



**SEKRETARIAT JENDERAL DAN BADAN KEAHLIAN
DEWAN PERWAKILAN RAKYAT REPUBLIK INDONESIA**

**RISALAH RAPAT
KOMISI V**

- Tahun Sidang : 2017 - 2018
Masa Sisang : III
Jenis Rapat : RDP
Hari, Tanggal : Selasa, 29 Januari 2019 :
Pukul : 14.00 WIB
Sifat Rapat : -
Pimpinan Rapat : Ir. H. Sigit Sosiantomo, Wakil Ketua Komisi V
- Sekretaris Rapat : Dra. Prima M.B. Nuwa, M.Si., Kabagset Komisi V DPR RI
Tempat : Ruang Rapat Komisi V DPR RI (KK V)
- Acara : Raker Komisi V DPR RI dengan Menhub, dengan Dirjen Hubda, Dirjen HUBUD, KNKT, PT. ASDP Indonesia Ferry, seluruh Dirut Maskapai Penerbangan
- Anggota Yang Hadir : **PIMPINAN**
1. Ir. Fary Djemy Francis, MMA
 2. Ir. H. Sigit Sosiantomo

ANGGOTA

FRAKSI PDI- PERJUANGAN

1. Ir. Sudjadi
2. Hj. Sadarestuwati, SP, M.MA
3. Alex Indra Lukman
4. Dr. H. Rahmat Nasution Hamka, SH., M. Si.

FRAKSI PARTAI GOLKAR

- 1.
- 2.

FRAKSI PARTAI GERINDRA

1. Ir. H. Bambang Haryo Soekartono
- 2.

FRAKSI PARTAI DEMOKRAT

1. Drh. Jhoni Allen Marbun, MM
2. Willem Wandik, S.Sos

FRAKSI PARTAI AMAMAT NASIONAL

1. H. A. Bakri H.M., S.E
2. Hj. Intan Fitriana Fauzi, S.H., LLM

FRAKSI PARTAI KEBANGKITAN BANGSA

- 1.
- 2.

FRAKSI PARTAI Keadilan Sejahtera

- 1.
- 2.

FRAKSI PARTAI PERSATUAN PEMBANGUNAN

- 1.
- 2.

FRAKSI PARTAI NASIONAL DEMOKRAT

- 1.
- 2.

FRAKSI PARTAI HANURA

- 1.
- 2.

A. ANGGOTA KOMISI VIII DPR RI

..... Anggota izin

B. PEMERINTAH

1. Sekjen Perhubungan
2. Dirjen Perhubungan Darat
3. Dirjen Perhubungan Udara
4. Ketua KNKT
5. Ketua Airnav
6. Ketua Inaca
7. Seluruh Maskapai Nasional

JALANNYA RAPAT :

KETUA RAPAT F - PKS (Ir. H. SIGIT SOSIANTOMO)

Yth. mitra mitra kami yang hadir pada kesempatan ini sesuai dengan undangan yang sudah kami sampaikan bahwa acara Rapat Dengar Pendapat pada hari ini agendanya adalah:

1. Membahas mengenai pemberlakuan Permenhub BM Nomor 88 tahun 2014, dan Permenhub BM Nomor 104 Tahun 2017;
2. Membahas mengenai kesiapan Indonesia dalam menyelenggarakan kontrol navigasi di wilayah udara atau *FIR* dan membahas bagasi cuma – cuma yang banyak menimbulkan polemik di masyarakat, kami mendengar suara – suara dari masyarakat oleh karena itu kami memanggil mitra – mitra terkait untuk menjelaskan secara jelas tanpa ada yang ditutup – tutupi yang terkait dengan

persoalan – persoalan berkembang seperti persoalan *free baggage allowance*, beberapa penerbangan dan sudah memberlakukan penghapusan bagasi cuma – cuma ada Lion Air dan Wings Air sementara Citylink akan menghapuskan bagasi cuma - cuma pada tanggal 8 Januari kalau tidak salah, kami ingin kejelasannya;

3. Dan yang terakhir kami ingin mengetahui tentang persoalan yang lebih detail tingginya harga tiket domestik baru - baru ini dan mungkin masih sampai sekarang.

Bapak – Bapak Pejabat eselon I Kementerian Perhubungan, Ketua KNKT, para undangan, Anggota Komisi V yang kami hormati,

Pada tanggal 12 Desember yang lalu, Komisi V telah menerima kunjungan DPP Gabungan Pengusaha Nasional Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan, GAPASDAP yang menyampaikan aspirasi terkait pemberlakuan Permenhub Nomor 88 Tahun 2014 tentang pengaturan ukuran kapal penyeberangan di lintas Merak - Bakauheni dan Permenhub Nomor 104 Tahun 2017 tentang penyelenggaraan angkutan penyeberangan.

