



Pengkajian Angkutan Udara Perbatasan di Kabupaten Kapuas Hulu Kalimantan Barat

Border Air Transport Assessment in Kapuas Hulu District West Kalimantan

Lita Yarlina¹⁾ dan Evy Lindasari²⁾

Puslitbang Perhubungan Udara, Jl. Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat 10110

Email: litayarlina2112@gmail.com

INFO ARTIKEL

Histori Artikel:

Diterima: 8 Juli 2015

Direvisi: 16 September 2015

Disetujui: 29 September 2015

Keywords:

Air transport, border area, Kapuas Hulu

Kata kunci:

angkutan udara, daerah perbatasan, Kapuas Hulu

ABSTRACT / ABSTRAK

Kapuas Hulu district located in the West Kalimantan province. It takes about forty five minutes flight to capitalcity Pontianak using ATR 42 series 300 and F27 or approximately 16 hours by land transportation. This district is one of the border area with Malaysia region. This study aim to evaluate the air transport infrastructure in the Kapuas Hulu District West Kalimantan. The goal is to provide recommendations for the development of air transport services in the border area of Kapuas Hulu District West Kalimantan. This research used SWOT analysis in order to determine the strengths, weaknesses, opportunities and threats in the border area Kapuas Hulu West Kalimantan. From the calculation of the weighting and the rating, the Kapuas Hulu has more strength than weakness, as well as a greater opportunity than a threat, the right strategy is SO strategy (aggressive) is located in quadrant (2.48: 3.02). There are many opportunities in this district. Furthermore it also has strength in natural resources and tourism.

Kabupaten Kapuas Hulu terletak di Provinsi Kalimantan Barat, Waktu tempuh ke Pontianak kurang lebih empat puluh lima menit penerbangan menggunakan Pesawat Udara jenis ATR 42 Seri 300/F27 atau kurang lebih 16 jam dengan kendaraan darat. Kabupaten ini merupakan salah satu daerah perbatasan dengan wilayah Malaysia. Maksud penelitian ini untuk mengevaluasi ketersediaan sarana dan prasarana angkutan udara di daerah Kabupaten Kapuas Hulu Kalimantan Barat. Tujuannya adalah memberikan rekomendasi untuk pengembangan pelayanan angkutan udara di daerah perbatasan Kabupaten Kapuas Hulu Kalimantan Barat. Metode yang digunakan adalah analisis SWOT agar dapat mengetahui kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman di daerah perbatasan Kabupaten Kapuas Hulu Kalimantan Barat. Dari hasil perhitungan pembobotan dan rating bahwa Kabupaten Kapuas Hulu mempunyai kekuatan lebih besar dibanding kelemahan, serta peluang lebih besar dari pada ancaman, maka strategi yang tepat adalah strategi SO (agresif) terletak di kuadran (2,48 : 3,02) ini merupakan situasi banyaknya peluang yang sangat besar di kabupaten ini serta mempunyai kekuatan di kabupaten ini yaitu meningkatkan pemanfaatan potensi sumber daya alam dan pariwisata.

PENDAHULUAN

Daerah perbatasan merupakan wilayah yang berada pada tepat di batas wilayah kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) dengan negara tetangga. Permasalahan yang sering terjadi di wilayah perbatasan adalah keterlambatan pembangunan baik secara perekonomian, sumber daya manusia, infrastruktur, kemampuan keuangan lokal (celah fiskal), aksesibilitas dan karakteristik daerah. Salah satu permasalahan riil yang terjadi di daerah perbatasan adalah adanya ketimpangan dalam hal pembangunan infrastruktur dan pelayanan transportasi. Pembangunan infrastruktur seperti jalan raya dan ketersediaan moda transportasi yang minim dan mahal mengakibatkan masyarakat lebih memilih untuk memanfaatkan pelayanan transportasi di negara tetangga. Masyarakat di daerah perbatasan memenuhi kebutuhan hidupnya dengan menyeberang ke negeri seberang. Bahkan ada masyarakat di daerah perbatasan yang memiliki mata pencaharian di negeri tetangga secara ilegal.

Ketimpangan pembangunan yang cukup tinggi antara Indonesia dan Malaysia menyebabkan masyarakat di wilayah perbatasan tersebut memenuhi kebutuhan hidupnya di Malaysia. Kondisi ini tentunya dikarenakan pembangunan yang terlambat dan fasilitas transportasi yang minim di daerah perbatasan. Hal ini berimbas pada minimnya pasokan barang dan kebutuhan yang lain ke daerah perbatasan.

Kawasan perbatasan memiliki nilai strategis bagi suatu Negara dalam mendukung keberhasilan pembangunan, hal tersebut dikarenakan kawasan perbatasan merupakan representatif nilai kedaulatan suatu negara, bermula dari kawasan perbatasan akan mendorong perkembangan ekonomi, sosial budaya dan kegiatan masyarakat lainnya yang akan saling mempengaruhi antara Negara, sehingga berdampak pada strategi keamanan dan pertahanan Negara. Kawasan perbatasan suatu Negara merupakan manifestasi utama kedaulatan wilayah Negara.

Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 26 tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, Indonesia memiliki 9 (sembilan) kawasan perbatasan negara yang terdiri atas 3 kawasan perbatasan darat, yaitu berbatasan dengan negara Malaysia di Pulau Kalimantan, Timor Leste di Pulau Timor (NTT), dan Papua New Guinea di Pulau Papua; serta 6 (enam) kawasan perbatasan laut yang berbatasan dengan negara India, Malaysia, Singapura, Vietnam, Filipina, Palau, Timor Leste, dan Australia. Pengembangan kawasan perbatasan diarahkan untuk keutuhan dan kedaulatan NKRI.

