

ANALISIS YURIDIS *STRATEGIC PARTNERSHIP* BANDAR UDARA INTERNASIONAL KUALANAMU TERHADAP PENINGKATAN PENERBANGAN DOMESTIK DAN INTERNASIONAL

Indira Dina Shabrina Siahaan¹, Ningrum Natasya Sirait², Robert³

^{1,2,3}Universitas Sumatera Utara

indira.dina.siahaan@gmail.com¹, ningrum.sirait@gmail.com², robsulai12@gmail.com³

Abstract

*PT Angkasa Pura II, which was founded in 1984, manages airports in western Indonesia, such as Soekarno-Hatta and Halim Perdanakusuma Airports. This company aims to improve service quality and competitiveness through more efficient airport management. However, in 2019, PT Angkasa Pura II faced financial pressure due to the Covid-19 pandemic, which caused a decrease in passenger traffic and difficulty paying loans. To overcome this, the company carried out financial and operational restructuring. Along with the recovery of the aviation industry after the pandemic, PT Angkasa Pura II is also expanding through strategic partnerships. This includes collaboration with GMR Airports and other partners to manage airports such as Kualanamu and Hang Nadim. Apart from that, the Indonesian government is also planning spin-offs for several large airports to increase financial and operational efficiency. The type of research used in this research is normative which is supported by empirical data, called field research, namely examining applicable legal provisions and what happens in reality in society. Research carried out directly at the location that will be the object of research in the Juridical Analysis of Kualanamu International Airport's Strategic Partnership on Increasing Domestic and International Flights. Based on Law Number 25 of 2007 concerning Capital Investment, the strategic partnership carried out by Kualanamu International Airport is in accordance with existing legal regulations and provides legal certainty because foreign investment in the Law is mandatory in the form of a limited liability company and domiciled in the territory of the Republic of Indonesia and the shares owned by PT Angkasa Pura II are 51%.
Keywords: Juridical Analysis, Cooperation Strategy, Airports.*

Abstrak

PT Angkasa Pura II, yang didirikan pada 1984, mengelola bandara di Indonesia bagian barat, seperti Bandara Soekarno-Hatta dan Halim Perdanakusuma. Perusahaan ini bertujuan untuk meningkatkan kualitas pelayanan dan daya saing melalui pengelolaan bandara yang lebih efisien. Namun, pada 2019, PT Angkasa Pura II menghadapi tekanan keuangan akibat pandemi Covid-19, yang menyebabkan penurunan trafik penumpang dan kesulitan membayar pinjaman. Untuk mengatasi hal ini, perusahaan melakukan restrukturisasi keuangan dan operasional. Seiring dengan pemulihan industri penerbangan setelah pandemi, PT Angkasa Pura II juga melakukan ekspansi melalui kemitraan strategis. Ini termasuk kerja sama dengan

GMR Airports dan mitra lainnya untuk mengelola bandara seperti Kualanamu dan Hang Nadim. Selain itu, pemerintah Indonesia juga merencanakan spin-off untuk beberapa bandara besar guna meningkatkan efisiensi finansial dan operasional. Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah Normatif yang didukung dengan data empiris disebut dengan penelitian lapangan yaitu mengkaji ketentuan hukum yang berlaku serta apa yang terjadi dalam kenyataannya di masyarakat. Penelitian yang dilakukan secara langsung ke lokasi yang akan menjadi obyek penelitian pada Analisis Yuridis *Strategic Partnership* Bandar Udara Internasional Kualanamu Terhadap Peningkatan Penerbangan Domestik Dan Internasional. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal, *strategic partnership* yang dilakukan oleh bandara internasional kualanamu telah sesuai dengan aturan hukum yang ada dan memberikan kepastian hukum karena adanya penanaman modal asing dalam Undang-Undang wajib dalam bentuk Perseroan terbatas dan berkedudukan diwilayah Republik Indonesia dan saham yang dimiliki oleh PT Angkasa Pura II adalah sebesar 51%.

Kata Kunci: Analisis Yuridis, Strategi Kerja Sama, Bandara Udara.

I. PENDAHULUAN

PT Angkasa Pura I hanya mengelola kebandarudaraan yang terletak dibagian Timur Indonesia, sedangkan bagian Barat Indonesia seperti Pulau Sumatera, Jakarta, belum ada Bandar Udara yang mengatur mengenai kebandarudaraan. Pada tahun 1984 Badan Usaha Milik Negara mendirikan PT Angkasa Pura II selanjutnya disebut Angkasa Pura II yang bergerak dalam bidang usaha pelayanan jasa kebandarudaraan dan pelayanan jasa terkait bandar udara. Angkasa Pura II telah mendapatkan kepercayaan dari Pemerintah Republik Indonesia untuk mengelola dan mengupayakan perusahaan Pelabuhan Udara Jakarta Cengkareng yang kini berubah nama menjadi Bandara Internasional Jakarta Soekarno-Hatta serta Bandara Halim Perdanakusuma sejak 13 Agustus 1984.

Keberadaan Angkasa Pura II berawal dari Perusahaan Umum dengan nama Perum Pelabuhan Udara Jakarta Cengkareng melalui Peraturan Pemerintah Nomor 20 tahun 1984, kemudian pada 19 Mei 1986 melalui Peraturan Pemerintah Nomor 26 tahun 1986 berubah menjadi Perum Angkasa Pura II. Selanjutnya, pada 17 Maret 1992 melalui Peraturan Pemerintah Nomor 14 tahun 1992 berubah menjadi Perusahaan Perseroan (Persero). Seiring perjalanan perusahaan, pada 18 November 2008 sesuai dengan Akta Notaris Silvia Abbas Sudrajat, SH, SpN Nomor 38 resmi berubah menjadi PT Angkasa Pura II (Persero).

