

BIAYA OPERASI DAN SUBSIDI PEMERINTAH TERHADAP PENERBANGAN PERINTIS DI KALIMANTAN TIMUR

Oleh : Ataline Mulliasari, S.T., M.T. *)

ABSTRACT

The research of operating cost and government subsidy side of pioneer flying has been done. It is found out that the operational cost of plane in one route is Rp. 12.000.000, so be needed government subsidy, because if subsidi beremove the passanger get the normally ticket Rp. 195.000 become Rp. 1.460.000.

Keywords : Cost Operation, Subsidize.

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki 5 (lima) pulau besar (Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Irian Jaya) dan ribuan pulau kecil. Tetapi, dengan jumlah penduduk yang sangat banyak, penyebarannya tidak merata karena sebagian besar penduduknya bermukim dipulau Jawa dan pulau Sumatera.

Pulau Kalimantan merupakan salah satu pulau besar di Indonesia dengan jumlah penduduk yang jauh lebih sedikit bila dibandingkan pulau Jawa dan Sumatera. Di pulau ini terdapat 4 (empat) propinsi yaitu propinsi Kalimantan Timur, Kalimantan Barat, Kalimantan Selatan, dan Kalimantan Tengah. Di Kalimantan Timur dengan ibu kota propinsi Samarinda, sebagian besar penduduknya berada dikota itu dan Balikpapan. Sebagian lain dari penduduk Kalimantan Timur tersebar di kabupaten-kabupaten sekitarnya, diantaranya Long Ampung dan Data Dawai.

Meskipun Samarinda merupakan ibukota Propinsi Kalimantan Timur, tetapi bandara besar di propinsi ini terdapat di Balikpapan yaitu Bandara Sepinggian dengan pengelola PT. Angkasa Pura I. Sedangkan di kota Samarinda sendiri terdapat sebuah bandara dengan pengelola Unit Pelayanan Teknis (UPT) Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yaitu Bandara Temindung.

Pada daerah-daerah di wilayah Kalimantan Timur, masih terdapat wilayah yang masyarakatnya kurang merasakan pembangunan daerah diantaranya wilayah Kabupaten Malinau, Kabupaten Kutai Barat, dan Kabupaten Malinau Kecamatan Long Nawang. Hal ini disebabkan tidak adanya transportasi yang dapat memudahkan masyarakat dalam melakukan mobilisasi untuk memperdagangkan hasil alam dan produksi daerahnya.

Transportasi darat untuk menuju kota besar disekitarnya yang diharapkan dapat membuka keterisolasian daerah tidak dapat diwujudkan karena kondisi wilayah yang dihalangi oleh jurang yang curam dan sungai yang berarus deras, sehingga membahayakan bila menjadi sarana transportasi sungai. Sedangkan untuk transportasi laut, wilayah ini tidak berada di posisi tepi pulau. Satu-satunya transportasi yang memungkinkan diwilayah ini adalah transportasi udara.

Untuk mewujudkan sarana dan prasarana transportasi udara diperlukan biaya yang sangat besar baik untuk fasilitas bandara maupun operator penerbangan. Terkait dengan hal tersebut diatas, maka dapat diketahui bahwa biaya operasi (*operating cost*) dari transportasi udara ini sangatlah tinggi. Sehingga bila memperhatikan harga tiket yang ditetapkan oleh Keputusan Menteri Perhubungan, operator penerbangan akan mengalami kerugian yang sangat besar. Kondisi inilah yang membuat bisnis penerbangan ini tidak dilirik oleh operator-operator penerbangan.

Akan tetapi, demi mempertahankan wilayah NKRI, serta membuka keterbelakangan dan keterisolasian sebagian dari wilayah Indonesia, maka transportasi udara ini tetap diperlukan. Oleh sebab itu perlulah pemerintah menyediakannya berupa angkutan udara perintis. Berkaitan dengan penjelasan tersebut di atas, maka perlu dilakukan suatu analisis biaya operasi dan subsidi pemerintah terhadap angkutan udara perintis di Kalimantan Timur (rute penerbangan Samarinda – Long Ampung dan Melak – Data Dawai).

Hal ini dilakukan dengan memperhatikan pokok-pokok permasalahan yaitu kendala apa yang mempengaruhi subsidi pemerintah terhadap angkutan udara perintis, dan bagaimana pengaruh biaya operasi dan subsidi pemerintah terhadap angkutan udara perintis.

