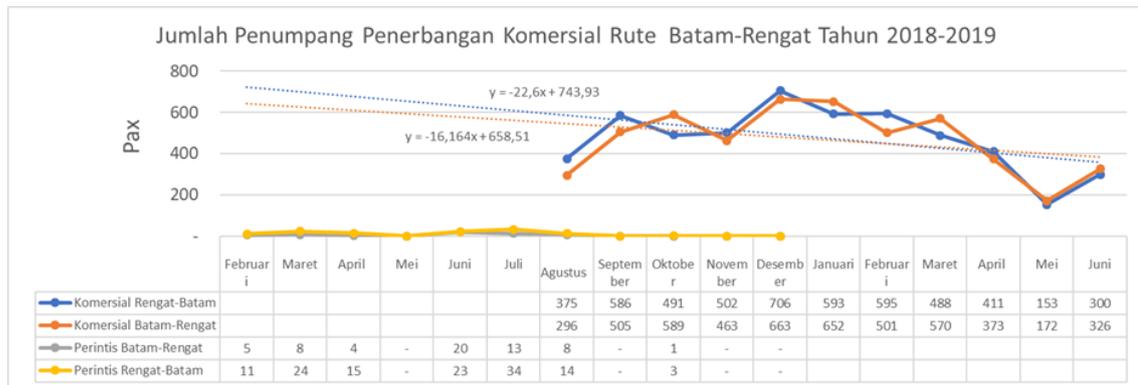
Berdasarkan kejadian-kejadian penting selama proses penerbangan rute Batam-Rengat antara tahun 2016-2019 dapat dilihat pada Gambar 4.1 berikut,



Gambar 4.1 Milestone Penerbangan Rute Batam-Rengat Tahun 2018-2019  
Sumber: Peneliti, 2021

Pelaksanaan penerbangan rute Batam-Rengat dapat terbagi dalam beberapa periode. Periode pertama antara bulan Februari hingga Juli 2018. Pada periode ini rute penerbangan Batam-Rengat dilayani oleh penerbangan perintis dengan operator maskapai Susi Air, selanjutnya periode Agustus hingga Desember 2018 rute ini dilayani oleh penerbangan perintis dan penerbangan komersial Wings Air, dan periode Januari 2019 hingga Juni 2019 hanya dilayani oleh penerbangan komersial.

Data jumlah penumpang dan jumlah frekuensi penerbangan rute Batam-Rengat periode Februari 2018 – Juni 2019 dapat dilihat pada Gambar 4.2 berikut.



Gambar 4.2 Jumlah Penumpang Rute Batam-Rengat Februari 2018 – Juni 2019  
Sumber: Peneliti, 2021

Dari gambar 4.2 diatas terlihat bahwa penerbangan komersial rute Batam-Rengat mampu meningkatkan permintaan dari semula hanya rata sebesar 26 (dua puluh enam) penumpang per bulan menggunakan penerbangan perintis menjadi rata-rata 1.031 (seribu

tiga puluh satu) penumpang per bulan. Hal tersebut menunjukkan bahwa rute Batam-Rengat memiliki potensi pasar yang cukup baik. Pelaksanaan penerbangan perintis setelah bulan Agustus praktis terlihat hanya untuk menyelesaikan kontrak hingga akhir tahun. Tren jumlah penumpang komersial baik rute Batam-Rengat maupun rute Rengat-Batam selama periode Agustus 2018 – Juni 2019 terlihat mengalami penurunan pada kisaran minus 2 % per bulan atau sekitar 16 – 22 penumpang per bulan.