Berdirinya Angkasa Pura II bertujuan untuk menjalankan pengelolaan dan perusahaan dalam bidang jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara dengan mengoptimalkan

pemberdayaan potensi sumber daya yang dimiliki dan penerapan praktik tata kelola perusahaan yang baik. Hal tersebut diharapkan agar dapat menghasilkan produk dan layanan jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat sehingga dapat meningkatkan nilai Perusahaan dan kepercayaan masyarakat. Kiprah Angkasa Pura II telah menunjukkan kemajuan dan peningkatan usaha yang pesat dalam bisnis jasa kebandarudaraan melalui penambahan berbagai sarana prasarana dan peningkatan kualitas pelayanan pada bandara yang dikelolanya.

Angkasa Pura II telah mengelola 20 Bandara, antara lain yaitu Bandara Soekarno-Hatta (Jakarta), Halim Perdanakusuma (Jakarta), Kualanamu (Medan), Supadio (Pontianak), Minangkabau (Padang), Sultan Mahmud Badaruddin II (Palembang), Sultan Syarif Kasim II (Pekanbaru), Husein Sastranegara (Bandung), Sultan Iskandarmuda (Banda Aceh), Raja Haji Fisabilillah (Tanjungpinang), Sultan Thaha (Jambi), Depati Amir (Pangkal Pinang), Silangit (Tapanuli Utara), Kertajati (Majalengka), Banyuwangi (Banyuwangi), Tjilik Riwut (Palangkaraya), Radin Inten II (Lampung), H.A.S Hanandjoeddin (Tanjung Pandan), dan Fatmawati Soekarno (Bengkulu), Jenderal Besar Soedirman (Purbalingga).

Pada tahun 2019, seluruh dunia terkena Covid-19, dampak Covid-19 yang dirasakan hampir oleh seluruh aspek kehidupan di dunia hingga Indonesia, khususnya pada bidang ekonomi. Dalam bidang transportasi khususnya Jasa Pariwisata dan Pendukung, PT Angkasa Pura (Persero) merupakan salah satu perusahaan milik negara yang bergerak dalam bidang transportasi khususnya Jasa Pariwisata dan Pendukung yang mengalami dampak langsung dari Pandemi Covid-19. PT Angkasa Pura (Persero) mengalami tekanan kinerja keuangan akibat penurunan trafik penumpang sebagai dampak dari pandemi Covid-19. Ditengah penurunan kinerja tersebut, PT Angkasa Pura (Persero) tetap memiliki kewajiban pembayaran pinjaman yang digunakan untuk mengembangkan berbagai bandara demi menyelesaikan masalah Lack of Capacity.

Pinjaman tersebut digunakan untuk mengembangkan 10 (sepuluh) bandara yang dalam kondisi Lack of Capacity dimana pada 2017 kapasitas bandara-bandara Angkasa Pura Airports hanya 71 (tujuh puluh satu) juta penumpang per tahun, namun realisasi penumpangnya mencapai 90 (sembilan puluh) juta per tahun dan meningkat lagi di tahun 2018 menjadi sebesar 96 (sembilan puluh enam) juta penumpang. Adapun bandara-bandara yang dikembangkan yaitu Bandara Internasional Yogyakarta di Kulon Progo, Terminal Baru Bandara Syamsudin Noor Banjarmasin, Terminal Baru Bandara Jenderal Ahmad Yani Semarang, Bandara Sultan Hasanuddin Makassar, dan beberapa pengembangan bandara lainnya seperti Bandara Sam

Ratulangi Manado, Bandara Lomboj Praya, Terminal 1 Bandara Juandar Surabaya, Bandara Pattimura Ambon, Bandara El Tari Kupang.

Kesulitan keuangan yang dialami oleh PT Angkasa Pura (Persero) ini merupakan bentuk kegagalan perusahaan yang tidak dapat membayar atau kesulitan membayar kewajibannya terhadap pemberi pinjaman. Berdasarkan tipenya, kesulitan keuangan dapat di definisikan sebagai economic failure atau kegagalan ekonomi yaitu suatu kondisi dimana perusahaan tidak mampu menutupi biaya operasioanlnya termasuk biaya bunga. Dalam hal ini, PT Angkasa Pura (Persero) sendiri melakukan restrukturisasi dengan melakukan 5 (lima) aspke yaitu restrukturisasi finansial, restrukturisasi operasional, restrukturisasi penjaminan dan fund raising, restrukturisasi transformasi bisnis dan optimalisasi aset. Untuk restrukturisasi keuangan, PT Angkasa Pura (Persero) akan melakukan restrukturisasi hutang dan pokok, relaksasi dan restitusi pajak, liquidity manajemen. Dari sisi restrukturisasi operasional, PT Angkasa Pura (Persero) manajemen operasional berbasis trafik tanpa mengurangi aspek keselamatan, keamanan dan pelayanan. Selain itu juga akan dilakukan simplifikasi dan optimalisasi SDM.