Kajian ini dilaksanakan dengan tujuan untuk mengetahui pengaruh biaya operasi dan subsidi pemerintah terhadap angkutan udara perintis. Selain itu, diharapkan hasil kajian ini dapat menjadi bahan pertimbangan bagi pimpinan dalam membuat suatu kebijakan yang berkaitan dengan angkutan udara perintis di wilayah Kalimantan Timur.

DASAR PERTIMBANGAN

Berkaitan dengan tujuan pemerintah untuk membuka keterisolasian beberapa daerah di Kalimantan Timur, maka suatu kebijakan perlu mengacu kebeberapa peraturan yaitu:

1. Undang-Undang No 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, menjelaskan bahwa Angkutan Udara Perintis adalah kegiatan angkutan udara niaga dalam negeri yang melayani jaringan dan rute penerbangan untuk menghubungkan daerah terpencil dan tertinggal atau daerah yang belum terlayani oleh moda transportasi lain dan secara komersial belum menguntungkan.
2. Keputusan Menteri Perhubungan No. 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara :
 - a. Angkutan udara perintis adalah angkutan udara niaga yang melayani jaringan dan rute penerbangan untuk menghubungkan daerah terpencil dengan pedalaman atau daerah yang sukar terhubung oleh moda transportasi lain dan secara komersial belum menguntungkan.
 - b. Rute perintis berfungsi menghubungkan daerah terpencil dan pedalaman serta daerah yang sulit terhubung oleh moda lain.
 - c. Rute penerbangan perintis ditetapkan berdasarkan pertimbangan :
 - 1) Untuk menghubungkan daerah terpencil atau pedalaman
 - 2) Untuk mendorong pertumbuhan dan pengembangan wilayah
 - 3) Untuk mewujudkan stabilitas pertahanan dan keamanan negara

Menurut *Studi Kinerja Fasilitas Keselamatan Penerbangan Pada Bandar Udara Yang Melayani Penerbangan Perintis di Kawasan Timur Indonesia (2008)* yang dikaji oleh Pusat Litbang Perhubungan Udara¹, masalah pembangunan Kawasan Timur Indonesia memang sangat spesifik dan kompleks, dengan demikian usaha untuk

meningkatkan kegiatan pembangunan Kawasan Timur Indonesia memerlukan perhatian khusus dan keterlibatan semua pihak melalui upaya bersama secara terpadu.

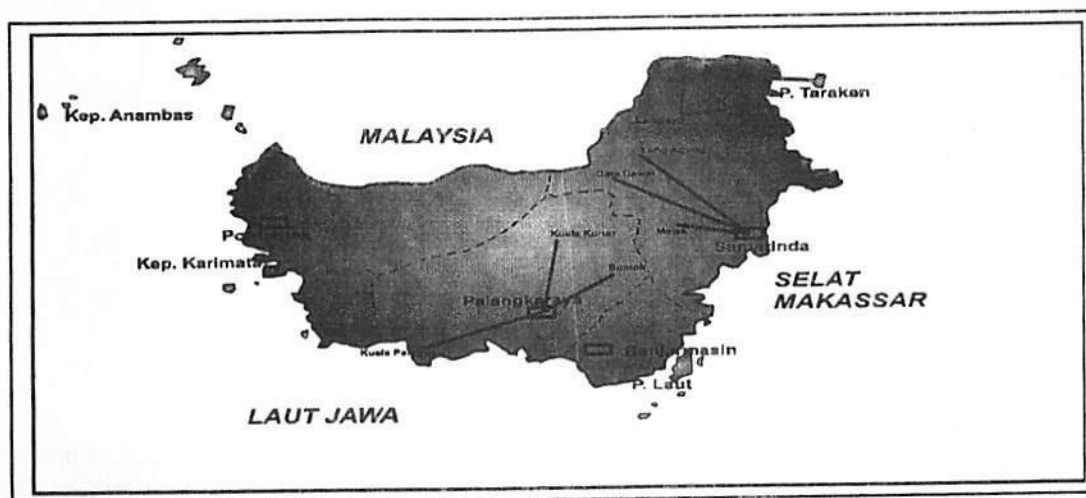
Potensi Kawasan Timur Indonesia ini (termasuk wilayah Kalimantan Timur) tidak diragukan lagi besarnya, jenisnya, nilai ekonominya, tetapi tetap akan menjadi potensi bila tidak disentuh dengan tangan pembangunan yang dapat mengelola menjadi bahan yang bernilai ekonomi tinggi dan penghasil devisa negara.