#### 4.3. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penutupan Rute Penerbangan Batam-Rengat Tahun

Keseluruhan unit informasi yang diperoleh dikategorisasikan kedalam sub tema sejenis. Hasil kategorisasi kedalam sub tema sejenis dapat dilihat pada Tabel 4.3 berikut,

Tabel 4.3 Kategorisasi Unit Informasi ke Sub Tema

Unit informasi	Sub tema
kapasitas 72 penumpang, kapasitas 12 penumpang, kapasitas 15 penumpang	1. Kapasitas pesawat
pihak pemda kurang suka naik situ, penumpang kurang berminat lewat Japura, permintaan terbesar ke Jawa, penumpang sepi, sebetulnya potensial, animo kurang, membangun kepercayaan masyarakat, boleh dibilang gagal, terbentuknya <i>market share</i> , animo masyarakat kurang	2. Jumlah penumpang
dibawah 50% kan berat, tiap terbang merah	3. <i>Load factor</i>
Casa C212, Cesna C208, ATR 72 500/60	4. Jenis pesawat
perusahaan mau membantu, kontrak dalam 1 tahun, awalnya sudah mau disiapkan 1 milyar, pengembalian uang per tiket	5. Upaya partisipasi masyarakat/pengusaha
Batam-Rengat pukul 12.30 WIB sampai pukul 13.35 WIB, Rengat-Batam berangkat pukul 13.55 WIB sampai pukul 15.05 WIB, setiap hari Selasa, Kamis, Sabtu, dan Minggu, menyesuaikan jadwalnya, jadwal yang sedikit, tidak dapat dimanfaatkan, sulit menyesuaikan, jadwal	6. Jam penerbangan
lebih mudah mencari penerbangan, gak konek ke Jogja Surabaya, persaingan antar bandara, akses mereka lebih cepat, di Batam transit boleh dibilang dua kali, aksesnya panjang, konektivitas tinggi seperti Lion Air, sistem transit, kemudahan konektivitas, gak konekting, proses transit, transit di Batam,	7. Konektivitas jaringan
penerbangan tercatat sebanyak sebelas kali, pembatalan penerbangan pada periode ini sebanyak enam kali, kadang kalau penumpang cukup terbang kalau tidak cukup gak terbang	8. Pembatalan penerbangan
kalau pakai yang 30 seat lebih mahal tarifnya, tiap terbang merah, saya tanya tidak balik subsidi	9. Biaya operasi pesawat
kebanyakan pengusaha kelapa sawit, pengusaha kelapa sawit, Inhil kan rata-rata orang Jawa, 80% itu petani, pegawai kan paling 20%, transmigran, pengusaha 60% dari Batam, umunya pengusaha jadi gak berpengaruh, berasal dari Pekanbaru, perjalanan dinas, pengusaha, perusahaan-perusahaan besar	10. Latar belakang masyarakat

sebelum tarif naik memang animo masyarakat kurang apalagi setelah kenaikan tarif. bagasi berbayar, naik jadi 600, waktu Lion berlakukan itu karena mahal sekali jatuhnya, setelah diterapkan bagasi berbayar mulai berkurang penumpangnya	11. Strategi maskapai
langsung ke Jakarta, penumpang yang balik jadwalnya tidak sesuai dengan jadwal pesawat, tujuan penumpang pesawat kebanyakan ke Jawa, Padang lebih hidup lagi, petani gak mau disuruh ke Batam, kenapa harus ke Batam, gak mau naik pesawat kecil, trauma transit karena lama, animo kurang karena umumnya penumpang dari sini ke Jakarta atau Medan, rata-rata jualan ke Jawa, 30-40 transaksi, trauma transit, pulang kampung, 70% memilih Padang, 40% memilih Medan, kuesioner, komplain tamu, dari Rengat terlalu siang sampai Batam sore gak ada transit lagi, rata-rata tujuan ke Jakarta, rute yang dituju bukan kesana, pesawat yang lebih besar akan lebih nyaman,	12. Karakteristik penumpang pesawat

*Sumber: Peneliti, 2021*

Sub tema tersebut kemudian dikelompokkan kedalam tema tertentu sebagaimana dapat dilihat pada Tabel 6 berikut,

Tabel 4.4 Kategorisasi Sub Tema ke Tema

Sub tema	Tema
1. Kapasitas pesawat 2. Jumlah penumpang 3. <i>Load factor</i> 4. Jenis pesawat 5. Upaya partisipasi masyarakat/pengusaha Inhu	1. Demand penumpang
6. Jam penerbangan 7. Konektivitas jaringan 8. Pembatalan penerbangan	2. Jadwal penerbangan
9. Biaya operasi pesawat 10. Strategi maskapai	3. Tarif pesawat
11. Latar belakang masyarakat 12. Karakteristik penumpang	4. Pola permintaan