Kabupaten Kapuas Hulu, secara astronomis berada pada 0,50 Lintang Utara sampai 1,40 Lintang Selatan dan 111,40° sampai 114,10° Bujur Timur dengan ibukota Putussibau. Kabupaten Kapuas Hulu merupakan kabupaten terluas kedua (setelah Kabupaten Ketapang) di Kalimantan Barat. Luas Kabupaten Kapuas Hulu seluruhnya adalah 31.162 km², setara dengan 20,33% dari luas Kalimantan Barat secara keseluruhan yang mencapai 146.807 km². Secara administrasi batas-batas wilayah Kabupaten Kapuas Hulu adalah di sebelah Utara berbatasan dengan Negara Bagian Sarawak (Malaysia Timur); di sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Murung Raya Provinsi Kalimantan Tengah dan Kabupaten Kutai Barat Provinsi Kalimantan Timur; sebelah Barat dengan Kabupaten Sintang; serta di sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Sintang dan Provinsi Kalimantan Tengah.

Secara umum letak Kabupaten Kapuas Hulu memanjang dari arah Barat ke Timur, dengan jarak tempuh terpanjang ±240 Km dan melebar dari Utara ke Selatan ±126,70 Km serta merupakan Kabupaten paling Timur di Provinsi Kalimantan Barat. Jarak tempuh dari Ibukota Propinsi (Kota Pontianak) adalah ±657 Km melalui jalan darat (±16 jam), ±842 Km melalui jalur aliran Sungai Kapuas, dan ± 1 jam penerbangan menggunakan Pesawat Udara jenis ATR 42 Seri 300 atau F27 dari Bandar Udara Pangsuma Putussibau.

Maksud penelitian ini adalah untuk mengevaluasi ketersediaan sarana dan prasarana angkutan udara di daerah perbatasan Kabupaten Kapuas Hulu Kalimantan Barat, yang bertujuan untuk memberikan rekomendasi bagi pengembangan pelayanan angkutan udara di daerah perbatasan Kabupaten Kapuas Hulu Kalimantan Barat. Permasalahan yang ingin dicarikan solusinya adalah bagaimana ketersediaan sarana dan prasarana angkutan udara dan prospek pengembangan (infrastruktur) Bandar Udara Pangsuma Putussibau dalam mendukung aksesibilitas dari dan ke daerah perbatasan di Kabupaten Kapuas Hulu Kalimantan Barat.

Kabupaten Kapuas Hulu sebagai Kawasan Perbatasan Negara merupakan kawasan strategis nasional dari sudut kepentingan pertahanan dan keamanan negara selain merupakan kawasan yang berfungsi bagi pertahanan kedaulatan negara, berfungsi pula sebagai sarana perwujudan kehidupan sosial ekonomi masyarakat yang sejahtera, dan sekaligus menjaga kelangsungan fungsi perlindungan dan konservasi hutan tropis dunia sehingga Kabupaten Kapuas Hulu sebagai Kawasan Perbatasan Negara di Kalimantan yang memerlukan prioritas dalam percepatan pembangunan.

TINJAUAN PUSTAKA

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara. Martono (2011:1) mengemukakan bahwa perjalanan dengan menggunakan pesawat udara lebih cepat, nyaman dapat menjangkau tujuan yang jauh tanpa hambatan atau kemacetan seperti perjalanan dengan menggunakan moda transportasi jalan.

Definisi pengangkutan udara menurut ordonansi pengangkutan udara adalah orang atau badan hukum yang mengadakan

perjanjian angkutan untuk mengangkut penumpang dengan pesawat terbang dan dengan menerima suatu imbalan. Menurut Salim (2006:102) fungsi angkutan udara adalah penyediaan jasa angkutan udara serta meningkatkan pelayanan, peningkatan armada/pesawat udara serta menjaga keselamatan penumpang selaku pemakai jasa, pengembangan jasa-jasa angkutan udara atas dasar pertumbuhan ekonomi (*rate of growth*).

Konsep dasar perbatasan berdasarkan Pasal 1 *Montevideo Convention on the right and duty of the states* 1993, menetapkan bahwa sebagai suatu kesatuan negara harus memiliki 4 (empat) kualifikasi yaitu 1) memiliki penduduk yang tetap, 2) wilayah dengan batas-batas yang jelas, 3) pemerintah yang efektif, dan 4) memiliki kemampuan untuk mengadakan hubungan dengan negara lain. Intisari dari uraian di atas dapat diletakkan pada perspektif kedaulatan sebuah negara, dimana penegasan batas wilayah negara merupakan manifestasi dari kedaulatan sebuah negara. Teori ini diperkenalkan oleh Stephen B. Jones (1945) dalam bukunya yang berjudul *Boundary-Making: Handbook for Statesmen, Treaty Editor, and Boundary Commissioner*. Di Indonesia teori ini dipopulerkan oleh Dr. Sobar Sutisna (Bakosurtanal, Unhan), di mana dari sisi kearsipan nasional, teori ini dapat mempermudah dalam melihat lahir-hidup dan matinya suatu negara. Teori ini menjelaskan tahapan klasik pengelolaan wilayah perbatasan yakni: *alokasi, delimitasi, demarkasi, dan administrasi*.

Dalam bukunya Stephen B. Jones (1945) menyebutkan bahwa lokasi teritorial suatu wilayah ditentukan berdasarkan keputusan atau pernyataan politik, selanjutnya delimitasi batas ditentukan sesuai dengan perjanjian (*treaty*) yang telah mengikatnya. Untuk menegaskan batas di lapangan, maka dilakukan penegasan batas (*demarkasi*) dan akhirnya dilakukan pengadministrasian batas. Pengadministrasian batas ini dalam

implementasinya dijadikan acuan dalam penentuan cakupan pengelolaan.

Teori lain tentang hal ini juga diperkenalkan oleh Martin Pratt (2009) dalam *Boundary-Making, Challenges & Opportunity* yang mengemukakan konsep sedikit berbeda dengan teori klasik dengan memulai dari *delimitation, demarcation, maintenance*, dan diakhiri dengan *management*. Menurut Sutaat (2012), daerah perbatasan adalah wilayah kabupaten/kota yang secara geografis dan demografis berbatasan langsung dengan tetangga dan/atau laut lepas. Dalam Undang-Undang Nomor 26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang, kawasan perbatasan negara meliputi kawasan perbatasan darat dan kawasan perbatasan laut termasuk pulau-pulau kecil terluar.