Menurut informasi GAPASDAP saat ini hanya 40% dari 68 kapal ferry yang beroperasi di penyeberangan Merak - Bakauheni yang merupakan lintasan terpadat di Indonesia, sisanya terpaksa lego jangkar di luar area pelabuhan menunggu jatah operasi. Dermaga yang tersedia di Merak – Bakauheni hanya 6 pasang yang setiap dermaganya maksimal melayani 6 kapal perhari, artinya jumlah kapal yang bisa dilayani yang bisa melayani hanya 36 unit sisanya masih harus berada diluar kolam untuk melakukan antrian, dalam sebulan kapal kapal itu paling banyak hanya 12 kali, 12 hari per layar.

Dengan pemberlakuan Permenhub tersebut dikhawatirkan akan mematikan dan menyulitkan pengembangan angkutan penyeberangan. Padahal dalam undang - undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran disebutkan bahwa pemerintah harus memberikan iklim kondusif guna memajukan industry angkutan di perairan, antara lain adanya kemudahan di bidang perpajakan dan permodalan dalam pengadaan kapal serta adanya kontrak jangka Panjang untuk angkutan dengan tetap menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran. Untuk itulah maka kami meminta penjelasan dari pemerintah terkait dengan pemberlakuan dua Permenhub tersebut bagaimana seandainya diberlakukan padahal Permenhub tersebut sudah lama, kenapa tidak ada sosialisasi sebelumnya sehingga memudahkan pemberlakuan Permenhub atau seandainya sekarang akan diberlakukan bagaimana langkah – langkah mengantisipasi hal – hal yang terkait sebagaimana tadi yang sudah disebutkan.

Untuk agenda kedua sebagaimana kita ketahui bahwa ruang udara diatas riil danatuna atau yang dikenal *Fligth Information Region, FIR* Natuna masih dikelola oleh Singapura, penetapan *FIR* berawal dari forum yang diselenggarakan oleh IQ pada tahun 1946, pada saat itu IQ memberi mandat kepada Singapura untuk mengelola wilayah udara diatas kepulauan Riau dan Natuna .pemberian mandat dilakukan oleh IQ kepada Singapura disebabkan karena Indonesia saat itu dinilai belum memiliki kemampuan mumpuni dalam tehnologi pengaturan lalu lintas udara sipil Atau *Air Traffic system*. Pada tahun 2019 pemerintah berencana untuk mengambil alih pengelolaan Ruang udara tersebut dari Singapura terkait dengan hal itu Komisi V ingin memperoleh penjelasan dari Dirjen Perhubungan Udara mengenai kesiapan dari Pemerintah baik aspek infrastruktur, tehnologi ESDM yang ada, mohon juga dapat disampaikan estimasi penerimaan Negara yang berpotensi diperoleh apabila pengelolaan ruang udara tersebut dapat diambil alih oleh

pemerintah. Saya kira ini diskusi-diskusi yang menarik beberapa pekan atau bulan yang lalu kami mendapat kunjungan dari Indonesia Aviation and, apa IAAW kalau ga salahnya *Indonesia Aviation And Air osfis Watt*, kami mendapat kunjungan dari Lembaga pemerhati Aviasi dan udara, apa namanya dan angkutan udara yah yang menceritakan bahwa sesungguhnya dari sisi SDM, Indonesia ini mampu untuk mengelola *FIR*, karena jumlah *traffic* diatas, jumlah *traffic* di Jakarta atau Pelabuhan terbesar di Indonesia atau di Soekarno Hatta itu sudah lebih padat dari pada yang Singapura.

Penerbangan domestik sudah lebih padat dari pada yang ada Singapura, jadi secara SDM dan tehnologi kita mampu dan mumpuni oleh karena itu kami ingin mendengarkan apalagi tadi ada *Cas* ketika pesawat melintas tentu akan mendatangkan PNPB, PNPB maaf PNPB ke negara, kami ingin mendengarkan penjelasan lebih lanjut dari persoalan ini pada Pemerintah pada rapat kita kali ini, selanjutnya terkait dengan kebijakan beberapa Maskapai Nasional yang menghapus bagasi cuma – cuma kami ingin mendengar juga penjelasannya, kami harap kebijakan itu juga melihat daya beli masyarakat, yah kita berharap masyarakat tidak merasa di perberat beban untuk melakukan kunjungan dengan tambahan-tambahan biaya sebagaimana tadi, demikian pengantar dari kami saya kira cukup jelas ya pak, selanjutnya sebelum penjelasan dari eselon I kami ingin minta kepada dua mitra kami yaitu dari Angkasa Pura I dan II, siapa yang mewakili dan jabatannya apa kemudian yang kedua dari maskapai penerbangan, kami minta untuk memperkenalkan diri, dari ASDP silahkan juga nanti disampaikan.