*Sumber: Peneliti, 2021*

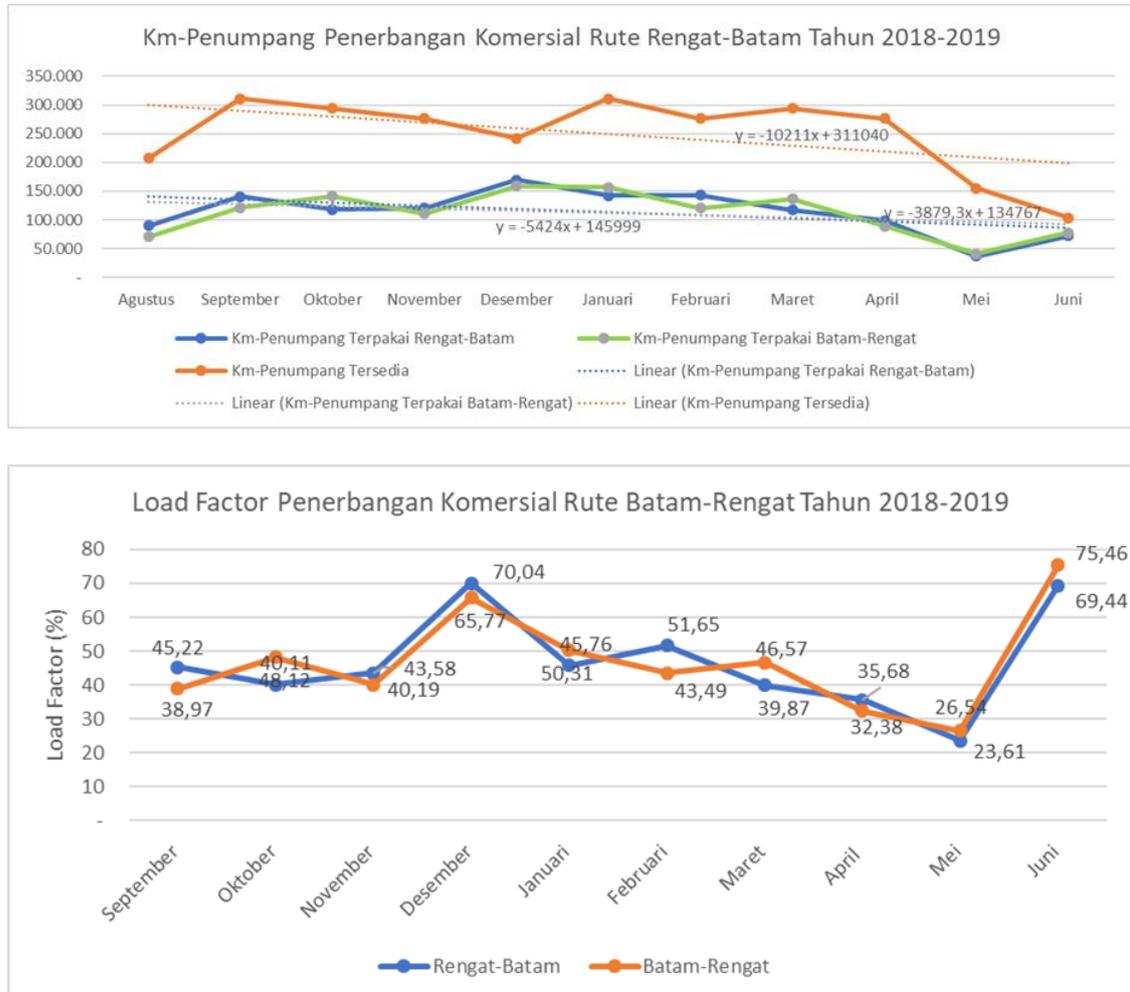
Pembahasan mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi penutupan rute penerbangan Batam-Rengat sebagaimana berikut ini,