Pengertian daerah perbatasan menurut UU No. 26 Tahun 2007 (Dr. Suprayoga Hadi, Bappenas, Maret 2010), adalah wilayah kabupaten/kota yang secara geografis dan demografis berbatasan langsung dengan negara tetangga dan/atau laut lepas. Kawasan perbatasan negara meliputi kawasan perbatasan darat dan kawasan perbatasan laut termasuk pulau-pulau kecil terluar. Dalam Undang-undang RI Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara, kawasan perbatasan adalah bagian wilayah negara yang terletak pada sisi dalam sepanjang batas wilayah Indonesia dengan negara lain, dalam hal batas wilayah negara di darat, kawasan perbatasan berada di kecamatan

METODOLOGI

Pelaksanaan kegiatan survei pengumpulan data di lapangan yaitu data primer merupakan data yang diperoleh secara langsung melalui sebaran kuesioner kepada responden/sumber data yang menjadi obyek penelitian. Data sekunder merupakan data yang diperoleh dengan mengumpulkan buku referensi yang akan digunakan dalam penelitian ini. Disamping itu juga akan mengumpulkan data-data dilokasi survei seperti data potensi wilayah,

data sarana dan data prasarana bandar udara dll.

Dalam penelitian ini penulis menggunakan jenis penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif yaitu sebuah penelitian yang bertujuan membuat pencandraan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta dan sifat-sifat obyek penelitian (Sumadi Suryabrata, 2003). Prof. DR. Sugiono (2013:29) Statistik Deskriptis adalah statistik yang berfungsi untuk mendiskripsikan atau memberi gambaran terhadap objek yang diteliti melalui data sampel atau populasi sebagaimana adanya, tanpa melakukan analisis dan membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum. Dalam menentukan strategi penelitian ini dengan menggunakan analisis SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats). Berdasarkan J David Hunger & Thomas L. Wheelen (2003 : 193) analisis SWOT merupakan awal proses perumusan strategi, analisis ini juga mengharuskan para manajer strategi untuk menemukan kesesuaian strategi antara peluang-peluang eksternal dan kekuatan-kekuatan internal, disamping memperhatikan ancaman-ancaman eksternal dan kelemahan-kelemahan internal.

PEMBAHASAN

Bandar Udara Pangsuma adalah bandar udara yang terletak di kota Putussibau, Kelurahan Kedamin Hulu, Kecamatan Kedamin, Kabupaten Kapuas Hulu, Kalimantan Barat. Bandar udara ini memiliki ukuran landasan pacu 1.400 m x 23 m/10-28/28 FDYT/5 FCZU. Koordinat/elevasi 010.50.00 S-112.56.00 E/300 FEET; Taxiway 120 m x 18 m; Apron 80 m x 45 m; Strip 1.500 m x 150 m; Overrun R/W 30 m x 30 m; Gedung Terminal (dom) 640 m², dengan kemampuan bisa didarati pesawat jenis ATR-72. Jarak dari pusat kota sekitar 6 km. Saat ini landas pacu sedang diperpanjang hingga 2.250 m. Maskapai penerbangan yang dilayani bandar udara ini adalah Garuda Indonesia dan *Kalstar Aviation*, rute Putussibau-Pontianak

Tabel 1 Jumlah Penerbangan Pesawat dan Jumlah Penumpang Bandar Udara Pangsuma di Kabupaten Putussibau Tahun 2009 s.d 2013

Tahun	Pesawat		Penumpang	
	Datang	Berangkat	Datang	Berangkat
2013	408	408	17053	16772
2012	415	415	12305	12165
2011	180	180	6858	6357
2010	98	98	4754	4878
2009	112	112	4950	4851

Sumber: Bandar Udara Pangsuma-Putussibau, 2014

Tabel 2 Jumlah Bagasi dan Jumlah Barang di Bandar Udara Pangsuma Tahun 2009 s.d 2013

Tahun	Bagasi		Barang	
	Datang	Berangkat	Datang	Berangkat
2013	146136	115544	9281	6163
2012	100440	78762	7260	3075
2011	51875	47022	2929	2994
2010	45017	36472	1658	1139
2009	36901	30838	4144	1052

Sumber: Bandar Udara Pangsuma-Putussibau, 2014

Tabel 3 Rute penerbangan di Bandar Udara Pangsuma

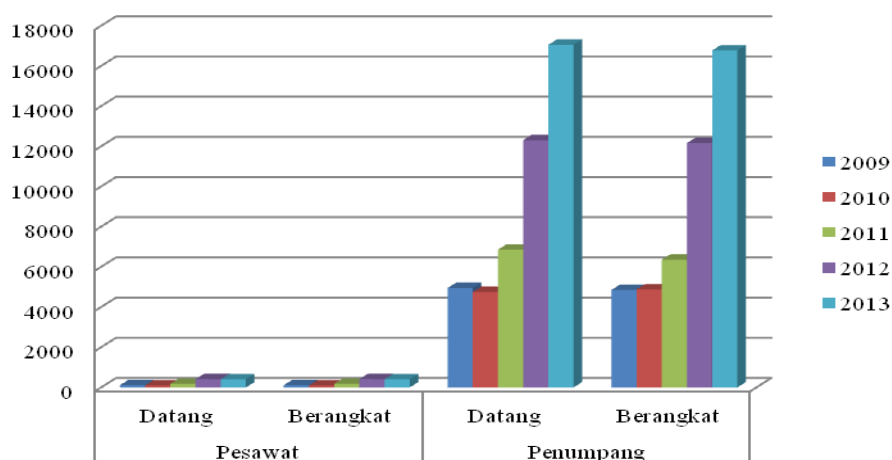
No	Airline	Rute	Pesawat	Frek/mmg
1.	PT. Kalstar	Putussibau - Pontianak	ATR 72-600/ATR 42	14 kali
2.	PT.Susi Air	Putussibau - Sintang -Ketapang	C.212	1 kali
3.	PT.Aviastar	Data Dawai - Putussibau	DHC . 6-300	1 kali