Keberadaan Undang-Undang No. 32 tentang Pemerintah Daerah, memberikan peluang yang lebih besar, lebih terencana dan penuh inovatif untuk mengelola sumber daya alam yang tersedia pada suatu wilayah, meskipun tetap memperhatikan kelestarian lingkungan wilayah.

Oleh sebab itu, untuk memacu dan meningkatkan pemerataan pembangunan serta stabilitas nasional dilakukanlah suatu kebijakan nasional agar wilayah terisolasi, terpencil dan terbelakang dapat dihubungkan dengan moda transportasi jalan, sungai, danau, penyeberangan, laut dan udara, maka pemerintah mengalokasikan anggaran berupa subsidi angkutan perintis.

Perkembangan bandar udara yang dilayani penerbangan perintis dua tahun terakhir mengalami peningkatan yaitu pada tahun 2007 sebanyak 82, sedangkan pada tahun 2008 menjadi 85 (*Studi Kinerja Fasilitas Keselamatan Penerbangan Pada Bandar Udara Yang Melayani Penerbangan Perintis di Kawasan Timur Indonesia*¹).

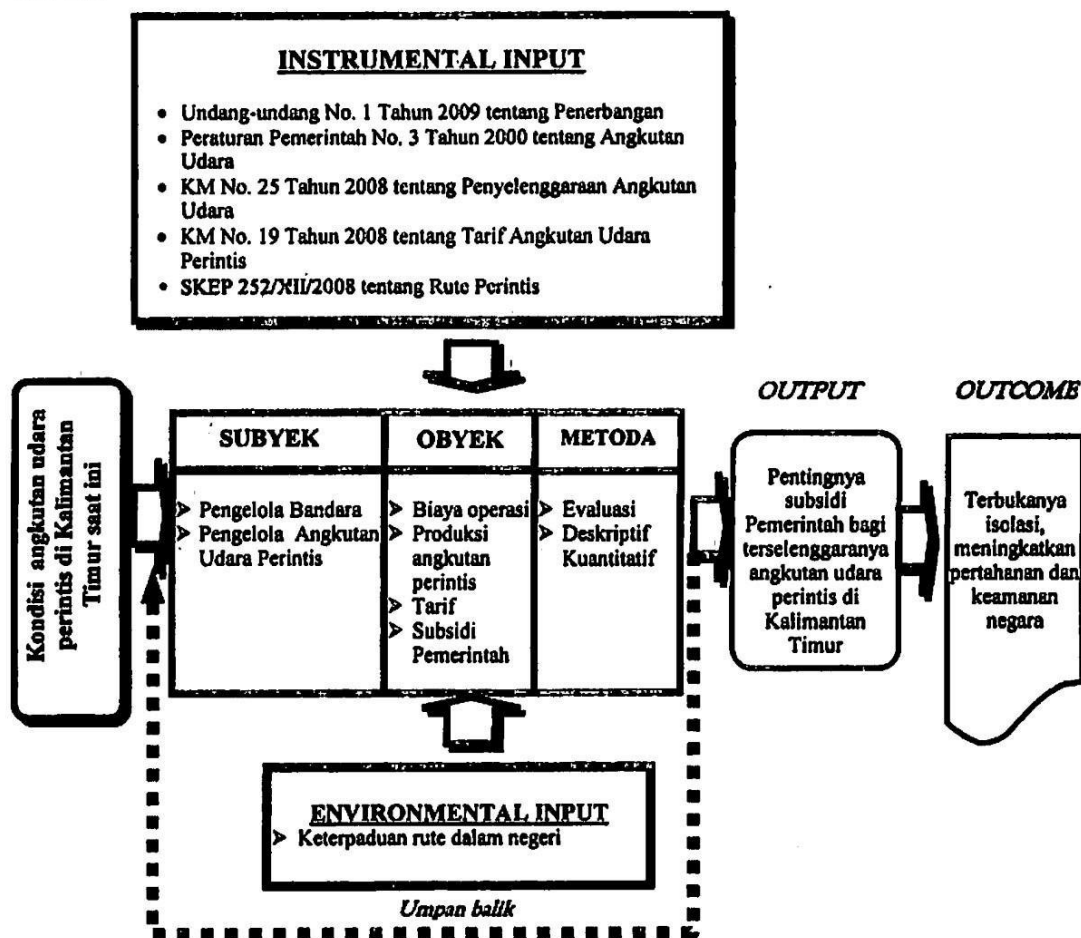
Sedangkan lapangan terbang bandar udara yang dilayani penerbangan perintis yang termasuk di Kawasan Timur Indonesia pada tahun 2007 adalah 74 lokasi menjadi 77 lokasi pada tahun 2008 atau mengalami peningkatan 4,05%. Jumlah yang dapat dilayani pada tahun 2007 adalah 68, sedangkan tahun 2008 menjadi 72. Kondisi ini diakibatkan karena pada tahun 2007 terdapat 6 bandar udara belum siap didarati pesawat perintis karena faktor kondisi permukaan landasan yang masih dalam peningkatan kualitas permukaan.