Setelah selesainya pandemi Covid-19, industri penerbangan nasional terus bertumbuh, seiring hal itu potensi bisnis pelayanan jasa di sektor penerbangan semakin memperlihatkan prospeknya. Satu persatu perusahaan swasta terus berdatangan mencoba mengambil peluang yang tersedia atas bisnis yang tengah naik daun. Badan Usaha Milik Negara pun tidak ingin melewatkan kesempatan tersebut dengan membentuk PT Gapura Angkasa yakni perusahaan patungan yang didirikan oleh tiga BUMN, yaitu PT Garuda Indonesia (Persero), Angkasa Pura Airports, dan PT Angkasa Pura II pada tahun 1998 sebagai penyedia jasa ground handling bagi maskapai penerbangan yang beroperasi di Indonesia, meliputi kargo dan pergudangan, penumpang dan penanganan bagasi, operasi penerbangan dan servis pesawat udara, serta kegiatan usaha lainnya yang dapat menunjang usaha penerbangan di wilayah kerja Angkasa Pura I Airports dan PT Angkasa Pura II.

Dikarenakan bisnis yang tengah naik daun tersebut membuat BUMN dibidang transportasi mengalami keterlambatan, untuk membuatnya semakin berkembang agar strategi eternitas transformasi BUMN harus menjadikan BUMN sebagai pelaku bisnis berkelas dunia yang memiliki penguasaan, jangkauan bisnis, dan pengelolaan melampaui batas-batas negara. Dalam fase ini terdapat beberapa program eskpansi bisnis seperti strategic partnership. Strategic partnership adalah sebuah aliansi antara dua atau lebih perusahaan atau organisasi

dengan tujuan untuk mencapai tujuan bersama yang lebih besar. Ini biasanya terdiri dari perusahaan yang berbeda-beda dalam hal produk atau layanan yang ditawarkan, namun memiliki tujuan yang sama untuk meningkatkan pangsa pasar dan pertumbuhan bisnis.

Di Indonesia ada beberapa BUMN yang melaksanakan strategic partnership seperti PT JICT. (Pelindo & Hutchison Hongkong) dan pada bidang penerbangan khususnya bandar udara strategic partnership pertama kali di lakukan oleh PT Angkasa Pura II dengan GMR Airports Netherlands B.V., dilanjutkan dengan Bandara Internasional Hang Nadim pada tahun 2022 dan Bandara Komodo Labuan Baju pada tahun 2020. Pada tahun 2024, Indonesia National Air Carriers Association (INACA) dengan Kementerian Badan Usaha Milik Negara (BUMN) akan melakukan pemisahan usaha atau spin off Badan Usaha Bandar Udara (BUBU) untuk Bandara Soekarno-Hatta dan Bandara Ngurah Rai Bali. Rencana pemisahan atau spin off untuk bandara seperti Soekarno-Hatta dan Ngurah Rai dilakukan untuk memperkuat kesehatan bandara tersebut dari sisi finansial. Spin off untuk bandara juga akan mempermudah pengelolaan untuk mencari mitra strategis baik untuk kerja sama pengelolaan, investasi maupun bentuk kolaborasi lainnya.

Pada tahun 2022, PT Angkasa Pura I melaksanakan strategi partnership untuk mengelola Bandara Internasional Hang Nadim. Upaya untuk mengembangkan Bandara Internasional Hang Nadim menjadi bandara kelas dunia terus dilakukan. PT Bandara Internasional Batam (BIB) telah membentuk kemitraan strategis dengan Shilla Duty Free Corporation untuk menyediakan outlet ritel terkemuka. Sejak Juli 2022, operasi Bandara Internasional Hang Nadim telah ditransfer oleh Badan Pembangunan Batam (BP Batam) ke PT BIB. Perusahaan ini merupakan konsorsium yang terdiri dari Angkasa Pura Airports yang memiliki 51% saham, Incheon International Airport Corporation (IIAC) yang memiliki 30% saham, dan PT Wijaya Karya (Persero) Tbk atau WIKA yang memiliki 19% saham.

Untuk 25 (dua puluh lima) tahun ke depan, Bandara Internasional Hang Nadim akan di kelola oleh PT Bandara Internasional Batam (BIB). Ini memberi PT Bandara Internasional Batam (BIB) wewenang tidak hanya untuk mengembangkan dan memperbaiki desain, tetapi juga untuk memperluas dan memelihara terminal penumpang yang ada. Selain itu, PT Bandara Internasional Batam (BIB) juga akan membangun terminal penumpang lain, mengelola terminal kargo baru, dan mengembangkan rencana master Bandara Internasional Hang Nadim dengan menerapkan konsep logistik aerocity.

Sesuai dengan rencana pembangunan, Bandara Internasional Hang Nadim juga akan

memperkenalkan rute penerbangan internasional baru di masa depan yang mencakup penerbangan ke Korea, China, India, Thailand dan Arab Saudi untuk Haji. Pembangunan ini diharapkan akan memperkuat Batam sebagai hubungan kargo serta tujuan investasi dan pariwisata. Pembangunan Bandara Internasional akan terintegrasi dengan pembangunan Pelabuhan Batu Ampar. Dua infrastruktur yang sangat penting untuk transportasi dan logistik akan menjadi gerbang utama untuk e-commerce. Ini sesuai dengan zona perdagangan bebas dan pelabuhan bebas master plan Batam, Bintan, Karimun dan Tunjungpinang untuk 2020-2045.