Sumber: Bandar Udara Pangsuma-Putussibau, 2014

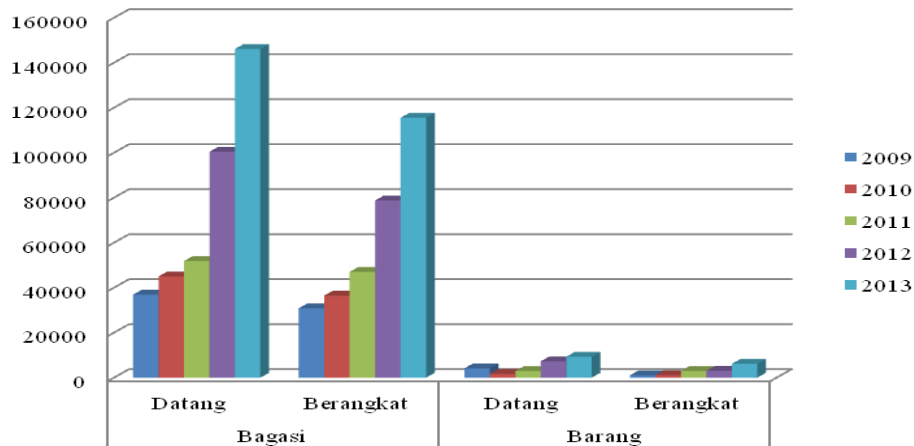
Tabel 4. Pertumbuhan Angkutan Udara di Bandar Udara Pangsuma

Tahun	Pesawat		Penumpang		Bagasi		Barang	
	Total	Pertumb. (%)	Total	Pertumb. (%)	Total	Pertumb. (%)	Total	Pertumb. (%)
2009	224	-	9801	-	67739	-	5196	-
2010	196	-12,50	9632	-1,72	81489	20,29	2797	-46,17
2011	360	83,67	13215	37,19	98897	21,36	5923	111,76
2012	830	130,55	24470	85,16	179202	81,20	10335	74,48
2013	816	-1,68	33825	38,23	261680	46,02	15444	49,43

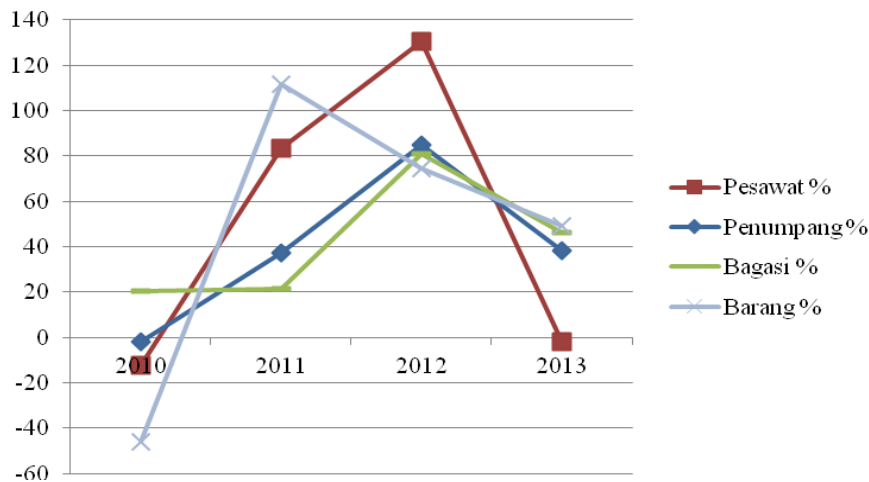
Sumber: Hasil pengolahan data



Gambar 1 Grafik Jumlah Pergerakan Pesawat dan Penumpang di Bandar Udara Pangsuma



Gambar 2 Grafik Jumlah Bagasi dan Barang di Bandara Pangsuma



Gambar 3 Grafik Pertumbuhan Angkutan Udara di Bandar Udara Pangsuma

Potensi Wilayah Kabupaten Kapuas Hulu

Daerah perbatasan merupakan wilayah hukum Negara Kesatuan Republik Indonesia yang berbatasan dengan negara lain, dan batas-batas wilayahnya ditentukan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Keputusan Menteri Negara Pembangunan Daerah Tertinggal Republik Indonesia Nomor 001/Kep/M-Pdt/I/2005 Tentang Strategi Nasional Pembangunan Daerah Tertinggal.

Pembangunan daerah tertinggal merupakan upaya terencana untuk mengubah suatu daerah yang dihuni oleh komunitas dengan berbagai permasalahan

sosial ekonomi dan keterbatasan fisik, menjadi daerah yang maju dengan komunitas yang kualitas hidupnya sama atau tidak jauh tertinggal dibandingkan dengan masyarakat Indonesia lainnya. Pembangunan daerah tertinggal ini berbeda dengan penanggulangan kemiskinan dalam hal cakupan pembangunannya.

Pembangunan daerah tertinggal tidak hanya meliputi aspek ekonomi, tetapi juga aspek sosial, budaya, dan keamanan (bahkan menyangkut hubungan antara daerah tertinggal dengan daerah maju). Di samping itu kesejahteraan kelompok masyarakat yang hidup di daerah tertinggal memerlukan perhatian dan keberpihakan yang besar dari

pemerintah. Maka diperlukan program pembangunan daerah tertinggal yang lebih difokuskan pada percepatan pembangunan di daerah yang kondisi sosial, budaya, ekonomi, keuangan daerah, aksesibilitas, serta ketersediaan infrastruktur masih tertinggal dibanding dengan daerah lainnya.

Kondisi tersebut pada umumnya terdapat pada daerah yang secara geografis terisolir dan terpencil seperti daerah perbatasan

antarnegara, daerah pulau-pulau kecil, daerah pedalaman, serta daerah rawan bencana. Di samping itu, perlu perhatian khusus pada daerah yang secara ekonomi mempunyai potensi untuk maju namun mengalami ketertinggalan sebagai akibat terjadinya konflik sosial maupun politik.