Saya kira itu, sebelum kami berikan kepada eselon I Kementerian Perhubungan baik Perhubungan udara atau darat, atau pak Sekjen nanti yang ngatur kami persilahkan para mitra kami untuk menjelaskan, silahkan siapa dulu dari Angkasa Pura I, silahkan berdiri yang Angkasa Pura I, silahkan pak nama dan jabatan.

ANGKASA PURA I:

Pak Ketua kurang kurang kedengaran disini, kurang kedengaran tidak kedengaran disini, pakai mic yang ada di depan,
Baik kami ulangi,

PT. ANGKASA PURA I:

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

Selamat siang dan salam sejahtera bagi kita semua, ijinakan pertama kali saya menyampaikan permohonan maaf bahwa Direksi kami berhalangan untuk hadir, pertama Direktur Operasi tadi malam masuk Rumah Sakit, Bapak mungkin sudah menjenguk, kemudian saya selaku Vais Presiden dari Airport Operation diminta untuk hadir di forum yang terhormat ini untuk mewakili dalam rangka membahas permasalahan – permasalahan yang sedang terjadi di dunia penerbangan khususnya menyangkut *Free Baggage Halloween*, ijin kami menyampaikan bapak persiapan Angkasa Pura I menyangkut Free

KETUA RAPAT:

Sebentar pak, Bapak perkenalan dulu yah, oh Baik cukup yah kenapa Pak Direktornya tidak hadir,

PT. ANGKASA PURA I:

Pak Dirut Operasi masuk rumah sakit, tadi pak dirut saya konfirmasi ada kepentingan yang tidak bisa ditinggalkan,

KETUA RAPAT:

Baik lanjut ya sementara nanti kita akan sampaikan kepada anggota, bagaimana anggota, Angkasa Pura II silahkan pak, pakai mic yang ada didepan pak, ga pak pakai mic iya

PT. ANGKASA PURA II:

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

Memperkenalkan pak nama Joko Muryatmojo, Jabatan Direktur operasi dan tehnik PT. Angkasa Pura II, mewakili Direktur Utama yang saat ini sedang memimpin rapat koordinasi seluruh Kepala cabang pak, yang baru mulai hari ini, jadi menugasi saya untuk menghadiri rapat ini terima kasih.

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Selanjutnya dari ini dulu mitra pemerintah kami dari Airnav, ada pak Novi

AIRNAV INDONESIA (NOVIRIANTO):

Mohon ijin Novirianto pak, Dirut Airnav Indonesia LPPNPI hadir, terima kasih pak.

KETUA RAPAT:

Pak Novi duduk didepan sini, pak Nov, Pak Dirut bisa didepan, selanjutnya dari maskapai oh ya dari ASDP dulu ya, silahkan

DIRUT ASDP:

Terima kasih, saya Ira Puspa Dewi, Direktur Utama ASDP dan saya didampingi oleh Direktur Komersial Yusuf Fadillah, ma kasih.

KETUA RAPAT:

Iya terima kasih ibu dulu, dari maskapai, silahkan memperkenalkan diri.

MASKAPAI GARUDA INDONESIA:

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

Pimpinan dan Anggota yang terhormat, kami dari Garuda Indonesia, perkenalkan nama saya Fikri Ilham Kurniansyah Direktur Niaga Garuda Indonesia dan Bersama Kapten Bambang Adisurya Angkasa, Direktur Operasi mendapat surat kuasa tertulis dari Direktur Utama Garuda Indonesia untuk dan atas nama beliau hadir disini mewakili untuk menjelaskan dan mengambil tindakan-tindakan yang dianggap perlu, karena beliau sedang menjalani cuti, kami mohon maaf dan salam hormat dari beliau ingin sekali hadir dalam kesempatan ini namum karena situasi kondisi beliau tidak ada dan mewakilkan secara resmi tertulis kepada kami berdua untuk mewakili Garuda Indonesia, demikian

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Wa'alaikum salam warahmatullahi wabarakatuh.

Selanjutnya silahkan Bapak-Bapak yang lain, maskapai apa saja, langsung saja silahkan pak,

MASKAPAI LION AIR GROUP:

Selamat siang,

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

Kapten Daniel Putut Kuncoroadi, managing Direktur untuk Lion Air Group, Bersama kami ada Direktur Utama Batik Air Kapten Ahmad Lutfi, kami hadir dan siap menerima arahan, terima kasih pak.