Gambar 1 : Rute Penerbangan Perintis di Pulau Kalimantan

Pelayanan penerbangan angkutan udara perintis dilakukan oleh perusahaan penerbangan yang memenangkan tender setiap tahun anggaran. Namun, terbatasnya jumlah perusahaan penerbangan memiliki pesawat melayani rute penerbangan angkutan udara perintis. Sehingga nampak bahwa tingkat persaingan antar perusahaan⁹ penerbangan tidak seketat jika dibandingkan penawaran jasa konstruksi dan konsultasi, yang biasanya diikuti 5 s.d. 10 perusahaan.

Secara sederhana pola pikir pengkajian ini bisa dilihat pada gambar 2 di bawah.



Gambar 2 : Pola Pikir

PENELITIAN, HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Unit Pelaksana Teknis (UPT) Bandara Temindung Samarinda pada tanggal 30 dan 31 Maret 2009, untuk rute penerbangan Samarinda – Long Ampung dan Melak – Data Dawai.

Pengumpulan data primer dilakukan melalui proses wawancara dengan Kepala Unit Pelaksana Teknis (UPT) Bandara Temindung Samarinda. Berdasarkan kuesioner yang telah dibuat.

Sedangkan untuk data sekunder didapatkan dari laporan yang berkaitan dengan *operating cost* dan subsidi pemerintah terhadap rute angkutan udara perintis diwilayah Kalimantan Timur. Sedangkan untuk menganalisa data-data yang telah didapatkan (baik berupa data primer maupun data sekunder) adalah sebagai berikut:

1. Dalam melakukan analisis terhadap kendala dan permasalahan pelaksanaan subsidi angkutan udara perintis di Bandara UPT Temindung – Samarinda dilakukan dengan metode kualitatif. Menurut Rusydi Syahra² *Modul Diklat Fungsional Peneliti Tingkat Pertama (Bidang IPS)*. 2008. "*Pengolahan dan Analisis Data*", metode ini merupakan cara untuk menjelaskan, mengamati, membandingkan dan menginterpretasikan pola-pola atau tema yang bermakna dari subjek yang diteliti.

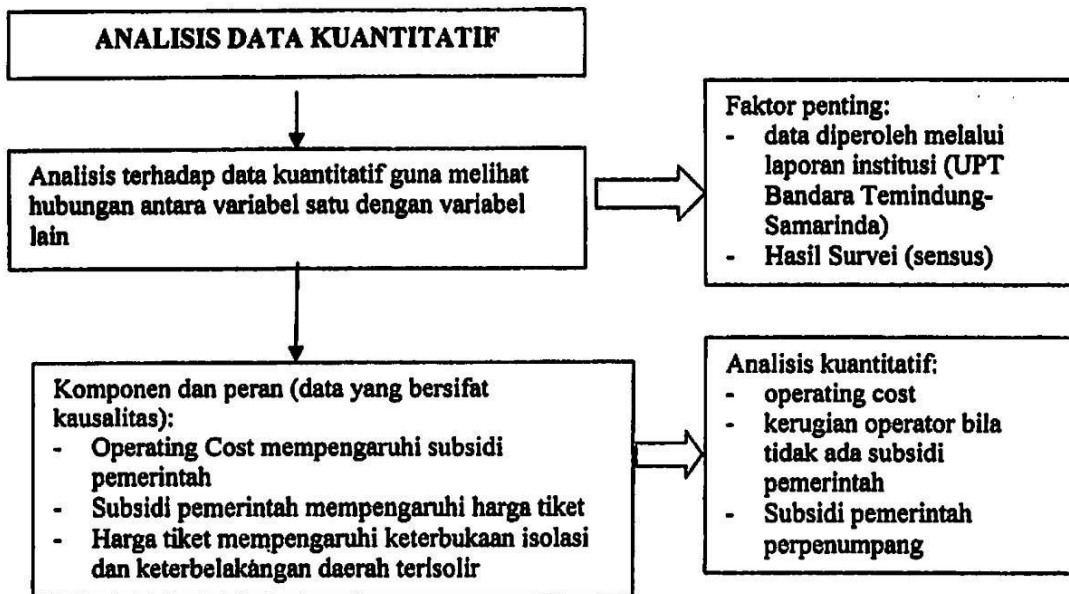
Dalam menganalisis data narasi terdapat beberapa hal yang perlu diperhatikan yaitu:

- a. narasi atau cerita harus dilihat dari fungsi cerita seperti yang dimaksudkan oleh subjek yang menceritakannya
- b. tujuan wawancara narasi adalah untuk menggali bagaimana subjek memandang hubungan antara berbagai peristiwa dan antara peristiwa dengan konteks
- c. analisa narasi bertujuan untuk menemukan bentuk-bentuk dan fungsi narasi

Terkait dengan beberapa hal tersebut diatas, maka wawancara dilakukan dengan bantuan kuesioner terhadap variabel-variabel mengenai kendala dan permasalahan pelaksanaan subsidi angkutan udara perintis Bandara UPT Temindung Samarinda sebagai berikut:

- 1) Regulasi Penerbangan khususnya Pemeringkatan / Kategori Maskapai
- 2) Kelangkaan Avgas
- 3) Keterbatasan Armada / Sarana
- 4) Keterbatasan Prasarana
- 5) Ketidak seimbangan antara jumlah rute dan jumlah maskapai penerbangan
- 6) Fluktuasi Harga BBM Angkutan Udara Perintis.
2. Dalam menganalisis pengaruh subsidi pemerintah terhadap angkutan udara perintis maka dilakukan analisis kuantitatif. Menurut Sukarna Wiranta dan Hariadi Hadi Suwarno dalam modul Diklat Fungsional Peneliti Tingkat Pertama, 2008; analisis data kuantitatif adalah analisis terhadap data kuantitatif guna melihat hubungan antara variabel satu dengan variabel lainnya. Analisis data tersebut terdiri dari komponen atau variabel-variabel data yang bersifat kausalitas yaitu variabel satu mempengaruhi variabel lain. Dalam kajian ini variabel-variabel yang akan mendukung proses analisis adalah sebagai berikut:
 - a. Biaya operasi (*operating cost*)
 - b. Besaran subsidi pemerintah
 - c. Harga tiket
 - d. Frekuensi penerbangan tiap rute perminggu
 - e. Jumlah seat tersedia

Secara detail proses analisis data kuantitatif dapat dilihat seperti pada gambar 3 berikut:



Gambar 3 : Proses analisis data kuantitatif

B. HASIL DAN PEMBAHASAN

Kendala dan permasalahan pelaksanaan subsidi angkutan udara perintis di Bandara UPT Temindung – Samarinda. Pada bagian ini dilakukan analisis secara kualitatif terhadap variabel-variabel kuisisioner sebagai berikut:

Tabel 2

Jawaban kuisisioner kendala dan permasalahan pelaksanaan subsidi angkutan udara perintis di Bandara UPT Temindung – Samarinda

No	Pertanyaan	Jawaban
1	Bagaimana pendapat anda terhadap kendala yang terkait dengan regulasi penerbangan khususnya pemeringkatan / kategori maskapai	• Pemberlakuan pemeringkatan/pengkategorian kepada maskapai yang melayani angkutan udara perintis yang umumnya menggunakan pesawat berpenumpang <30 (khususnya PT.DAS) sangat riskan untuk masuk pada kategori III, artinya AOC dapat dibekukan. • Pembekuan AOC langsung berakibat pada tidak adanya aksesibilitas ke daerah pedalaman Kalimantan Timur, karena sulit mendapatkan maskapai pengganti untuk melayani rute-rute perintis tersebut. • Akibatnya kesinambungan angkutan udara perintis (aksesibilitas) , masyarakat pedalaman tidak dapat terpenuhi, yang berakibat pada munculnya isu-isu disintegrasi NKRI dan tingginya harga kebutuhan pokok di daerah pedalaman.
2	Bagaimana menurut pendapat anda	Untuk kegiatan angkutan udara perintis di wilayah