#### A. Faktor Demand Penumpang

Faktor demand penumpang dipengaruhi oleh kapasitas pesawat, jumlah penumpang, load factor, dan jenis pesawat. Rute Batam-Rengat ini menggunakan pesawat ATR 72 500/600 dengan kapasitas 72 seat sekali terbang. Sementara rata-rata penumpang selama 11 (sebelas) bulan penerbangan sebesar rata-rata 32 penumpang per flight. Dengan kapasitas tersebut, rata-rata terdapat sebanyak 40 kursi kosong pada tiap

penerbangan. Hal tersebut menunjukkan kapasitas pesawat yang tersedia terlalu besar dibandingkan volume permintaan pasar.

Jumlah penumpang yang diangkut selama pelaksanaan penerbangan komersial tercatat sebanyak 10.310 penumpang dengan frekuensi penerbangan sebesar 318 kali penerbangan. Dari 5,49 juta km-penumpang tersedia, terserap sebesar 2,47 juta km-penumpang.



Gambar 4.3 Km-Penumpang Penerbangan dan Load factor Penerbangan Komersial Rute Batam-Rengat Tahun 2018-2019

Sumber: Peneliti, 2021

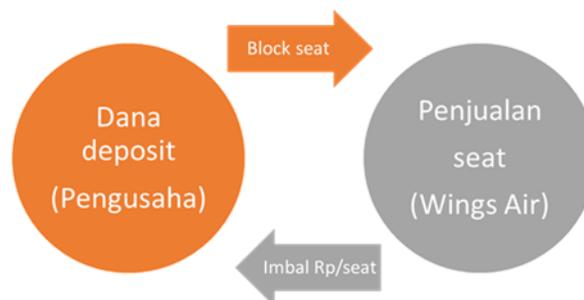
Km-penumpang terpakai menunjukkan tren penurunan baik rute Rengat-Batam maupun sebaliknya. Km-penumpang terpakai mengalami penurunan cukup tinggi terutama pada tiga bulan menjelang penutupan yaitu Maret, April, dan Mei. Pada bulan Juni, km-penumpang terpakai mengalami peningkatan disebabkan adanya peak season hari raya Idul Fitri 1440 H. Load factor rata-rata tercatat sebesar 45,03%, dengan load factor tertinggi terjadi pada bulan Juni 2019 yaitu sebesar 72,45%. Load factor minimum pada penerbangan komersial pada umumnya sekitar 60%, sehingga capaian load factor sebesar rata-rata 45,03% selama sebelas bulan tentunya memberatkan bagi operasional penerbangan. Meskipun secara keseluruhan load factor mengalami trend peningkatan namun peningkatan tersebut tidak terlalu signifikan dengan kisaran dibawah satu persen

perbulan. Sebagai perbandingan, Garuda Indonesia pada tahun 2019 tercatat memiliki load factor rata-rata sebesar 74,28% [10].

Setelah menghentikan layanan penerbangan rute Batam-Rengat pada Juni 2019, maskapai Wings Air masih berupaya untuk mempertahankan rute ini dan mencoba masuk kembali dengan strategi pembelian block seat oleh pemerintah Inhu dan permintaan agar pegawai Pemda Inhu yang melakukan perjalanan dinas supaya menggunakan penerbangan rute Batam-Rengat ini (wawancara SR, 58 tahun). Dengan sistem block seat dan perjalanan dinas dari pegawai Pemda Inhu ini diharapkan load factor minimal yang diperlukan dapat terpenuhi sehingga maskapai dapat terus beroperasi dan tidak mengalami kerugian. Namun permintaan Wings Air ini tidak dapat dipenuhi oleh Pemda Inhu dengan alasan bahwa praktek tersebut pernah dilakukan pada saat penerbangan rute Batam-Rengat ini oleh maskapai Sky Aviation pada tahun 2011 dan tidak berhasil. Pemda Inhu berusaha memberikan alternatif dengan cara mengumpulkan para pengusaha di Inhu untuk ikut membantu keberlangsungan penerbangan rute Batam-Rengat ini.