KETUA RAPAT:

Lanjut silahkan,

MASKAPAI SRIWIJAYA GROUP:

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

Salam sejahtera pak, Bapak Pimpinan dan Anggota DPR yang terhormat, nama saya Yoseph Saul, saya Direktur dari Sriwijaya Group, hadir dengan Bapak Yoseph Tendean, Direktur Niaga Sriwijaya Group dan Bapak Asa Perkasa, Direktur dari NAM. Demikian pak

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Wa'alaikum salam warahmatullahi wabarakatuh.

Dari Trigana, Inaca silahkan pak

MASKAPAI CITYLINK INDONESIA:

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

Pimpinan Sidang Yang Saya Hormati, saya Zuliandra, Direktur Utama Citylink Indonesia hadir Direktur Komersial, Pak Beni Rustanto, demikian terima kasih.

INTERUPSI :

Saya kurang percaya kalau dari Citylink, kalau tidak pakai pantun.

KETUA RAPAT:

Pak, jadi pantunnya nanti saya yang mewakili nanti, baik

MASKAPAI AIRASIA INDONESIA:

Ijin Bapak Pimpinan saya Dendi Kurniawan, Direktur Utama Airasia Indonesia, terima kasih.

KETUA RAPAT:

Baik, cukup ya dari INACA, dari Inaca silahkan itu ada kursi sebelahnya pak Sek Pak Pramintohadi Pak Direktur, ada kursi kosong mungkin bisa geser pak.

INACA:

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

Salam sejahtera untuk kita semuanya, saya Tengku Burhannudin Sekretaris Jenderal INACA, Ketua Inaca ya kebetulan juga Direktur Utama Garuda sedang berhalangan tadi sudah disampaikan, dan saya siap mewakili Inaca untuk memberi penjelasan dan mungkin ada pertanyaan-pertanyaan dan kita harus jawab, Terima kasih

KETUA RAPAT:

Yah, terima kasih para hadirin, temen temen Anggota, demikian diantara para hadirin ada yang mewakili Direktur Utamanya, undangan kepada Maskapai kami tembuskan kepada Ibu Dirjen Perhubungan Udara untuk bisa menghadirkan pak Dirut masing masing Maskapai Penerbangan, sementara undangan kepada mitra kami yang terkait berhubungan darat khususnya Ferry kami juga tembuskan kepada pak Dirjen Perhubungan Darat ya. Saya kembalikan kepada Anggota, bisa kita lanjutkan rapat ini.

Baik kita lanjutkan ya sekali lagi terima kasih atas kehadiran Bapak-bapak dan Ibu-ibu mitra kami semua, semoga rapat ini bisa menghasilkan keputusan-keputusan yang bermanfaat bagi masyarakat ya dan bangsa ini. Ada satu yang ketinggalan pak KNKT, silahkan pak Ketua

KETUA KNKT:

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

Saya Suryanto Ketua KNKT hadir pak dan saya siap untuk mendengarkan dan mungkin ada pertanyaan yang kepada kami, terima kasih

Wa'alaikum salam warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Selanjutnya, yah kepada pak Sekjen Kementerian Perhubungan, kami persilahkan untuk menjelaskan dan memberikan pengantar pada agenda baik yang agenda pertama maupun agenda kedua kita, silahkan pak Sekjen.

DIRJEN PERHUBUNGAN LAUT:

Ijin pak, terima kasih pak Sigit sebagi Pimpinan rapat. Yang pertama yang kami harapkan hadir dalam Rapat Dengar Pendapat kali ini, ini para Direktur Utama pak, karena terutama dalam pembahasan kita untuk berkaitan dengan kebijakan menyangkut bagasi dan juga tarif tiket pesawat. Temen temen Angkasa Pura mustinya kita harap pak Dirutnya hadir, ya tapi kalau sakit kita mau bilang apa kenapa temen temen tadi meminta untuk kita bukan mengabsen tapi memperkenalkan karena komponen komponen yang kita dapatkan informasi yang kita perlu mendapatkan gambaran langsung dari terutama dari Dirjen Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan bahwa Beberapa komponen komponen yang membuat harga naik dan juga kebijakan menyangkut bagasi itu harga yang menyangkut biaya biaya ke bandara itu yang mempengaruhi. apakah benar, bahwa harga *ground handling* kita itu di bandara bandara kita itu tinggi? Apakah ada biaya biaya kebandara yang mempengaruhi, sehingga teman-teman maskapai Penerbangan ini hanya mengambil kebijakan ini? ada juga informasi yang mengatakan bahwa system pengolahan untuk pengisian *fuel* itu, itu yang membuat juga pengaruh terhadap kebijakan ticketing dan bagasi.