Tabel 5 IFAS Kabupaten Kapuas Hulu, Kalimantan Barat

Faktor-faktor Strategis Internal	Bobot	Rating	Skor
Kekuatan :			
Jumlah penduduk	9,7%	3,0	0,29
PDRB/PAD (pendapatan asli daerah)	4,5%	3,0	0,14
Potensi wilayah (SDA)	17,5%	4,0	0,70
Parawisata	17,0%	3,0	0,51
Nasionalisme	3,5%	3,0	0,11
Total	52%		1,74
Kelemahan :			
Aksesibilitas transportasi rendah	3,5%	3,0	0,11
Fasilitas infrastruktur yang masih minim	10,5%	3,0	0,32
Investasi pembangunan insfrastruktur nimim (terbatasnya anggaran pemda)	3,2%	3,0	3,90
Tingginya angka kemiskinan	2,4%	2,0	0,05
Kapabilitas/kualitas SDM transportasi masih belum memenuhi kreteria yang diinginkan	3,0%	2,0	0,06
Rendahnya produktifitas masyarakat	2,7%	3,0	0,08
Belum optimalnya pemanfaatan sumber daya alam	10,2%	3,0	0,31
Belum jelasnya kewenangan dalam pengelolaan kawasan perbatasan	6,9%	2,0	0,14
Terbatasnya subsidi angkutan udara perintis	5,5%	2,0	0,11
Total	48%		0,74
Total IFAS	1,00		2,48

Sumber: Hasil pengolahan data

Tabel 6 EFAS Kabupaten Kapuas Hulu, Kalimantan Barat

Faktor-faktor Strategis Eksternal	Bobot	Rating	Skor
Peluang			
Regulasi angkutan udara	4,2%	3,0	0,13
Potensi demand	9,2%	3,0	0,28
Kawasan perbatasan sebagai sabuk keamanan wilayah NKRI	14,2%	4,0	0,57
Kegiatan perdagangan negara (BIMP-EAGA)	9,0%	3,0	0,27
Optimalisasi pemanfaatan Sumber Daya Alam	11,7%	3,0	0,35
Total	48%		1,59
Ancaman			
Degradasi nasionalisme masyarakat perbatasan	6,5%	3,0	0,20
Disintregasi daerah perbatasan	9,0%	3,0	0,27
Kondisi sosial ekonomi dinegara tetangga yang lebih baik	11,5%	3,0	0,35
Kesenjangan pembangunan daerah dengan negara tetangga	13,0%	2,0	0,26
Adanya kegiatan ekonomi ilegal (penyelendupan)	7,2%	3,0	0,22
Adanya kegiatan/aktivitas pelintas batas wilayah.	4,7%	3,0	0,14
total	52%		1,43
Total EFAS	100%		3,02

Sumber: Hasil pengolahan data

Kabupaten Kapuas Hulu dengan ibukota Putussibau berbatasan dengan Serawak (Malaysia Timur) merupakan kabupaten terluas kedua di Kalimantan Barat, dengan luas seluruhnya adalah 29.842 km², setara dengan 20,33% dari luas Kalimantan Barat. Dari 23 kecamatan yang ada di Kapuas Hulu kecamatan Putussibau Selatan merupakan kecamatan yang terluas yaitu 5.352,30 km², Kecamatan Putussibau Utara dengan luas 5.204,80 km² dan Kecamatan Embaloh Hulu dengan luas 3.457,60 km². Berdasarkan proyeksi pada tahun 2013 jumlah penduduk di Kabupaten Kapuas Hulu mencapai 236.136 jiwa dengan jumlah penduduk terbanyak adalah Putussibau Utara 25.880, Putussibau Selatan 20.465 dan Silat Hilir 18.039. Sedangkan kecamatan yang memiliki kepadatan penduduk terendah adalah kecamatan Embaloh Hulu yaitu hanya 1 jiwa/km², Kecamatan Batang Lupar dan Putussibau Selatan dengan kepadatan penduduk masing-masing 4 jiwa/km². Hal ini berarti masih banyak sekali lahan kosong yang belum berpenghuni yang bisa dimanfaatkan terutama untuk sektor pertanian.

Pembangunan pertanian tanaman pangan terus ditingkatkan untuk mencapai swasembada pangan daerah, meningkatkan pendapatan dan memperbaiki gizi masyarakat melalui penganekaragaman jenis bahan pangan dengan peningkatan produktifitas dan peningkatan pemanfaatan lahan. Pada tahun 2011 produksinya mencapai 57.305 ton, pada tahun 2012 produksinya mengalami penurunan menjadi 51.494 ton. Penurunan produksi padi menyebabkan rata-rata produksi padi juga mengalami penurunan dari semula 27,03 Kw/Ha pada tahun 2011, menjadi 23,23 Kw/Ha pada tahun 2012.

Ada 9 sektor yang menjadi tolok ukur perekonomian yaitu Pertanian, Pertambangan dan Penggalian, Industri Pengolahan, Listrik, Gas dan Air Bersih, Bangunan, Perdagangan, Hotel dan Restoran, Pengangkutan dan Komunikasi, Keuangan, Persewaan dan Jasa Perusahaan, serta sektor

Jasa. Dominasi sektor pertanian pada pembentukan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Kabupaten Kapuas Hulu beberapa tahun ini masih terjadi. Pada periode tahun 2009-2013, peranan sektor ini berada di atas 30 persen tiap tahunnya. Peranan sektor pertanian pada tahun 2013 didominasi oleh sub sektor tanaman bahan makanan sebesar 12,15 persen. Kontribusi terbesar kedua di sektor pertanian disumbangkan oleh sub sektor kehutanan sebesar 6,32 persen, disusul sub sektor perikanan sebesar 5,41 persen. Untuk sub sektor perkebunan dan peternakan masing-masing menyumbang kontribusi terhadap PDRB sebesar 4,66 persen dan 2,69 persen.

Pemilihan strategi dilakukan dengan menggunakan analisis SWOT yang dibuat berdasarkan hasil analisis faktor-faktor strategi baik eksternal maupun internal. Matrik ini dapat menghasilkan empat set kemungkinan alternatif strategis.

Strategi SO (Kekuatan *Strength* – Peluang *Opportunity*)

Strategi SO ini yaitu strategi memanfaatkan seluruh kekuatan di kabupaten Putussibau untuk merebut dan memanfaatkan peluang sebesar-besarnya.

Strategi WO (*Weakness* – *Opportunity*)

Strategi WO ini bertujuan untuk memperkecil kelemahan-kelemahan internal kabupaten dengan memanfaatkan peluang-peluang yang ada di kabupaten, karena dihalangi oleh kelemahan-kelemahan internal yang ada di kabupaten.