Untuk mencapai target tersebut, PT Bandara Internasional Batam (BIB) dan Badan Pembangunan Batam (BP Batam) secara agresif mengembangkan infrastruktur dan menarik investor untuk pengembangan Bandara Internasional Hang Nadim dan Pelabuhan Batu Ampar. Shilla Duty Free Corporation dikatakan memiliki track record di beberapa bandara internasional dan dikatakan menjadi satu-satunya outlet atau toko yang secara eksklusif menyediakan produk bebas pajak. Pusat ritel diharapkan berkontribusi pada revitalisasi ekonomi regional dengan menciptakan pekerjaan baru. Sebelum Shilla Duty Free Corporation, PT Bandara Internasional Batam (BIB) juga mengumumkan kerjasama dengan Lion Group untuk mengembangkan rute internasional, terutama yang mengarah ke Asia Timur. Sebagai hasil dari kemitraan ini, beberapa rute penerbangan baru diperkenalkan, seperti Incheon-Batam, China-Badam, Taiwan-Bakam, Jepang-Batam, dan Batam-Bali. Upaya untuk mengembangkan infrastruktur dan transportasi di Batam menjadi kebutuhan karena kota di Provinsi Kepulauan Riau memiliki potensi besar. Ketertarikan Batam terlihat dari aliran investasi besar ke kota. Dalam pernyataan resmi, Badan Pembangunan Batam (BP Batam) melaporkan bahwa peran kota masih mendominasi realisasi investasi asing di Provinsi Kepulauan Riau. Berdasarkan catatan Kementerian Investasi untuk kuartal ketiga tahun 2023, kontribusi Batam untuk realisasi investasi di Kepulauan Riau mencapai US\$160,16 juta atau sekitar Rp2,37 triliun. Sebagian besar dari jumlah ini berasal dari investasi asing di Batam selama paruh pertama 2023.

Bandar Udara Komodo Labuan Bajo merupakan bandar udara kelas II UPBU Ditjen Perhubungan Udara terletak kecamatan Komodo Kabupaten Manggarai Barat NTT. Bandara Udara Komodo mempunyai peran sebagai simpul dalam jaringan transportasi udara sesuai dengan hirarkinya, pintu gerbang kegiatan perekonomian, tempat kegiatan alih moda transportasi, pendorong dan penunjang kegiatan industri dan atau perdagangan, penanganan

bencana dan sebagai prasarana memperkokok wawasan nusantara dan kedaulatan negara. Bandar Udara Komodo Labuan Bajo mempunyai potensi penumpang wisatawan dari kegiatan pariwisata kelas dunia. Labuan Bajo sudah ditetapkan sebagai Kawasan Strategis Pariwisata Nasional, karena itu Bandara Udara Komodo sangat berperan sebagai pintu atau akses untuk mengunjungi pulau Rinca sebagai objek wisata fauna (komodo).

Labuan Bajo sebagai salah satu destinasi super prioritas perlu didukung dengan infrastruktur bandara yang mumpuni. Pasalnya, bandara sebagai pintu masuk bisa menambah jumlah kunjungan wisatawan di kawasan tersebut. Dasar pemikiran ini mendorong pemerintah melalui Angkasa Pura I menggandeng investor yang mumpuni untuk menaikkan jumlah kunjungan wisatawan asing di Labuan Bajo. Bandara Udara Komodo merupakan bandara pertama yang dikelola dengan skema Kerjasama antara Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU). Konsorsium Cardig Aero Service (CAS) telah ditetapkan sebagai Badan Usaha yang akan mengelola Bandara Komodo. Konsorsium CAS beranggotakan PT Cardig Aero Service (CAS), Changi Airports International Pte Ltd (CAI) dan Changi Airports MENA Pre Ltd.

Pada tahun 2019, PT Angkasa Pura II (Persero) fokus meningkatkan optimalisasi seluruh aset salah satunya Bandara Internasional Kualanamu melalui kemitraan strategis (strategic partnership). Sejalan dengan itu, pengelolaan dan pengembangan Bandara Internasional Kualanamu dilakukan dengan skema kemitraan strategis berjangka waktu 25 tahun dengan nilai kerja sama sekitar US\$6 miliar termasuk investasi dari mitra strategis sedkitinya Rp.15 triliun. Skema kemitraan strategis ini akan menggabungkan sumber daya yang dimiliki Angkasa Pura II dan mitra strategis, sehingga dapat mengakselerasi pengembangan Bandara Internasional Kualanamu menjadi pintu gerbang utama internasional serta Kawasan bisnis di wilayah barat Indonesia. Adapun dalam mencari mitra strategis ini Angkasa Pura II menggelar tender secara profesional serta transparan yang diikuti berbagai perusahaan global. Setelah melewati rangkaian proses tender, ditetapkan GMR Airports Netherlands B.V., sebagai pemenang tender.

Penetapan pemenang tender ini juga melalui proses evaluasi oleh tim juri yang berasal dari pakar industri penerbangan, praktisi, akademisi, dan Angkasa Pura II, serta didampingi oleh notaris dan Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP).

GMR Airports Netherlands merupakan Strategic Investor yang dimiliki oleh GMR Group asal India dan Aéroports de Paris Group (ADP) asal Prancis, dimana merupakan jaringan operator bandara yang melayani penumpang terbanyak di dunia. Saat ini GMR Airport

mengelola New Delhi's Indira Gandhi International Airport (Best Airport in India and Central Asia by Skytrax 2019-2021), lalu Hyderabad International Airport di India, Bidar Airport di India, Mactan Cebu International Airport di Filipina, serta tengah mengembangkan Goa International Airport di India, Visakhapatnam International Airport di India, dan Crete International Airport di Yunani. Angkasa Pura II dan GMR Airports Netherlands akan menjadi pemegang saham di joint venture company (JVCo) yakni PT Angkasa Pura Aviassi, yang menjadi pengelola Bandara Internasional Kualanamu. Angkasa Pura II menguasai mayoritas 51% saham di PT Angkasa Pura Aviassi, sementara GMR Airports Netherlands sebesar 49%.