Itu diputuskan oleh Maskapai, jadi sebenarnya ini kita ingin sekali banyak bertanya dengan terutama Angkasa Pura pak, pertama Angkasa Pura, ada beberapa catatan- catatan yang kita ingin tanyakan termasuk juga sebenarnya Pertamina misalnya kan itu, dimana harga berkaitan dengan avtur yang komponennya sampai 30 an persen itu dalam tiga tahun terakhir ini terus naik itu juga mesti kita mendapatkan gambaran sebenarnya, tapi itu pasti bisa jelaskan oleh teman teman Angkasa Pura, jadi kita disini ingin mendengar itu sehingga nanti teman teman dari Maskapai Penerbangan juga gapapa Pak, saya ngikuti di media Inaca undang hadir semua pak, ya datang dirut dirutnya para maskapai Angkasa Pura, diundang DPR RI ga datang, saya ga tahu nih sekarang negara kita nih mau jadi apa kalau misalnya DPR yang undang dalam kondisi seperti ini ga datang gitu lo pak, tapi saya memaklumi kenapa Pak Sigit ingin memperkenalkan bahwa inilah kondisi kita pak, saya tidak apapa kita lanjut saja kita dengar saja nanti kita beri kesempatan kepada anggota untuk memberikan masukan untuk kita carikan solusi ini, sehingga persoalan-persoalan yang kita angkat hari ini bisa kita carikan jalan keluar, silahkan Pak Sekjen,

SEKJEN PERHUBUNGAN:

Bismillahirrahmanirrahim.

Yang terhormat, Ketua, para Wakil Ketua, Anggota Komisi V DPR RI, serta hadirin yang berbahagia,

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

Selamat Siang salam sejahtera untuk kita semua, *om swastyastu namo buddhaya*, salam percikan salam kebangsaan.

Pada siang yang berbahagia ini terlebih dahulu, marilah kita panjatkan puji dan syukur kehadirat Allah SWT Tuhan Yang Maha Esa, karena berkat rahmat dan karunianya kita dapat bertemu dalam keadaan sehat wal afiat pada acara Rapat Kerja Komisi V DPR RI untuk membahas:

1. Pemberlakuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM nomor 88 Tahun 2014 tentang pengaturan ukuran kapal penyeberangan di lintas Merak Bakauheni dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM nomor 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan;
2. Tindaklanjut penyediaan pelayanan navigasi penerbangan ndiatas Natuna, Palembang dan Kepulauan Riau;
3. Persetujuan perubahan SOP bagasi cuma-cuma atau *free baggage allowance*, PT. Lion Mentari Airlines dan PT. Wings Abadi serta ticket, tarif tiket penerbangan domestik.

Bapak Ketua, Wakil Ketua, para Anggota Komisi V yang saya hormati, pada kesempatan yang berbahagia ini, ijinilah kami menyampaikan hal pertama terkait dengan Penerbitan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM nomor 88 Tahun 2014 yang pengaturan ukuran kapal yang beroperasi minimal 5.000 GT pada lintas penyeberangan Merak Bakauheni, dimana pemerintah memberi ruang untuk melakukan penambahan kapal dengan menerbitkan Peraturan Perhubungan nomor PM 80 Tahun 2015, sehingga diharapkan adanya kompetisi pada sektor industri hutan penyeberangan dan hal ini juga merupakan wujud antisipasi Pemerintah terhadap pertumbuhan *demand* yang terjadi akibat selesainya jalan tol Sumatera.

Sampai dengan akhir tahun 2018, jumlah kapal *eksisting* dilintas Merak Bakauheni sebanyak 73 unit dengan komposisi 56 unit berukuran diatas 5.000 GT dan 17 unit berukuran dibawah 5000 GT, kapal dibawah 5000 GT rencananya akan dipindah lintaskan sebanyak 8 unit dan 8 unit dilaporkan akan melakukan peningkatan atau *upgrade grostonita* dan 1 unit lagi akan *scrap*. Untuk mendukung pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan PM 88 Tahun 2014 tersebut.

PT. ASDP Indonesia Ferry Persero, terus meningkatkan pelayanan baik dalam penambahan jumlah dermaga kapasitas *movable bridge*, perluasan area parkir membangun system ticket berbasis elektronik membangun koneksitas antar moda baik kapal, pelabuhan terminal dan kereta api serta peningkatan layanan didermaga salah satunya penyediaan dermaga premium yang memprioritaskan vasilitas serta memperpendek waktu tempuh pelayaran menjadi 1 jam. Seiring dengan adanya pertumbuhan jumlah kapal yang cenderung meningkat, maka dalam rangka menjaga keseimbangan *demand* dan *supply*, Pemerintah menerbitkan kembali regulasi mengenai aturan penambahan kapal dengan pertimbangan *root factor* melalui Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 104 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan.

Bagi perusahaan angkutan penye.. yang telah melakukan proses investasi sebelumnya, Pemerintah memberikan kepastian bahwa proses investasi tersebut tetap berjalan yang dituangkan Pasal peralihan dalam Peraturan Menteri Perhubungan PM 105 Tahun 2017 dimaksud.

