

Maskapai Asing dan Harga Tiket

Chappy Hakim

Pusat Studi Air Power Indonesia

Sekitar 10–15 tahun terakhir, harga tiket pesawat terbang di Indonesia terlihat “murah” dan sekaligus dilayani dengan pesawat terbang relatif baru.

Jika di banyak negara maju untuk penerbangan di bawah 2 atau 1 jam dilayani pesawat terbang baling-baling, di Indonesia penerbangan di bawah 1 jam pun sebagian besar memakai pesawat *full jet* produk terbaru, dengan harga tiket murah. Harga tiket pesawat memang selalu berubah-ubah antara lain karena menyesuaikan dengan musim “padat” atau “sepi” penumpang.

Menjelang Lebaran, Natal, dan Tahun Baru, misalnya, dipastikan harga tiket akan melambung tinggi sesuai teori “penawaran dan permintaan”. Demikian pula, menjelang masuk bulan puasa ketika arus “nyadran” terlihat di permukaan, harga tiket naik, kebetulan juga dibarengi meningkatnya harga bahan bakar pesawat, kurs dolar AS, dan tarif jasa pendukung operasi penerbangan.

Makan korban

Lonjakan harga tiket itu membuat banyak pihak meradang, termasuk para konsumen pengguna jasa angkutan udara, para pengusaha hotel dan jasa pariwisata di daerah. Pemerintah pun terpaksa turun tangan. Di tengah perundingan antara pemerintah dan maskapai tentang harga tiket yang melambung, tanpa disangka-sangka muncul ide tentang kemungkinan diundangnya maskapai penerbangan asing untuk masuk ke Indonesia melayani rute domestik.

Gagasan ini disambut baik sejumlah pihak karena terlihat sangat masuk akal dan akan membuat harga tiket pesawat

bersaing. Pertandingan “adu murah” seperti terjadi dua dekade terakhir akan terulang kembali.

Dalam hal ini, kurang disadari bahwa perang harga tiket murah—walau sangat berhasil memanjakan konsumen angkutan udara—pada realitasnya telah memakan korban. Banyak maskapai penerbangan domestik, termasuk yang sudah berkiprah puluhan tahun, jatuh bangkrut.

Maskapai penerbangan domestik yang pada awal 2000-an berjumlah puluhan kini menciut menjadi dalam hitungan jari saja. Semua “musnah” dimakan permainan “adu murah” harga tiket yang kemudian memunculkan pula gejala persaingan memperebutkan slot penerbangan rute gemuk. Perang harga tiket murah juga memicu pelonjakan jumlah penumpang yang sangat fantastis sehingga banyak bandara kedodoran akibat jumlah penumpang melebihi kemampuan fasilitas pelayanan yang ada. Kondisi tersebut juga melahirkan “regulasi” baru yang tak dikenal sebelumnya dalam dunia penerbangan, yakni peraturan harga tiket dengan pola batas atas dan batas bawah.

Dengan jumlah maskapai domestik yang tinggal dalam hitungan jari saja, lahan untuk bertanding “adu murah” harga tiket menjadi lenyap dan otomatis berubah menjadi pola “kerja sama” dalam menetapkan besaran harga tiket. Lebih

jauh lagi karena sudah masuk dalam perangkap aturan harga tiket yang berada dalam tabung batas atas dan batas bawah, maka tidak bisa dihindari muncul tudingannya “kongkalikong” dalam menaikkan harga tiket pesawat terbang.

Sesuai norma “perang” dalam medan yang multilateral bila sudah tidak ada lagi yang harus di-“musnahkan”, pilihannya ya hanya berdamai dan bekerja sama. Dalam situasi seperti ini kini muncul formula “canggih” untuk menurunkan harga tiket pesawat menjadi “murah” kembali, yaitu dengan mengundang maskapai penerbangan asing masuk untuk melayani rute domestik.

Walau tak mudah untuk dapat dilaksanakan segera—karena banyak pertimbangan yang harus diperhatikan, antara lain karena bertentangan dengan regulasi internasional terkait “cabotage” (Article 7 Chicago Convention 1944)—paling tidak ide ini menjadi satu di antara solusi yang akan dipilih. Apakah formula ini akan berhasil atau tidak, waktu yang akan menjawab.

Solusi tuntas

Idealnya, sebelum menetapkan solusi yang akan diambil untuk mengatasi permasalahan, lebih dulu perlu dilakukan investigasi, audit, analisis, atau diagnosis mengenai “kenapa” permasalahan itu bisa terjadi. Setelah diketahui penyebabnya, dengan sendirinya akan jauh

lebih mudah memilih solusi yang paling tepat. Analoginya, untuk menyembuhkan penyakit, seorang dokter akan memeriksa lebih dulu pasiennya sebelum menuliskan resep obat yang bisa dibeli di apotek.

Hal ini yang tidak dilakukan, dalam kasus perang harga tiket murah di Indonesia. Dalam perjalanannya kemudian terbukti bahwa kebijakan harga tiket dengan batas atas dan batas bawah tak banyak membantu menyelesaikan masalah di lapangan. Yang terjadi justru di era maraknya perang tarif murah dan sengitnya perebutan slot penerbangan rute gemuk ini, terjadi pula banyak kecelakaan pesawat terbang dan pada akhirnya disusul pula dengan gulung tikarnya sejumlah maskapai penerbangan domestik dengan masa operasi yang cukup panjang dan pengalaman matang.

Di titik ini karena tidak pernah diselidiki dengan cermat penyebabnya, kita tidak pernah tahu apakah ada hubungan antara harga tiket murah, banyaknya kecelakaan pesawat dan tutupnya sejumlah maskapai penerbangan domestik, termasuk MNA, maskapai penerbangan perintis milik pemerintah.

Demikian pula, kita juga tak pernah tahu pemicu utama membeludaknya jumlah penumpang di Soekarno Hatta International Airport beberapa tahun lalu sehingga mengakibatkan penundaan (*delay*) yang sangat parah. Solusi yang ditempuh adalah memindahkan begitu saja kelebihan penumpang di Cengkareng ke Halim tanpa didasarkan pada investigasi lebih dulu mengenai apa penyebab ledakan penumpang tersebut.

Akibatnya, muncul masalah baru di Halim. Tabrakan pesawat terbang sipil komersial terjadi di Pangkalan Angkatan Udara Halim Perdanakusuma tak lama setelah dipindahkannya kelebihan trafik dari Cengkareng, yakni pesawat Batik Air dengan Transnusa pada 15 April 2016.



HERYUNANTO