Para pengusaha besar di Inhu saat itu bersedia membantu keterisian seat dengan cara block seat pada saat penjualan seat dibawah load factor minimal, tetapi dengan persyaratan pihak Wings Air mengembalikan sejumlah uang dari penjualan seat baik pada saat penjualan seat sedikit maupun banyak sebagaimana dapat dilihat pada Gambar 5. Terutama pada saat penjualan seat diatas load factor minimal, pihak Wings Air mengembalikan sejumlah uang per tiket kepada para pengusaha tersebut agar dana deposit tidak cepat habis atau bahkan apabila pasar sudah terbentuk dan stabil, dana deposit tersebut dapat terus bertambah banyak. Nilai uang yang dikembalikan per tiket sesuai kesepakatan bersama misalkan 50 ribu per tiket. Para pengusaha meminta sistem ini karena berdasarkan pengalaman pada saat penerbangan dengan rute yang sama oleh maskapai Sky Aviation tahun 2011, pihak Sky Aviation juga meminta bantuan berupa deposit block seat, dan pada saat itu permintaan tersebut disetujui oleh para pengusaha, namun karena metodenya hanya menutupi saat penumpang dibawah minimum load factor, maka hanya dalam waktu 3 bulan dana deposit tersebut habis. Untuk dana deposit ini para pengusaha Inhu bersedia mengumpulkan dana hingga 1 milyar lebih. Namun persyaratan sistem imbal hasil ini ditolak oleh maskapai Wings Air . Sebagaimana disampaikan SR, 58 tahun,

*“...perusahaan mau membantu, mau urunan mereka, ngumpulkan urunan, 1 m lah, kita modal yang itu tadi diminta supaya wings itu jangan habis gitu aja...”(wawancara SR, pegawai Dishub Inhu, 58 tahun).*



Gambar 4.4 Skema Tawaran Dana Deposit Pengusaha kepada Wings Air

*Sumber: Peneliti, 2021*

## B. Faktor Jadwal Penerbangan

Penerbangan rute Batam-Rengat dilaksanakan dari Batam pukul 12.30 WIB dan tiba di Rengat pukul 13.35 WIB, selanjutnya pesawat kembali berangkat dari Rengat

pukul 13.55 WIB dan tiba di Batam pukul 15.05 WIB. Bagi penumpang asal Rengat dengan tujuan ke Singapura dan Malaysia masih dapat melanjutkan perjalanan dengan menggunakan feri penyeberangan dari beberapa titik pelabuhan di Batam dengan jam operasional hingga malam. Sedangkan bagi penumpang yang hendak transit menuju ke destinasi lain di Indonesia, jam kedatangan di Batam yang sudah sore hari sehingga menyulitkan bagi penumpang yang hendak melakukan transit. Hal tersebut menunjukkan bahwa jadwal penerbangan yang ditetapkan maskapai kurang tepat bagi keinginan sebagian masyarakat/penumpang. Seperti disampaikan HN, 44 tahun, berikut ini,

*“...cuma kadang jadwalnya gak konek, dari Rengat terlalu siang sampai Batam sore trus gak ada transit lagi. Kalau berangkat pagi mungkin masih keburu transit kemana-mana...”* (wawancara HN, masyarakat Inhu, agen tiket pesawat, 44 tahun)

Selain itu penumpang pesawat juga mengeluhkan seringnya terjadi pembatalan penerbangan, terutama menjelang penutupan rute. Maskapai Wings Air tercatat beberapa kali melakukan pembatalan penerbangan, terutama pada bulan Mei 2019, tercatat terjadi pembatalan penerbangan sebanyak sebelas kali. Hal tersebut menjadi keluhan dan kekecewaan bagi masyarakat yang hendak melakukan perjalanan.