Bapak Ketua, Wakil Ketua dan para Anggota Komisi V DPR RI yang terhormat, selanjutnya hal kedua yang akan kami sampaikan terkait progress tindak lanjut penyediaan pelayanan navigasi penerbangan diatas Pulau Natuna, Palembang dan Kepulauan Riau yang selama ini telah dilakukan pembahasan mengenai peningkatan, pelayanan navigasi penerbangan melalui pertemuan International IQ.

Pertemuan regional di Bangkok serta pertemuan Bilateral tiga Negara Malaysia dan Negara Singapura. Hubungan antar Lembaga yang terkait dengan masalah *Flight Information Region* adalah Kementerian Perhubungan, Kementerian Luar Negeri, Perum LPPNPI, serta Kementerian Pertahanan dan TNI AU. Saat ini Kementerian Perhubungan Bersama Perum LPPNPI telah melakukan peningkatan pelayanan navigasi penerbangan pada ruang udara diatas ketiga wilayah tersebut melalui penyediaan satu, fasilitas komunikasi penerbangan alat bantu navigasi pengamatan dan otomasi penerbangan. Kedua penambahan personil pemandu lalu lintas penerbangan atau ATC dan pemandu komunikasi penerbangan atau FSO.

Bapak Ketua, Wakil Ketua dan para Anggota Komisi V DPR RI yang terhormat, Sub sektor transportasi udara sebagai regulator sangat berpegang teguh pada prinsip 3S1C yaitu *Safety, Security, Services* dan *Compliance*, sehingga setiap peraturan dan kebijakan yang dikeluarkan Kementerian Perhubungan khususnya sub sektor transportasi udara untuk memastikan seluruh aspek keselamatan, keamanan serta pelayanan transportasi tetap terjaga dengan. Dalam hal peningkatan aspek pelayanan di Bandar Udara, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara telah menerbitkan beberapa peraturan terkait Standar Pelayanan seperti Peraturan Menteri Nomor PM 178 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan pengguna Jasa Bandar Udara, Peraturan dan Kebijakan yang dikeluarkan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara juga telah memperhatikan kebutuhan dari pengguna jasa dengan kebutuhan khusus.

Direktorat Jenderal Perhubungan Udara melalui pemerintahannya telah melakukan pengaturan aspek pelayanan dengan menerbitkan Peraturan Menteri atau PM 178 Tahun 2015 dan melakukan pelaksanaan pengawasan terhadap pelaksanaan Peraturan tersebut, salah satunya dengan melakukan penilaian standar pelayanan Bandar Udara minimal 1 (satu) tahun sekali dimana hasil penilaian tersebut merupakan sebagai bahan pertimbangan peningkatan kualitas pelayanan juga terdapat sanksi administrasi jika operator bandar udara baik bucu dan opbu tidak melaksanakan pelayanan sesuai dengan standar.

Keselamatan penerbangan merupakan hal yang menjadi focus utama Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sesuai dengan visi nasional transportasi untuk mencapai *zero accident*. Terkait dengan bagasi cuma-cuma atau *Free Baggage Allowance* sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 185 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan penumpang kelas ekonomi Angkutan Udara Niaga berjadwal dalam negeri, dimana peraturan tersebut mengatur standar pelayanan kelas ekonomi oleh Badan Usaha Angkutan Udara pengaturan Niaga berjadwal Nasional pada rute dalam negeri yang meliputi standar pelayanan *Pre-Flight, In-flight* dan *post Flight*, standar pelayanan dimaksud memperhatikan kelompok pelayanan dengan standar maksimum atau *full services*, pelayanan dengan standar menengah atau *medium services* dan standar pelayanan minimum atau *No frills*, ketika kelompok pelayanan tersebut diberlakukan standar pelayanan yang tidak sama sebagai contoh dalam hal fasilitas membawa bagasi tercatat dengan ketentuan sebagai berikut:

1. Kelompok *Full – services*, paling banyak 20 kg tanpa dikenakan biaya;
2. Kelompok *medium services*, paling banyak 15 kg tanpa dikenakan biaya dan ketika;
3. Kelompok *no-frills*, dapat dikenakan biaya.

Berdasarkan kelompok pelayanan yang diberikan oleh maskapai kelompok *No frills* atau LCC yaitu pelayanan minimum atau *No frills*, maka bagasi tercatat dapat dikenakan biaya dan hal tersebut harus dituangkan dalam SOP pelayanan. Sehubungan dengan hal tersebut maskapai dimaksud telah melakukan perubahan SOP pelayanan penumpang kelas ekonomi angkutan niaga berjadwal terkait penghapusan bagasi cuma-cuma atau *Free Baggage Allowance*, dengan menetapkan kebijakan bagasi berbayar dan penambahan prosedur bagasi prabayar atau *pre-paid baggage*.