No	Pertanyaan	Jawaban
	terkait dengan kendala terhadap kelangkaan avgas	provinsi Kalimantan Timur masih menggunakan pesawat yang berbahan bakar avgas. Dalam beberapa waktu terakhir ini sering terjadi kelangkaan avgas, terutama untuk jatah ke Depo Pengisian Pesawat Udara di Bandara Temindung.
3	Bagaimana menurut pendapat anda terkait dengan kendala terhadap keterbatasan armada / sarana	Keterbatasan armada ini akan menjadi kendala pada saat pesawat harus inspeksi, overhaul, atau terjadi kerusakan dsb.
4	Bagaimana menurut pendapat anda terkait dengan kendala terhadap keterbatasan prasarana	Bandar Udara asal dan tujuan masih terbatas prasarananya dari segi panjang efektif landasan, keadaan alam sekitar (<i>obstacle</i>) dan peralatan navigasi yang mengakibatkan akan terbatasnya tipe pesawat yang dapat digunakan, juga terbatasnya jumlah load yang diangkut.
5	Bagaimana menurut pendapat anda terkait dengan kendala terhadap keterbatasan maskapai /airline	Setiap pelelangan angkutan udara perintis propinsi Kalimantan Timur, selalu kekurangan peminat, dan hanya PT.DAS yang mendaftar atau ada yang mendaftar tetapi tidak melanjutkan ke tahapan lelang berikutnya .
6	Bagaimana menurut pendapat anda terkait dengan kendala terhadap jumlah rute angkutan Udara Perintis banyak dan Jumlah Maskapai yang melayani terbatas.	Faktor ini terkait pada butir 3, butir 4, dan butir 5 . Pada saat pelelangan yang mendaftar saja selalu kurang dari 3 (kecuali tahun 2007 ada 3 pendaftar, namun hanya 1 yang memasukkan penawaran), akibatnya pelelangan diulang dan kembali hanya 1 pendaftar. Hal ini mungkin diakibatkan oleh tidak seimbangnya antara jumlah rute perintis yang ada di seluruh Indonesia dengan jumlah airline yang melayani, juga terkait dengan keterbatasan armada yang dimiliki. Contoh PT.DAS yang dalam daftar penguasaan pesawat menguasai 5 unit pesawat BN-2A , 5 unit Cassa 212 melayani rute-rute perintis dan regular di Kalimantan dan Sulawesi.
7.	Fluktuasi Harga BBM Angkutan Udara Perintis	Kenaikan harga avgas yang drastis akibat kelangkaan avgas juga menyebabkan terjadinya kenaikan biaya operasional penerbangan perintis.

1. Biaya operasi (*Operating Cost*)

Sebagai operator angkutan udara perintis, perusahaan penerbangan perlu untuk mempertimbangkan biaya operasionalnya. Faktor faktor tersebut adalah berupa variabel-variabel sebagai berikut:

- a. Jenis/type pesawat : Non Jet/Cassa 212 dan NB 2 A
- Jam terbang/tahun : Jam terbang pertahun
- Kapasitas : Penumpang 18, Kargo 400 kg (Cassa 212)
- : Penumpang 9, Kargo 150 kg (NB 2 A)