### C. Faktor Jadwal Penerbangan

Dari data lapangan diketahui bahwa umumnya warga Inhu mengharapkan tarif tiket pada kisaran 400 ribu rupiah dengan alasan waktu terbang yang hanya kurang lebih satu jam saja. Hal tersebut kemungkinan disebabkan masyarakat Inhu terbiasa membeli tiket Pekanbaru-Jakarta pada kisaran 500 ribu rupiah dengan durasi penerbangan 1 jam 45 menit sedangkan penerbangan Batam-Rengat memerlukan waktu 60-70 menit.

Pada awal penerbangan komersial rute Batam-Rengat, maskapai Wings Air menawarkan tarif dengan harga yang cukup murah yaitu sebesar Rp. Rp. 439.000,00 untuk rute Batam-Rengat dan sebesar Rp. 399.000,00, untuk rute Rengat-Batam. Harga tersebut tidak berbeda jauh dengan harga tiket penerbangan perintis yaitu Rp. 396.000,00 untuk rute Batam-Rengat dan Rp. 356.000,00 untuk rute Rengat-Batam. Akan tetapi pada pelaksanaan selanjutnya, tarif yang ditawarkan kepada masyarakat mengalami kenaikan pada kisaran 500-600 ribu rupiah.

Selanjutnya pada Januari 2019 Lion Grup secara nasional mulai memberlakukan tarif bagasi berbayar untuk penumpang yang menggunakan pesawat Lion Grup dalam perjalanannya. Hal tersebut juga diterapkan pada rute penerbangan Batam-Rengat dan dinilai memberatkan terutama bagi penumpang dengan latar belakang masyarakat umum. Sebagaimana disampaikan TM, 51 tahun, berikut ini,

*“...setelah diterapkan bagasi berbayar mulai berkurang penumpangnya... untuk kategori masyarakat kategori keluarga mereka sangat keberatan. Cuma kalau untuk perusahaan saya rasa tidak keberatan...”* (wawancara TM, pegawai Bandara Japura, 51 tahun).

Dari sisi operasional pesawat dengan Biaya Operasional Pesawat (BOP) antara 1.400 – 3.000 US\$/jam, nilai tukar rupiah rata-rata 14.400/US\$, tarif pesawat rata-rata 500 ribu rupiah, dan total aircraft hours 305 jam, diperkirakan maskapai Wings Air mengalami kerugian antara 993 juta hingga 8,02 milyar rupiah selama operasional penerbangan rute Batam-Rengat ini.

### D. Faktor Jadwal Penerbangan

Rute Batam-Rengat memiliki potensi permintaan yang cukup baik terutama dari perusahaan-perusahaan dengan investor yang umumnya dari luar seperti Singapura dan Malaysia yang banyak bergerak di bidang agrobisnis. Mereka membutuhkan transportasi

yang cepat yang menghubungkan antara daerah produksi dengan kantor pusat. Latar belakang penumpang untuk perjalanan bisnis ini tidak terpengaruh oleh faktor jadwal maupun tarif pesawat. Akan tetapi volume permintaan untuk perjalanan bisnis ini tidak terlalu besar. Sehingga untuk meningkatkan permintaan pasar, pihak maskapai perlu memperhitungkan potensi penumpang dengan latar belakang lainnya seperti petani dan pegawai negeri sipil yang melakukan perjalanan dinas.

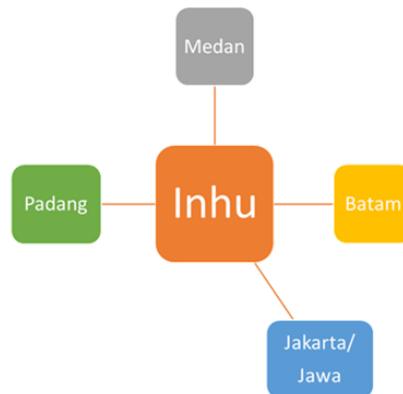
Potensi penumpang dengan latar belakang petani memiliki karakteristik tidak menyukai transit, dan sensitif terhadap tarif pesawat. Masyarakat petani ini pada umumnya memiliki tujuan perjalanan ke pulau Jawa. Keengganan mereka melakukan perjalanan ke Jawa melalui Batam disebabkan masalah transit dan tarif yang menjadi lebih mahal. Sedangkan mereka masih memiliki alternatif penerbangan lewat Pekanbaru meskipun harus didahului perjalanan darat selama 3-4 jam. Bahkan hingga saat ini meskipun penerbangan domestik pada umumnya terpukul akibat pandemi COVID-19 yang menyebabkan penurunan jumlah perjalanan pada berbagai rute, permintaan penumpang tujuan ke Jawa dari Pekanbaru masih cukup tinggi.