Dimana perubahan SOP telah mendapat persetujuan kementerian Perhubungan pada tanggal 8 Januari 2019, dan mulai diberlakukan sejak 22 Januari 2019. Sejalan dengan berubah SOP tersebut maskapai kelompok *No frills* atau LCC dimaksud diberikan waktu 2 minggu atau 14 hari untuk melakukan sosialisasi sejak tanggal persetujuan.

Kepada operator Bandara *ground handling* para agen penjualan tiket maupun kepada masyarakat pengguna jasa, adapun langkah-langkah antisipasi yang dilakukan Kementerian Perhubungan dengan adanya perubahan SOP tersebut yaitu melakukan dan meningkatkan koordinasi dengan Kantor Otoritas Bandar Udara, Unit Penyelenggara Bandar Udara dan Badan Usaha Bandar Udara untuk mengantisipasi penerapan penghapusan bagasi cuma-cuma oleh maskapai kelompok *No frills* atau LCC. Selain itu dilakukan pengawasan dan pemantauan oleh para Inspektur terhadap pelaksanaan penghapusan bagasi cuma-cuma mengacu kepada perubahan SOP pelayanan penumpang yang telah disetujui.

Bapak Ketua, Wakil Ketua, para Anggota Komisi V DPR RI yang terhormat, selanjutnya hal lain kami sampaikan terkait dengan tarif penumpang pelayanan kelas ekonomi angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri yang telah diatur Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 14 Tahun 2016 tentang mekanisme formulasi perhitungan dan penetapan tarif batas atas dan batas bawah penumpang pelayanan kelas ekonomi angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri, bertujuan sebagai perlindungan konsumen dan perlindungan Badan Usaha Angkuta Udara dari persaingan usaha tidak sehat.

Adapun komponen biaya operasi penerbangan terdiri biaya operasi langsung tetap, biaya operasi langsung variabel, dan biaya operasi tidak langsung dimana pangsa biaya tersesat adalah pada pemakaian bahan bakar pesawat, pemilihan pesawat dan sewa pesawat. Kementerian Perhubungan telah melakukan evaluasi berkala dan sesuai peraturan harga avtur dan nilai tukar rupiah selama tahun 2018 dengan hasil bahwa perubahan biaya operasi penerbangan tersebut secara signifikan belum mencapai 10 persen dari perhitungan biaya operasi penerbangan pada saat penetapan tarif sesuai Peraturan Menteri perhubungan nomor PM 14 Tahun 2016.

Bapak Ketua, Wakil Ketua, para Anggota Komisi V DPR RI yang terhormat, demikianlah beberapa hal yang dapat kami laporkan pada acara Rapat kerja Komisi V DPR RI ini, mohon masukan dan arahan sekian terima kasih,

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh, om shanti shanti om.

KETUA RAPAT:

Baik pak Dirjen, terima kasih apa ada tambahan dari Dirjen darat ya nanti setelah nunggu Dirjen Udara, silahkan

DIRJEN PERHUBUNGAN DARAT:

Kami langsung Bapak, baik terima kasih bapak

Yang kami hormati Bapak Ketua Komisi V DPR RI, yang kami hormati Bapak Wakil Komisi dan para Anggota sekalian dan Bapak, Ibu sekalian, Kami menambahkan beberapa hal yang agak specific dan teknis yang disampaikan Pak Sekjen tadi.

Yang pertama Bapak sebetulnya PM 88 ini adalah tahun 2014 membatasi untuk kapal kapal Ferry yang boelh melayani yang berlayar dari Merak – Bakauheni adalah yang diatas 5.000 GT, kemudian kenapa mungkin ada pembatasan demikian, ini kami mencoba meruntut kebelakang bahwa pada tahu 2011, 2012 sering terjadi ada antrian Panjang karena pelayanan kapal yang memang tidak sama, karena ada yang dibawah 5.000 GT ada yang diatas 5.000 GT, saat mungkin yang dibawah 5.000 GT kapasitas tidak begitu banyak, sedangkan waktu sandarnya atau *selling time* dengan *full timenya* itu sama antara yang besar dengan yang kecil, sehingga saat itu diambil keputusan dan saat perumusan PM 88 juga melalui proses dimana pada saat itu dipimpin langsung oleh Wakil Presiden kemudian dengan Tim UKP 4 dan juga semua operator juga terlibat di dalamnya, sehingga keputusan yang menyangkut PM 88 Tahun 2014 itu sudah melalui proses dan prosedur sehingga mungkin dilakukanlah di tahun 2014 dan tolerensi kepada para pengusaha untuk meningkatkan GTnya menjadi diatas 5.000 GT sampai dengan Tahun 2018 kemarin tanggal 24 Desember, jadi artinya bahwa tolerensi yang sudah kita berikan sekitar 4 tahun dengan harapan bahwa kalau ada yang pengusaha baru pengadaan tahun 2014 atau 2013, setelah tahun 2018 sudah tinggal sedikit untuk pembayaran ke Banknya.