Strategi ST (*Strength* – *Threats*)

Strategi ST berusaha agar kabupaten mampu menghindari atau mengurangi dampak dari ancaman-ancaman eksternal di kabupaten. Hal ini bukan berarti bahwa kabupaten yang tangguh harus selalu mendapat ancaman.

Strategi WT (*Weakness* – *Threats*)

Strategi WT ini merupakan taktik untuk bertahan yang diarahkan untuk mengurangi kelemahan-kelemahan internal serta menghindari para sejumlah kelemahan

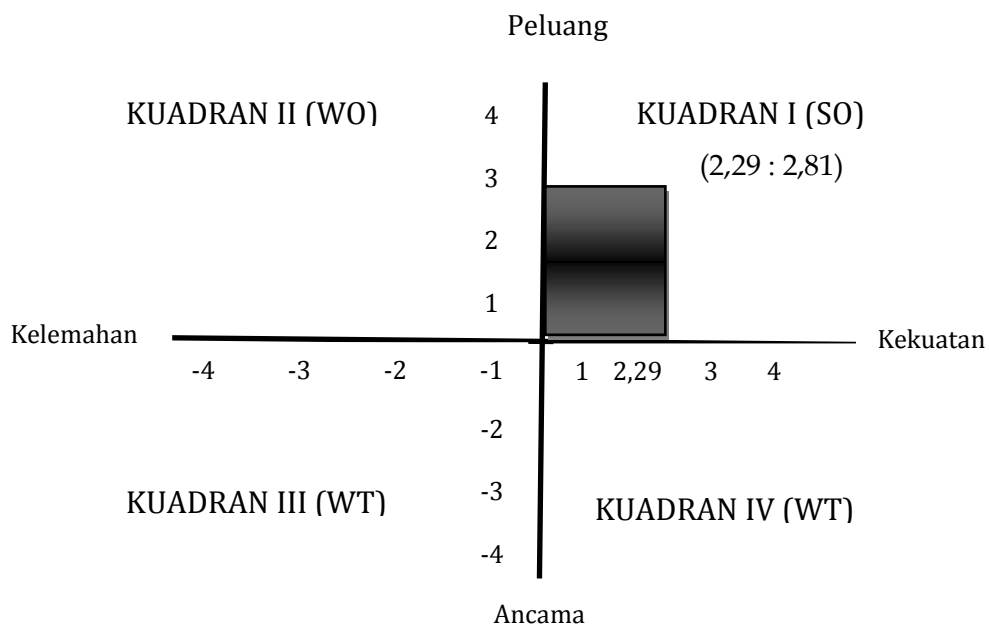
internal dan ancaman eksternal di kabupaten sesungguhnya berada dalam posisi yang berbahaya.

Matrik Analisis Strategi Kabupaten Putusibau

- Strategi SO yaitu Meningkatkan pemanfaatan potensi sumber daya alam dan pariwisata
- Strategi WO yaitu Perbaikan infrastruktur untuk mengoptimalkan pemanfaatan sumber daya alam guna meningkatkan perekonomian di daerah perbatasan.
- Strategi ST yaitu Mengoptimalkan potensi sumber daya alam sektor sosial ekonomi masyarakat di daerah perbatasan.

- Strategi WT yaitu Meningkatkan pembangunan daerah agar sektor sosial ekonomi bisa lebih baik melalui pemanfaatan sumber daya alam dan pembangunan infrastruktur.

Dari hasil perhitungan pembobotan dan rating bahwa Kabupaten Kapuas Hulu mempunyai kekuatan lebih besar dibanding kelemahan, serta peluang lebih besar dari pada ancaman, maka strategi yang tepat adalah strategi SO (agresif) terletak di kuadran (2,48 : 3,02) ini merupakan situasi banyaknya peluang yang sangat besar di kabupaten ini serta mempunyai kekuatan di kabupaten ini yaitu meningkatkan pemanfaatan potensi sumber daya alam dan pariwisata.



Gambar 4. Strategi SO (Kekuatan *Strength* – Peluang *Opportunity*)

Tabel 7. Matrik Analisis Strategi Kabupaten Putussibau

<p>INTERNAL (IFAS)/ EKTERNAL (EFAS)</p>	<p>KEKUATAN (STRENGTH)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Jumlah penduduk 2. PDRB/PAD (pendapatan asli daerah) 3. Potensi wilayah (SDA) 4. Pariwisata 5. Nasionalisme 	<p>KELEMAHAN (WEAKNESS)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aksesibilitas transportasi rendah 2. Fasilitas infrastruktur yang masih minim 3. Investasi pembangunan infrastruktur minim (terbatasnya anggaran pemda) 4. Tingginya angka kemiskinan 5. Kapabilitas/kualitas SDM transportasi masih belum memenuhi kriteria yang diinginkan 6. Rendahnya produktifitas masyarakat 7. Belum optimalnya pemanfaatan sumber daya alam 8. Belum jelasnya kewenangan dalam pengelolaan kawasan perbatasan 9. Terbatasnya subsidi angkutan udara perintis
<p>PELUANG (OPPORTUNITY)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Regulasi angkutan udara 2. Potensi demand 3. Kawasan perbatasan sebagai sabuk keamanan wilayah NKRI 4. Kegiatan perdagangan negara (BIMP-EAGA) 5. Optimalisasi pemanfaatan Sumber Daya Alam 	<p>STRATEGI (S-O)</p> <p>Meningkatkan pemanfaatan potensi sumber daya alam dan pariwisata.</p>	<p>STRATEGI (W-O)</p> <p>Perbaiki infrastruktur untuk mengoptimalkan pemanfaatan sumber daya alam guna meningkatkan perekonomian di daerah perbatasan.</p>
<p>ANCAMAN (THREAT)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Degradasi nasionalisme masyarakat perbatasan 2. Disintegasi daerah perbatasan 3. Kondisi sosial ekonomi dinegara tetangga yang lebih baik 4. Kesenjangan pembangunan daerah dengan negara tetangga 5. Adanya kegiatan ekonomi ilegal (penyelundupan) 6. Adanya kegiatan/aktivitas pelintas batas wilayah. 	<p>STRATEGI (S-T)</p> <p>Mengoptimalkan potensi sumber daya alam sektor sosial ekonomi masyarakat di daerah perbatasan.</p>	<p>STRATEGI (W-T)</p> <p>Meningkatkan pembangunan daerah agar sektor sosial ekonomi bisa lebih baik melalui pemanfaatan sumber daya alam dan pembangunan infrastruktur.</p>

Analisis Jaringan Rute Penerbangan Di Bandar Udara (Kondisi Saat Ini)

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, menyatakan bahwa bandar udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya. Sedangkan angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari

satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara.