Untuk penumpang dengan latar belakang pegawai negeri sipil dengan keperluan perjalanan dinas, mereka cukup sensitif terhadap jadwal penerbangan terutama jam penerbangan. Mereka tidak terlalu terpengaruh oleh tarif karena biaya perjalanan mereka ditanggung oleh kantor. Pada umumnya tujuan perjalanan dinas ini adalah menuju Jakarta untuk keperluan rapat ataupun konsultasi. Sehingga jam penerbangan yang terlalu siang akan menyulitkan mereka memenuhi jadwal undangan rapat yang pada umumnya dilakukan pagi hari. Mereka lebih menyukai melakukan penerbangan melalui Bandara Sultan Syarif Kasim II di Pekanbaru karena dapat memilih penerbangan pagi dari Bandara Sultan Syarif Kasim II dan dapat tiba di Jakarta lebih pagi dibandingkan transit melalui Batam.

Untuk menarik tipe penumpang ini memang cukup sulit, kecuali pihak maskapai dapat mengupayakan pesawat menginap di Bandara Japura dan melakukan penerbangan pada pagi hari dari Bandara Japura menuju Bandara Hang Nadim Batam dan dari Bandara Hang Nadim dapat melanjutkan penerbangan ke Jakarta lebih pagi. Hal ini pula yang menyebabkan jumlah penumpang dengan latar belakang pegawai Pemda. Indragiri Hulu rendah pada penerbangan rute Batam-Rengat meskipun sudah ada arahan dari Bupati Inhu agar pegawai Pemda. Inhu yang melakukan perjalanan dinas memanfaatkan rute Batam-Rengat ini. Sebagaimana disampaikan NW, 48 tahun, berikut ini,

*“...penumpang kurang berminat lewat Japura, contoh mau ke Jakarta lebih baik lewat Pekanbaru, karena kalau lewat situ harus lewat Batam to, jadi gak mau, bahkan ada juga yang gak mau naik pesawat kecil..., sampai hari ini permintaan terbesar ke Jawa”(wawancara NW, masyarakat Inhu, agen tiket pesawat, 48 tahun).*

Selanjutnya dari data-data yang dikumpulkan dalam penelitian menunjukkan hal lainnya yaitu rute Rengat-Padang ini memiliki potensi pasar yang baik, bahkan lebih baik dari potensi pasar rute Batam-Rengat. Hal ini disebabkan karena cakupan wilayah yang menjadi potensi pasar rute Rengat-Padang ini bukan hanya Kabupaten Indragiri Hulu, namun juga kabupaten di sekitarnya seperti Kabupaten Indragiri Hilir, Kuantan Singingi, dan Pelalawan. Masyarakat Inhu dan sekitarnya dengan tujuan perjalanan menuju Sumatera Bara tersebut selama ini menggunakan moda transportasi darat baik menggunakan kendaraan pribadi atau kendaraan umum. Dengan tersedianya pilihan moda transportasi udara yang memiliki keunggulan dalam hal kecepatan, akan memberikan alternatif moda transportasi bagi masyarakat dalam melakukan perjalanan, yang sebelumnya terbiasa menggunakan moda transportasi darat dengan waktu perjalanan yang cukup lama.