Tabel 3
Operating Cost

No	Uraian Operating Cost/jam	Biaya Cassa 212	Biaya BN 2A
1	Biaya sewa pesawat	Rp. 74.400	837.000
2	Biaya Asuransi	Rp. 197.263	1.204.425
3	Gaji Crew	Rp. 280.000	600.000
4	Gaji Teknisi	Rp. 53.333	60.000
5	Pendidikan Teknisi	Rp. 15.500	11.625
6	BBM (Avtur)	Rp. 7.789.012	5.918.715
7	Pelumas	Rp. 66.960	66.960
8	biaya tunjangan allowance	Rp. 314.000	394.500
9	Biaya over houl / pemeliharaan engine	Rp. 330.150	1.446.666
10	Biaya overhoul propeller	Rp. 77.500	204.600
11	Biaya overhoul airframe	Rp. 90.181	89.736
12	Biaya overhoul loading gear	Rp. 186.000	186.000
13	Rotable componen (10%subtotal perawatan)	Rp. 68.383	192.700
14	Kalibrasi (0,7%subtotal perawatan)	Rp. 4.786	13.489
15	Pendukung perawatan (0,7%subtotal perawatan)	Rp. 683	1.927
16	Flight Equipment (0,7%subtotal perawatan)	Rp. 1.367	3.854
17	Consumable part (2%subtotal perawatan)	Rp. 13.676	38.540
18	Corrosive protection correction program	Rp. 3.837	279.000
19	Biaya jasa bandara:		
	Biaya pendaratan	Rp.	2.878
20	Biaya penempatan perjam	Rp. 752	564
21	Biaya pelayanan perjam terbang	Rp. 384.650	1.831
22	Biaya ground handling	Rp. 113.388	111.208
23	Biaya Catering	Rp.	31.400
24	Biaya Organisasi	Rp. 466.666	600.000
25	Biaya Pemasaran	Rp. 106.666	125.000
	TOTAL	10.639.153	12.422.618

2. Subsidi Pemerintah

Subsidi pemerintah diberikan berdasarkan hasil lelang yang dilaksanakan setiap tahun. Pada masing-masing rute penerbangan diberikan subsidi dengan jumlah berbeda memperhatikan biaya operasi (*operating cost*) dan frekuensi penerbangan yang direncanakan.

Jumlah subsidi pemerintah yang diberikan pada masing masing rute penerbangan adalah sebagai berikut:

o Rute Samarinda – Long Ampung (PP) :

- Frekuensi Penerbangan / tahun : 157 x setahun
- *Travel Time* : 90 menit
- *Operating Cost* : Rp. 12.422.618
- Target Keuntungan 10 % Total Operating Cost : Rp. 1.242. 261

Subsidi pemerintah yang diberikan adalah:

$$SP = (157 \times 90/60 \times (12.422.618 + 1.212.261)) \times 2$$

$$SP = \text{Rp. } 6.422.028.000$$

o **Rute Data Dawai – Melak (PP)**

- Frekuensi Penerbangan / tahun : 53 x setahun
- *Travel Time* : 60 menit
- *Operating Cost* : Rp. 10.639.153
- Target Keuntungan 10 % Total Operating Cost: Rp. 1.063.915

Subsidi pemerintah yang diberikan adalah:

$$SP = (53 \times 60/60 \times (10.639.153 + 1.063.915)) \times 2$$

$$SP = \text{Rp. } 1.240.525.240$$

3. Pengaruh Subsidi Pemerintah terhadap angkutan udara perintis

Bagaimanapun juga subsidi pemerintah sangat diperlukan untuk mewujudkan terbukanya jalur transportasi di wilayah yang terisolir. Berkaitan dengan beberapa penjelasan diatas maka dapat diketahui subsidi yang diberikan kepada setiap penumpang dapat dilihat sebagai berikut:

a. **Rute Samarinda – Long Ampung**

Harga Tiket/ Penumpang	:	Rp. 195.000.000
Subsidi Pemerintah	:	Rp. 6.422.028.000
<i>Operating Cost/Rute/terbang</i>	:	Rp. 12.422.618
Frekuensi terbang / tahun	:	157 X
Jumlah seat	:	18

Sehingga Subsidi yang diberikan kepada setiap penumpang adalah sebagai berikut :

$$\text{Subsidi / penumpang} = (6.422.028.000 / 157) / (18 \times 2)$$

$$= \text{Rp. } 1.136.240$$

b. **Rute Melak – Data Dawai**

Harga Tiket/ Penumpang	:	Rp. 160.000.000
Subsidi Pemerintah	:	Rp. 1.240.525.240
<i>Operating Cost/Rute/terbang</i>	:	Rp. 10.639.153
Frekuensi terbang / tahun	:	53 X
Jumlah seat	:	9