Pada tahun 2023 Kementerian Badan Usaha Milik Negara, berencana akan menggabungkan PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II menjadi Angkasa Pura Indonesia. Pada tanggal 9 September 2024, Menteri Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Erick Thohir meresmikan penggabungan PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II menjadi PT Angkasa Pura Indonesia atau InJourney Airports. Penggabungan ini diharapkan meningkatkan efisiensi dan efektivitas transportasi udara di Indonesia, serta memperkuat posisi Indonesia sebagai salah satu operator bandara terbesar di dunia dan penggabungan ini diharapkan dapat menekan biaya logistik di Indonesia yang masih tinggi dan meningkatkan konektivitas udara untuk mendukung pertumbuhan industri pariwisata. InJourney Airports akan mengelola 37 bandara komersial di Indonesia, menangani lebih dari 170 juta penumpang setiap tahun, dan berpotensi menjadi salah satu dari lima operator bandara terbesar di dunia.

II. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah Normatif yang didukung dengan data empiris disebut dengan penelitian lapangan yaitu mengkaji ketentuan hukum yang berlaku serta apa yang terjadi dalam kenyataannya di masyarakat. Penelitian yang dilakukan secara langsung ke lokasi yang akan menjadi obyek penelitian pada *ANALISIS YURIDIS STRATEGIC PARTNERSHIP BANDAR UDARA INTERNASIONAL KUALANAMU TERHADAP PENINGKATAN PENERBANGAN DOMESTIK DAN INTERNASIONAL*.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

Regulasi dan Kebijakan yang Mengatur Bandar Udara di Indonesia

Regulasi dan kebijakan yang mengatur bandar udara di Indonesia melibatkan berbagai peraturan yang ditetapkan oleh pemerintah untuk memastikan keselamatan, keamanan, dan

efisiensi operasional. Berikut adalah beberapa peraturan kunci yang mengatur kegiatan di bandar udara:

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

UU ini merupakan dasar hukum utama yang mengatur seluruh aspek penerbangan di Indonesia, termasuk pengoperasian bandar udara.¹ Beberapa poin penting dalam UU ini terkait bandar udara adalah:

- a. Pengaturan tentang keselamatan dan keamanan penerbangan.
- b. Pengaturan terhadap penyelenggaraan dan pengelolaan bandar udara oleh badan usaha yang ditunjuk.
- c. Pemberian izin operasional bandar udara serta kewajiban untuk mematuhi standar keselamatan dan keamanan yang ditetapkan oleh otoritas penerbangan.
- d. UU ini juga mencabut UU Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan.

Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan

PP ini mengatur lebih lanjut tentang penyelenggaraan penerbangan, termasuk pengelolaan bandar udara.² Dalam PP ini, dijelaskan tentang:

- a. Pembagian peran antara pemerintah pusat dan daerah dalam pengelolaan bandar udara.
- b. Standar pelayanan kepada pengguna jasa bandar udara, termasuk aspek keselamatan, keamanan, dan kenyamanan penumpang.
- c. Tanggung jawab pengelola bandar udara dalam menyediakan fasilitas yang memadai bagi operasional penerbangan.

Peraturan Menteri Perhubungan

- a. **PM 81 Tahun 2021:** Mengatur kegiatan perusahaan di bandar udara, menggantikan PM 33 Tahun 2021 yang dianggap tidak sesuai dengan perkembangan hukum. Peraturan ini menetapkan bahwa badan usaha yang menyelenggarakan bandar udara secara komersial dapat dilakukan oleh BUMN, BUMD, atau badan hukum Indonesia.³

¹ <https://www.hukumku.id/post/aturan-keselamatan-penerbangan>. Diakses 13 Januari 2025 Pukul 13.23 WIB.

² <https://jdih.maritim.go.id/id/peraturan-pemerintah-republik-indonesia-no-32-tahun-2021>. Diakses 13 Januari 2025 Pukul 13.31 WIB.

³ <https://jdih.maritim.go.id/cfind/source/files/permenhub/2021/permenhub-no.-81-tahun-2021-1.pdf>. Diakses 13 Januari 2025 pukul 13.16 WIB.

- b. **PM 9 Tahun 2024:** Mengatur keamanan penerbangan nasional dengan menetapkan istilah dan tanggung jawab menteri dalam pengelolaan keamanan di bandar udara. Penetapan sistem keamanan disesuaikan dengan jumlah penumpang yang diperkirakan.⁴

Badan Usaha dan Sertifikasi

- a. Badan usaha yang ingin mengoperasikan bandar udara harus memiliki sertifikat standar dari Kementerian Perhubungan. Proses perizinan dilakukan melalui sistem online single submission (OSS), yang memudahkan pengajuan izin usaha.⁵
- b. Sertifikat ini berlaku selama badan usaha tersebut menyelenggarakan kegiatan pelayanan jasa kebandarudaraan dan harus diperbarui sesuai ketentuan yang berlaku.⁶

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah

UU ini juga memengaruhi pengelolaan bandar udara, terutama yang dikelola oleh pemerintah daerah. Bandar udara yang dikelola oleh pemerintah daerah harus mematuhi ketentuan yang ada dalam UU ini terkait otonomi daerah dan kewenangan daerah dalam pengelolaan fasilitas publik, termasuk bandar udara.