Gambar 4.5 Pola Tujuan Perjalanan Masyarakat Inhu dan Sekitarnya  
*Sumber: Peneliti, 2021*

## 5. Kesimpulan dan Saran

### 5.1. Kesimpulan

Perkembangan rute penerbangan Batam-Rengat periode tahun 2018-2019 terbagi dalam tiga periode yaitu, periode penerbangan perintis, periode penerbangan perintis beriringan dengan penerbangan komersial, dan periode penerbangan komersial. Penutupan penerbangan komersial rute Batam-Rengat dipengaruhi oleh empat faktor yaitu, *demand* penumpang, jadwal penerbangan, tarif pesawat, dan pola permintaan. Pada penerbangan perintis subsidi yang diberikan pemerintah dinilai kurang efektif dan tidak tepat sasaran. Hasil temuan lainnya berupa upaya partisipasi masyarakat/pengusaha di Inhu untuk membantu keterisian pesawat dan rute penerbangan Rengat-Padang mempunyai potensi pasar yang baik.

### 5.2. Saran

Beberapa saran yang berkaitan dengan penelitian penutupan rute penerbangan Batam-Rengat ini sebagai berikut,

#### A. Penelitian selanjutnya

Penelitian pada rute-rute lain dengan metode kualitatif juga memungkinkan untuk mendapatkan fenomena tertentu atau keunikan tertentu yang hanya terjadi pada situasi tersebut. Oleh sebab itu peneliti mengharapkan adanya penelitian dengan metode sejenis yang dilakukan pada lokasi/situasi lain sehingga diharapkan hasil penelitian yang diperoleh pada lokasi/situasi lain tersebut dapat saling melengkapi dan menambah jumlah penelitian tentang penutupan rute penerbangan khususnya penerbangan domestik di Indonesia.

Suatu studi kelayakan/*feasibility study* perlu dilakukan, yang bertujuan untuk secara objektif dan rasional mengungkap kekuatan dan kelemahan, peluang dan ancaman yang ada di lingkungan, sumber daya yang dibutuhkan, dan pada akhirnya prospek untuk keberhasilan penerbangan komersial rute Batam-Rengat ini.

#### B. Waktu penelitian

Penelitian ini dilakukan pada kejadian yang lampau, dengan banyaknya peristiwa yang terjadi antara waktu kejadian penelitian dan saat sekarang ini, maka tentunya telah terjadi pula perubahan-perubahan kondisi sosial, ekonomi, politik, dan sebagainya pada situasi yang menjadi obyek penelitian. Sehingga penggunaan hasil penelitian untuk kondisi sekarang tentunya memerlukan penyesuaian sesuai dengan perubahan-perubahan yang terjadi.



## Daftar Pustaka

- [1] Lestari, Analisis Perkembangan Angkutan Udara Rute Surabaya-Sumenep PP, Yogyakarta: UGM, 2020.
- [2] D. Yuliana, "Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Perubahan Rute Penerbangan Non Komersial (Perintis) Menjadi Rute Penerbangan Komersial," *Warta Ardhia*, vol. 24, pp. 273-282, 2012.
- [3] Badan Pusat Statistik, Statistik Transportasi Udara, Jakarta: BPS, 2019.
- [4] R. Yin, Studi Kasus Desain & Metode, Depok: Raja Grafindo Perkasa, 2009.
- [5] Dewanti, Pola Perkembangan Layanan Transportasi Perdesaan, Yogyakarta: UGM, 2013.
- [6] Badan Pusat Statistik Kab. Inhu, Kabupaten Indragiri Hulu dalam Angka 2021, Indragiri Hulu: BPS Inhu, 2021.
- [7] Kementerian Perhubungan, KP 759 Tahun 2018 tentang Tarif Penumpang Angkutan Udara Perintis Tahun 2018, Jakarta: Kemenhub, 2018.
- [8] Kementerian Perhubungan, KM 166 Tahun 2019 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional, Jakarta: Kemenhub, 2019.
- [9] N. Sembiring, "Sejarah Perkembangan Bandara Japura Kecamatan Lirik Kabupaten Indragiri Hulu Provinsi Riau 1954-2018," *JOM FKIP-UR*, vol. 6, 2015.
- [10] Garuda Indonesia, Laporan Tahunan 2019, Jakarta: Garuda Indonesia, 2019.