Selanjutnya menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 88 Tahun 2013 tentang Jaringan dan Rute Penerbangan menyatakan bahwa jaringan penerbangan adalah kumpulan beberapa rute penerbangan yang merupakan satu kesatuan pelayanan angkutan udara sedangkan rute penerbangan adalah lintasan pesawat udara dari bandar udara asal ke bandar udara tujuan melalui jalur penerbangan yang telah ditetapkan.

Sejalan dengan hal tersebut di atas, jaringan rute penerbangan yang terdapat di kabupaten daerah perbatasan dan maskapai penerbangan yang beroperasi dapat diuraikan pada Tabel 8.

Tabel 8. Rute dan perusahaan angkuta udara yang beroperasi

No	Kabupaten	Airline	Rute	Pesawat	Frek
1.	Kabupaten- Putusibau	PT.Kalstar	Pontianak - Putusibau	ATR - 42	7 kali
		PT. Aviastar	Putusibau - Data Dawai	ATR - 72 DHC 6-300	1 kali
		PT.Susi Air (perintis)	Putusibau - Sintang - Ketapang	C.212	7 kali

Sumber: Statistik Perhubungan Udara 2013

Berdasarkan data rute penerbangan tersebut di atas, menunjukkan bahwa saat ini terdapat lebih kurang 19 rute penerbangan yang dilayani oleh 3 (tiga) maskapai penerbangan dengan menggunakan jenis pesawat ATR, Cessna, dan DHC.

Kabupaten Putusibau perbatasan dengan Malaysia terdapat 3 (tiga) maskapai yang beroperasi dengan melayani 2 (dua) rute Penerbangan yang menghubungkan 3 (tiga) daerah sekitarnya, yakni PT. Kalstar Aviation dengan tipe pesawat ATR 72-600 (72 orang penumpang) dan ATR 42 (50 orang penumpang) melayani rute Putusibau - Pontianak seminggu 7 kali. PT. Aviastar dengan tipe pesawat DHC 6-300 (18 orang penumpang) merupakan penerbangan perintis melayani rute Data Dawai - Putusibau seminggu 1 kali. PT.Susi Air dengan Tipe pesawat C.212 (12 orang penumpang) melayani rute Putusibau -

Sintang - Ketapang seminggu 7 kali. Pada tahun 2013, jumlah pesawat yang berangkat dan datang melalui Bandara Pangsuma Putussibau tercatat sebanyak 408 pergerakan. Angka ini mengalami penurunan 1,67 persen dibandingkan dengan tahun sebelumnya yang mencapai 415 penerbangan.

Bandar Udara Pangsuma Kabupaten Putussibau Kalbar

Dalam rangka mendukung pelayanan angkutan udara di Kabupaten Putusibau terdapat 1 (satu) bandar udara, yakni Bandar udara Pangsuma yang merupakan bandara kelas III dengan kemampuan fasilitas landas pacu hanya dapat didarati pesawat ATR 72. Pertumbuhan angkutan udara di Bandara Pangsuma untuk pertumbuhan pesawat tahun 2013 mengalami penurunan 1,68% dibandingkan dengan tahun 2012 yaitu dari 830

pergerakan pesawat menjadi 816 pergerakan pesawat. Akan tetapi disatu sisi pertumbuhan penumpang tahun 2013 meningkat sebesar 38,23% dengan jumlah penumpang sebanyak 24.470 di tahun 2012 menjadi 33.825 penumpang pada tahun 2013. Demikian juga bagasi meningkat 46,02% tahun 2013 dibandingkan dengan tahun 2012 yaitu 179.202 menjadi 261.680. Selanjutnya pergerakan barang meningkat 49,43% tahun 2013 menjadi 15.444 dari 10.335 pada tahun 2012.

Selama ini tidak punya kendala yang berarti, hanya terkendala cuaca dalam sebuah penerbangan. Sementara untuk kondisi pesawat yang aktif saat ini kondisinya semua layak terbang, karena sebelum terbang, pesawat tersebut diuji terlebih dahulu. Semua pesawat kondisi Bagus, apalagi ATR 72-600, pesawat baru, baru dibeli September 2013, yang ada di Kalbar.

Analisis pengembangan angkutan udara daerah perbatasan

Program pengembangan daerah perbatasan, kegiatan pokoknya, meliputi:

- a. Memfasilitasi dan memotivasi Pemerintah Daerah untuk menjadikan wilayahnya sebagai beranda depan negara dengan mengembangkan pusat pertumbuhan ekonomi;
- b. Meningkatkan kapasitas daerah perbatasan sebagai koridor peningkatan ekspor dan perolehan devisa;
- c. Menyusun rencana strategis pengembangan wilayah perbatasan; dan
- d. Mengembangkan wawasan kebangsaan masyarakat.

Dalam kaitan pembangunan dan pengembangan bandar udara di daerah perbatasan adalah sebagai pendukung keamanan wilayah guna menjaga NKRI dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat (*prosperity*).

Mengacu kebijakan umum pengembangan bandar udara diatas, maka sebagai persyaratan bandara penanganan di daerah

antara lain Bandar udara di daerah perbatasan harus dapat mendukung keamanan wilayah dan mampu melayani pesawat berpenumpang 50 orang dengan daya dukung landasan mampu didarati pesawat sekelas hercules C-130. Bandar udara di daerah perbatasan harus tersedia sarana dan prasarana penunjang bandara sehingga mampu mengelola dan mengendalikan ataupun mampu melayani operasi penerbangan. Fasilitas landasan di daerah perbatasan dengan klasifikasi landasan 3C.