Keselamatan dan Keamanan Penerbangan (Safety and Security)

Salah satu aspek yang sangat penting dalam pengelolaan bandar udara adalah keselamatan dan keamanan penerbangan. Regulasi yang mengatur keselamatan dan keamanan penerbangan di Indonesia mengacu pada standar internasional yang ditetapkan oleh **International Civil Aviation Organization (ICAO)** dan implementasinya dalam peraturan nasional yang meliputi:

- a. Keamanan fasilitas bandar udara untuk mencegah ancaman terorisme, penyelundupan, dan tindak kriminal lainnya.
- b. Prosedur keselamatan yang melibatkan sistem pengendalian lalu lintas udara, pemeriksaan penumpang, barang bawaan, dan pengelolaan risiko operasional di bandar udara.

Regulasi Lingkungan

⁴ <https://peraturan.bpk.go.id/Details/283365/permenhub-no-9-tahun-2024>, Diakses 13 Januari 2025 pukul 13.19 WIB.

⁵ Pasal 26 ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 81 Tahun 2021 Tentang Kegiatan Pengusahaan di Bandar Udara.

⁶ Pasal 10 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 33 Tahun 2021 tentang Kegiatan Pengusahaan Di Bandar Udara.

Bandar udara juga harus mematuhi regulasi lingkungan hidup yang mengatur dampak operasional bandar udara terhadap lingkungan sekitar. Beberapa peraturan terkait:

- a. **Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup:** Mengatur mengenai pentingnya analisis mengenai dampak lingkungan (AMDAL) dalam pembangunan dan pengoperasian bandar udara.
- b. **Peraturan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK)** terkait pengelolaan limbah, emisi gas buang, dan kebisingan yang dihasilkan oleh operasional bandar udara.⁷

Transportasi merupakan salah satu sarana yang sangat dibutuhkan untuk mendukung kegiatan Pembangunan suatu wilayah. Salah satu layanan transportasi yang saat ini terus berkembang dan sangat mempengaruhi pengembangan ekonomi suatu negara adalah transportasi udara yang di dukung dengan infrastruktur bandar udara dan mampu melayani kegiatan penerbangan. Menurut Undang – Undang Nomor 40 Tahun 2012, Bandara merupakan suatu unsur yang memiliki peranan penting dalam penyelenggaraan penerbangan dengan selamat, aman, lancar, tertib, nyaman, dan berdayaguna, serta dapat berperan dalam hal pemerataan, pertumbuhan, dan sebagai pendorong maupun penggerak untuk menunjang pembangunan nasional.

Kebandarudaraan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penyelenggaraan bandar udara dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi keselamatan, keamanan, kelancaran, dan ketertiban arus lalu lintas pesawat udara, penumpang, kargo dan/atau pos, tempat perpindahan intra dan/atau antar moda.⁸ Tatanan Kebandarudaraan Nasional adalah sistem kebandarudaraan secara nasional yang menggambarkan perencanaan bandar udara berdasarkan rencana tata ruang, pertumbuhan ekonomi, keunggulan komparatif wilayah, kondisi alam dan geografi, keterpaduan intra dan antarmoda transportasi, kelestarian lingkungan, keselamatan dan keamanan penerbangan, serta keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya.⁹

Menurut PP RI No.70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan, Pasal 1 Ayat 1, bandar udara adalah lapangan terbang yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang, dan atau bongkar muat kargo dan atau pos, serta dilengkapi

⁷ <https://pslb3.menlhk.go.id/portal/peraturan-nasional>. Diakses 13 Januari 2025 Pukul 13.44 WIB.

⁸ Pasal 1 Angka 1 Undang Undang No. 1 Tentang Penerbangan dan PM.69 Tahun 2013 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional.

⁹ Pasal 1 Angka 2 Undang Undang No. 1 Tentang Penerbangan dan PM.69 Tahun 2013 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional.

dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antar moda transportasi.

Langkah-Langkah Yang Diambil Dalam Membangun *Strategic Partnership*

Langkah-langkah yang dapat diambil untuk melakukan *strategic partnership* adalah:¹⁰

1) Definisikan tujuan bersama

Tentukan tujuan bersama yang ingin dicapai oleh kedua belah pihak melalui kemitraan tersebut. Tujuan ini harus saling menguntungkan dan relevan bagi semua pihak yang terlibat.

Identifikasi keuntungan bersama

Tentukan manfaat apa yang akan didapatkan oleh setiap pihak dari kemitraan tersebut. Dapat berupa akses ke pasar baru, peningkatan reputasi merek, berbagai sumber daya, atau pengembangan produk bersama.

2) Pilih mitra yang tepat

Pilih mitra yang memiliki nilai, visi dan tujuan yang sejalan dengan Perusahaan. Memastikan bahwa nilai-nilai dan budaya Perusahaan juga kompatibel untuk mencegah konflik di masa depan.

3) Buat kesepakatan yang jelas

Buat perjanjian tertulis yang mencakup semua detail kemitraan, termasuk tanggung jawab masing-masing pihak, kontribusi yang diharapkan, pembagian keuntungan dan hukum yang mengatur kerjasama tersebut.

4) Komunikasi terbuka

Menjaga komunikasi saling terbuka dan jujur antara semua pihak yang terlibat. Dengan berbagai informasi secara terbuka.