Sehingga Subsidi yang diberikan kepada setiap penumpang adalah sebagai berikut :

$$\text{Subsidi / penumpang} = (1.240.525.240 / 53) / (9 \times 2)$$

$$= \text{Rp. } 1.300.341$$

Berkaitan dengan subsidi yang diberikan oleh pemerintah pada setiap penumpang maka dapat juga dilihat berapa kerugian yang dialami oleh operator dan berapa harga tiket yang harus ditanggung oleh penumpang apabila subsidi pemerintah ini dihapuskan. Secara terinci hal-hal tersebut dapat dilihat pada tabel 4 sebagai berikut:

Tabel 4
Pengaruh Subsidi Pemerintah Terhadap Angkutan Udara Perintis

Lokasi	Harga Tiket	Jumlah penumpang	Operating Cost	Subsidi Pemerintah Per Tahun	Frekuensi Penerbangan	Subsidi pemerintah Perpenumpang	Perkiraan Kerugian	Harga Tiket Tanpa Subsidi
Samarinda - Long Ampung	195.000	18	12.422.618	6.422.028.000	157	1.136.240	(10.048.858)	1.331.240
Melak - Data dawai	160.000	9	10.639.153	1.240.525.240	53	1.300.341	(10.499.494)	1.460.341

KESIMPULAN

Dari penelitian kajian terhadap biaya operasi dan subsidi pemerintah terhadap penerbangan perintis di Kalimantan Timur bisa diambil kesimpulan bahwa:

- Besarnya subsidi pemerintah terhadap angkutan udara perintis sangat berpengaruh pada masyarakat disekitar itu. Sehingga apabila subsidi tersebut di hapuskan, maka kerugian yang akan dialami oleh operator penerbangan per terbang sangat tinggi yaitu:
 - Rute Samarinda-Long Ampung Rp. 10.048.858
 - Rute Melak – Data dawai Rp. 10.499.494
 sehingga dapat dipastikan tidak akan ada lagi airline yang bersedia untuk melayani masyarakat di sekitar itu. Apabila dipaksakan pelayanan angkutan udara perintis tersebut tetap diadakan, maka beban tarif tiket yang harus di tanggung masyarakat sangatlah tinggi, yaitu :
 - Rute Samarinda-Long Ampung Rp. 1.331.240
 - Rute Melak – Data dawai Rp. 1.460.341
- Untuk memberikan subsidi kepada operator penerbangan terdapat kendala-kendala yang perlu diperhatikan diantaranya adalah sebagai berikut:
 - Pengkategorian yang dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara kepada operator penerbangan yang melayani angkutan udara perintis sangat riskan karena masuk pada kategori III, sehingga penerbangan ini dapat dibekukan. Pembekuan tersebut berakibat pada tidak adanya aksesibilitas ke daerah pedalaman Kalimantan Timur, karena sulit mendapatkan operator pengganti untuk melayani rute-rute penerbangan perintis tersebut.
 - Kurangnya minat *airline* untuk ikut dalam pelelangan Angkutan Udara Perintis di propinsi Kalimantan Timur, berakibat pada harus diulangnya pelelangan tersebut. Hal ini mungkin disebabkan oleh tidak ada keseimbangan antara jumlah rute perintis di seluruh Indonesia dengan jumlah airline yang melayani.

DAFTAR PUSTAKA

- Pusat Litbang Perhubungan Udara. 2008. *Studi Kinerja Fasilitas Keselamatan Penerbangan Pada Bandar Udara Yang Melayani Penerbangan Perintis di Kawasan Timur Indonesia*, Badan Litbang perhubungan, Jakarta
- Modul Diklat Fungsional Peneliti Tingkat Pertama. 2008. *Pengolahan dan Analisis Data*.

3. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, *Bab I Ketentuan Umum Pasal 1 (19)*, Departemen Perhubungan
 4. PP No. 3 Th. 2000 *Tentang Angkutan Udara*, Departemen Perhubungan
 5. KM. No. 25 Th 2008 *Tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara*, Departemen Perhubungan
 6. KM. No. 19 Th 2008 *Tentang Tarif Angkutan Udara Perintis*, Departemen Perhubungan
 7. SKEP. 252/XII/2008 *Tentang Rute Perintis*, Departemen Perhubungan
- *) Ataline Muliasari, lahir di Semarang, 8 September 1976, Magister Sistem dan Teknik Transportasi, Calon Peneliti di Badan Litbang Perhubungan