Kriteria penentuan prioritas pengembangan bandar udara perbatasan adalah:

- a. Daerah perbatasan yang berpotensi konflik sosial
- b. Merupakan wilayah penyelundupan (barang dan hewan)
- c. Merupakan daerah tertinggal
- d. Merupakan daerah terisolir
- e. Mempunyai potensi ekonomi wilayah
- f. Jumlah penduduk yang menjadi hinterlandnya cukup besar.

Berdasarkan hasil SWOT Kabupaten Putusibau dengan Bandar udara Pangsuma dengan kemampuan pesawat ATR 72 yaitu strategi SO (kekuatan Strength –peluang Opportunity) **yaitu meningkatkan pemanfaatan potensi sumber daya alam dan pariwisata**). Untuk kapasitas bandara untuk keperluan konektivitas angkutan udara perbatasan lebih ditekankan kepada pelayanan yang cepat dengan aksesibilitas yang mudah, baik pada fasilitas sisi udara maupun sisi darat. Kapasitas yang dimaksud meliputi fasilitas yang tersedia saat ini untuk operasi pesawat yang ada dan kemungkinan pengembangannya meliputi:

- a. panjang dan lebar landasan;
- b. Strip landasan;
- c. panjang lebar taxiway;
- d. panjang dan kedalaman apron
- e. jalan akses dari dan menuju bandara.

Untuk bandar udara di daerah perbatasan harus dapat mendukung keamanan wilayah

(baik secara *security approach* maupun *prosperity approach*) dan bisa didarati pesawat yang lebih besar dari kapasitas yang ada saat ini serta diharapkan juga tersedia fasilitas pendukungnya seperti kespem, navigasi, komunikasi, fuel farm, dan lain-lain. Salah satu indikator utama untuk melihat pertumbuhan perekonomian suatu wilayah adalah pertumbuhan Pendapatan Regional Domestik Bruto (PDRB). PDRB pada dasarnya merupakan penjumlahan dari keseluruhan nilai tambah yang dihasilkan oleh semua aktivitas ekonomi yang berada di suatu daerah. Semakin tinggi PDRB suatu daerah tingkat perekonomiannya juga semakin tinggi, jumlah penduduk juga berpengaruh terhadap tingginya angka PDRB. Daerah yang potensi ekonomi yang tinggi maka perlu dikembangkan bandarannya, karena potensi penumpang yang akan mempergunakan sarana transportasi udara juga tinggi. Aksesibilitas ke daerah tersebut perlu diciptakan dalam rangka memperlancar transportasi untuk menunjang pertumbuhan ekonominya. Program pengembangan daerah perbatasan, kegiatan pokoknya, meliputi:

- a. Memfasilitasi dan memotivasi Pemerintah Daerah untuk menjadikan wilayahnya sebagai beranda depan negara dengan mengembangkan pusat pertumbuhan ekonomi.
- b. Meningkatkan kapasitas daerah perbatasan sebagai koridor peningkatan ekspor dan perolehan devisa.
- c. Menyusun rencana strategis pengembangan wilayah perbatasan; dan
- d. Mengembangkan wawasan kebangsaan masyarakat.

KESIMPULAN

Strategi dalam Matriks SWOT pada Kabupaten Kapuas Hulu, Kalimantan Barat adalah strategi *Strength opportunities* SO (agresif) terletak di kuadran (2,48:3,02) yaitu meningkatkan pemanfaatan potensi sumber daya alam dan pariwisata. Kabupaten Putusibau perbatasan dengan Malaysia terdapat 3 (tiga) maskapai yang beroperasi

dengan melayani 2 (dua) rute Penerbangan yang menghubungkan 3 (tiga) daerah sekitarnya yakni PT. Kalstar Aviation dengan tipe pesawat ATR 72-600 dan ATR 42 melayani rute Putusibau – Pontianak seminggu 7 kali. PT. Aviastar dengan tipe pesawat DHC 6-300 merupakan penerbangan perintis melayani rute Data Dawai – Putusibau seminggu 1 kali. PT.Susi Air dengan Tipe pesawat C.212 melayani rute Putusibau – Sintang – Ketapang seminggu 7 kali.

DAFTAR PUSTAKA

- Abbas, S. (2006), *Manajemen Transportasi*, Jakarta.
- Bengkayang, Kalimantan Barat, Sisiokonsepsia Vol. 17, No. 01, Puslitbang Kesos: Jakarta.
- Daerah Tertinggal, Pulau Terdepan, dan Perbatasan Negara; Bahan Paparan pertemuan di Kementerian Sosial tanggal 3 Maret 2010 di Jakarta.
- Martono K. H., Eka Budi Tjahjono, Yogi Ashari, Wujud Rizaldy, M. Rifni Tahun 2011, *Transportasi Bahan Dan/Atau Barang Berbahaya Dengan Pesawat Udara Berdasarkan Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009*, Penerbit PT.RajaGrafindo Persada, Jakarta.
- J David Hunger & Thomas L.Wheelen (2003 : 193) analisis SWOT.
- Martin Pratt (2009) dalam *Boundary-Making, Challenges & Opportunity Montevideo Convention on the raight and duty of the states* 1993,
- Suprayoga Hadi, DR., (2010). Kebijakan dan Strategi Pemerintah dalam Penanganan
- Prof. DR. Sugiono, (2013), *Statistika Untuk Penelitian*, Alfabeta, Bandung

Sugiyono. (2013), Statistika Untuk Penelitian"". ALFABETA.Bandung

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Undang-undang RI Nomor 43 Tahun 2008 Tentang Wilayah Negara

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 88 Tahun 2013 tentang Jaringan dan Rute Penerbangan

Keputusan Menteri Negara Pembangunan Daerah Tertinggal Republik Indonesia Nomor 001/Kep/M-Pdt/I/2005 Tentang Strategi Nasional Pembangunan Daerah Tertinggal.

<http://balianzahab.wordpress.com/makalah-hukum/hukum-pengangkutan/pengangkutan-udara-dengan-suransi/>