5) Fokus pada keberlanjutan

Kemitraan strategis yang sukses membutuhkan komitmen jangka Panjang. Berfokus pada Pembangunan hubungan jangka Panjang daripada hanya mencari keuntungan jangka pendek.

6) Evaluasi

¹⁰ <https://mtarget.co/blog/apa-keuntungan-strategic-partnership/>. Diakses 14 January 2025 Pukul 20.09 WIB.

Secara teratur tinjau kinerja kemitraan dan evaluasi apakah tujuan bersama tercapai. Jika perlu, sesuaikan strategi atau tindakan untuk memastikan bahwa kemitraan tetap relevan dan bermanfaat.

7) Hormati perbedaan

Hormati perbedaan antar mitra strategis, karena ini adalah cara untuk mengintegrasikan perbedaan tersebut dengan lancar ke dalam kemitraan.

Kelebihan *Strategic Partnership* PT Angkasa Pura II Dengan GMR Airports Netherland B.V.

Visi dari PT Angkasa Pura Aviiasi yang ingin mengembangkan Bandara Internasional Kualanamu sebagai *International Hub* bagian barat Indonesia. Visi ini dapat dicapai dengan adanya misi, yaitu meningkatkan traffic penumpang dengan memanfaatkan lokasi strategis, *long-term masterplan* untuk melengkapi pertumbuhan, menciptakan bandara Asia yang maju secara digital dan siap untuk masa yang akan datang, pengalaman komersial yang *unparalleled & seamless*.¹¹

Tujuan *strategic partnership* di Bandara Internasional Kualanmu dalam bentuk Expansion the traffic adalah menambahkan traffic dari internasional ke kualanamu, dengan cara pesawat terbang asing/internasional melakukan transit ke kualanamu. Dalam bentuk Expertise sharing adalah dengan berbagi keahlian dalam pengelolaan bandara yang berkelas untuk dunia dengan cara berbagi informasi dengan pihak luar mengenai penerbangan yang ada di bandara internasional kualanamu. Dalam bentuk Equity partnership adalah antara Angkasa Pura II dan GMR Airports akan berbagi pendaan sehingga pengembangan Bandara Internasional Kualanamu dapat di akselerasi dan pengelolaan dapat menerapkan best global practice.

keunggulan dari *strategic partnership* PT Angkasa Pura II dengan GMR Airports Netherland B.V. adalah adanya penambahan flight pesawat terbang yang ada di Bandara Internasional Kualanmu, seperti contohnya adanya penerbangan langsung dari Medan ke Banda Aceh, Medan ke Jeddah, Medan ke Denpasar, dan lain sebagainya dimana menyebabkan penambahan penumpang karena tidak adanya transit penerbangan ke kota kota yang telah disebutkan diatas.

¹¹ https://kc.umn.ac.id/id/eprint/28819/3/BAB_II.pdf. Diakses 14 January 2025 Pukul 19.52 WIB.

Kelemahan *Strategic Partnership* PT Angkasa Pura II Dengan Gmr Airports Netherland B.V.

Secara geografis, Asia Selatan dekat dengan Indonesia. Bandara tersebut sudah melakukan penerbangan internasional dan bisa bersaing dengan Bandara Changi di Singapura. Secara geografis, Kualanamu memang lebih unggul tetapi secara ekonomis memang Changi masih lebih murah. Tahun ini Bandara Kualanamu menargetkan ada rute penerbangan langsung ke salah satu negara di Asia Selatan, yaitu India dan pengelola juga sudah berbicara dengan sejumlah maskapai penerbangan untuk membuat rute langsung ke India.

Prinsip melakukan kerja sama penerbangan itu adalah resiprokal, yaitu kalau mereka bersedia menyediakan penerbangan langsung ke Kualanamu maka maskapai Indonesia juga akan melakukan penerbangan langsung ke India. Bandara tersebut dijadikan sebagai pusat persinggahan Asia Tenggara mengingat Medan menjadi kota terbesar keempat di Indonesia. Itu membuat posisi Bandara Kualanamu menjadi strategis, di pinggir dan paling dekat dengan India, Pakistan, dan Bangladesh. Karena pasar yang disasar bandara ini adalah para penumpang dari India dan kawasan sekitarnya. Selain itu, di Medan juga terdapat kawasan industri besar seperti Deli Serdang Regency dan lain sebagainya. Bandara tersebut juga dekat dengan kawasan ekonomi khusus Danau Toba.

Di dekat bandara ini juga terdapat kawasan-kawasan ekonomi zona eksklusif Lalu lintas bandara sudah seharusnya bertumbuh di Medan, dalam hal ini Bandara Kualanamu. Jika dilihat domestik produknya di atas rata-rata nasional, sehingga ini momen tepat bagi kita untuk membuat kesan bandara tersebut menjadi pusat persinggahan di barat Indonesia. Bandara Internasional Kualanamu Deli Serdang sebagai international hub penerbangan Indonesia-Asia Selatan dioperasikan oleh PT Angkasa Pura Aviassi, perusahaan gabungan atau joint venture antara PT Angkasa Pura II (Persero) dengan GMR Airports Consortium.

Berdasarkan data yang diperoleh, yang menjadi tantangan dari *strategic partnership* PT Angkasa Pura II dengan GMR Airports Netherland B.V. adalah masih terjadinya transit di Kuala Lumpur dan Singapura ketika melakukan perjalanan keluar negeri, disebabkan karena biaya avtur pesawat terbang masih relatif mahal di Kualanamu dibanding Kuala Lumpur dan Singapura. Hal ini disebabkan karena pemerintah kurang memberikan support kepada Bandara yang ada di Indonesia. Peraturan mengenai biaya avtur pesawat terbang diatur dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2005 tentang Perlakuan Pajak Pertambahan Nilai Atas Penyerahan Avtur Untuk Keperluan Penerbangan Internasional.

Untuk menjadikan Bandara Kualanamu sebagai Bandara Hub Internasional seperti yang telah dicantumkan dalam tujuan *strategic partnership* dibutuhkan dukungan dari semua pihak. Mulai dari pemerintah selaku pembuat regulasi, pelaku industri, hingga sektor pariwisata. Dan di perlukannya fasilitas yang memadai memajukan Bandara Kualanamu sebagai Bandara Hub Internasional seperti Bandara Udara Internasional Changi Singapura.

Agar dapat memenuhi tantangan yang ada, dalam mengatur pembangunan ekonomi di Indonesia belum maksimal karena masih adanya disharmoni peraturan perundang-undangan atau banyaknya peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai *strategic partnership* seperti contohnya ada dalam Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007, Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal yang menyebabkan kebingungan masyarakat, menghambat pertumbuhan ekonomi dan dapat menimbulkan konflik antara pemerintah dengan masyarakat. Sehingga sampai dengan saat ini, *strategic partnership* yang dilakukan Bandara Internasional Kualanamu hanya terlihat pada penambahan rute penerbangan pesawat terbang.

IV. KESIMPULAN

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal, *strategic partnership* yang dilakukan oleh bandara internasional kualanamu telah sesuai dengan aturan hukum yang ada dan memberikan kepastian hukum karena adanya penanaman modal asing dalam Undang-Undang wajib dalam bentuk Perseroan terbatas dan berkedudukan diwilayah Republik Indonesia dan saham yang dimiliki oleh PT Angkasa Pura II adalah sebesar 51%.

DAFTAR PUSTAKA

- Angkasa Pura 2, AP II Umumkan Pemenang Tender Kemitraan Strategis Bandara Internasional Kualanamu, <https://angkasapura2.co.id/id/news/event/pers/753-ap-ii-umumkan-pemenang-tender-kemitraan-strategis-bandara-internasional-kualanamu>. \
- Angkasa Pura II, Sejarah, <https://www.angkasapura2.co.id/id/about?activeTab=history>.
- <https://ekbis.sindonews.com/read/987561/34/kantongi-nama-investor-bos-ap-i-beberkan-progres-akuisisi-bandara-komodo-1672848113>
- https://kc.umn.ac.id/id/eprint/28819/3/BAB_II.pdf.
- <https://money.kompas.com/read/2021/11/23/160733626/gmr-airports-consortium-terpilih-sebagai-mitra-strategis-ap-ii-kembangkan>.
- <https://mtarget.co/blog/apa-keuntungan-strategic-partnership/> Diakses 29 Maret 2024 Pukul

22.57 WIB.

<https://mtarget.co/blog/apa-keuntungan-strategic-partnership/>.

<https://pslb3.menlhk.go.id/portal/peraturan-nasional..>

Investor.id, Sejarah Baru Kebandarudaraan, <https://investor.id/business/373005/sejarah-baru-kebandarudaraan>,¹ <https://www.hukumku.id/post/aturan-keselamatan-penerbangan>¹
<https://jdih.maritim.go.id/id/peraturan-pemerintah-republik-indonesia-no-32-tahun-2021>.¹ <https://jdih.maritim.go.id/cfind/source/files/permenhub/2021/permenhub-no.-81-tahun-2021-1.pdf> .¹ <https://peraturan.bpk.go.id/Details/283365/permenhub-no-9-tahun-2024..>

JICT CSR, Tentang JICT, <https://www.jictcsr.com/tentang-jict/> .

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, Menhub Berharap Penggabungan Angkasa Pura Tingkatkan Layanan Kebandarudaraan, <https://dephub.go.id/post/read/menhub-berharap-penggabungan-angkasa-pura-tingkatkan-layanan-kebandarudaraan..>

Pasal 1 Angka 1 Undang Undang No. 1 Tentang Penerbangan dan PM.69 Tahun 2013 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional.

Pasal 1 Angka 2 Undang Undang No. 1 Tentang Penerbangan dan PM.69 Tahun 2013 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional.

Pasal 10 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 33 Tahun 2021 tentang Kegiatan Pengusahaan Di Bandar Udara.

Pasal 26 ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 81 Tahun 2021 Tentang Kegiatan Pengusahaan di Bandar Udara.

PT Angkasa Pura Aviiasi, Dampak COVID-19 Jumlah Penumpang Pesawat di Bandara PT Angkasa Pura II Kuartal I/2020 Turun 4,84%,
<https://www.angkasapura2.co.id/id/news/event/pers/438-dampak-covid-19-jumlah-penumpang-pesawat-di-bandara-pt-angkasa-pura-ii-kuartal-i2020-turun-484> .

PwC, Hang Nadim Airport development: Batam intensively seeking strategic partner, <https://www.pwc.com/id/en/media-centre/infrastructure-news/november-2023/hang-nadim-airport-development-batam-intensively-seeking-strategic-partner.html> . \

Sitti Subekti, Sri Hapsari Winahyu, Jurnal Strategi Pengembangan Bandar Udara Komodo Labuan Bajo, 2015.