Kemudian filosofis yang lain juga menyangkut masalah selain juga kemacetan juga adalah menyangkut masalah jembatan selat sunda yang tidak jadi dibangun, sehingga perlu mengambil langkah-langkah strategis untuk nanti efisiensi dan juga efektif atas terhadap pelayanan dan juga pelayaran dari Bakauheni. Selanjutnya juga terkaitantisipasi dan respon dari Dirjen Perhubungan Darat terkait pembangunan jalan tol dari Lampung sampai dengan ke Palembang.

Kemudian Bapak Ketua yang kami hormati sebagian sudah disampaikan oleh Pak Sekjen tadi sampai dengan saat ini kapal yang sudah ada adalah yang sudah masih terdaftar dengan perijinan kami sebanyak 73 kapal, dimana 56 kapal itu sudah sesuai dengan regulasi yang ada, jadi sudah diatas 5.000 GT, namun demikian masih ada 17 kapal yang memang nanti akan kami lakukan *treatment* sendiri, diantaranya adalah yang nanti akan dikeluarkan lintasan ada 8, yang akan diupdate lagi sehingga nanti bisa komplain dengan regulasi ini ada 8 kapal lagi, dan 1 kapal nanti akan di *scrap*.

Kemudian Bapak Ketua dan Wakil Ketua dan para Anggota Komisi V DPR, kami sudah menyiapkan asumsi manakala mungkin kapal-kapal yang nanti akan keluar lintasan, kami sudah menawarkan beberapa lintasan yang nanti akan bisa digunakan oleh kapal-kapal yang nanti akan keluar dari lintasan Merak – Bakauheni karena memang sudah tidak mungkin lagi melakukan , yaitu ada dari mulai Bitung - Tobelo, kemudian Batam-Kuala Tungkal, kemudian ada Tanjong api-api – Tanjong Kalian, sampai dengan kami 14 lintasan baru itu yang nanti kita harapkan bisa dilakukan survey oleh kapal -kapal yang akan kami keluarkan ke dalam lintasan, kemudian kami juga mempunyai daftar kapal yang nanti akan keluar lintasan ada 9

kapal yang memang tidak mungkin di upgrade lagi karena memang kondisinya tidak memungkinkan, yaitu dari PT. ASDP ada 2, kemudian jembatan Nusantara ada 1, Windu Karsa, Sekawan maju Sejahtera, Monik lain, Trisakti Lautan Mas dan juga PT. Sekawan Maju Sejahtera ini masing masing akan kami keluarkan lintas karena memang sudah tidak mungkin lagi untuk di *upgrade*.

Kemudian yang berikutnya Bapak Ketua, Wakil Ketua dan Anggota Komisi V DPR, diantara sekian kapal di TRahun 2017 dengan adanya PM 104 kami sudah melakukan moratorium untuk pendaftaran kapal baru yang dibangun untuk lintasan Merak dengan Bakauheni walaupun memang complain dengan regulasi kami diatas 5.000 GT namun demikian didalam PM 104 setelah diberlakukan PM 88 ada beberapa pengusaha yang akan mengganti kapal kapal lama dan akan dikeluarkan ke lintasan dengan yang diatas 5.000GT. nah jadi dengan demikian yang sudah mendaftarkan untuk mengganti ini sampai dengan tahun 2017 masih kami berikan ijin, tapi setelah 2017 kami sudah moratorium sama sekali untuk tidak menerima pendaftaran baru. Walaupun saya tahu selama satu tahun kami pak menjabat sebagai Dirjen Perhubungan Darat cukup banyak pengusaha sangat tertarik untuk ikut mendaftarkan diri untuk melayani dari Merak dengan Bakauheni tapi karena memang komitmen dengan regulasi ini, jadi kami sementara kami tolak, kecuali nanti setelah jalan tol nya sudah siap semuanya, kemudian ada demand baru terkait masalah penumpang maupun dan kemudian kapal kami akan lakukan kajian apakah mungkin beresiko atau tidak dilakukan penambahan kapal baru.

Jadi terkait dengan ini Bapak Ketua, dan juga Bapak Wakil Ketua dan para Anggota Komisi V yang kami hormati, sampai dengan saat ini kami karena kami karena kami sebelum bulan Desember kami sudah memperpanjang ijin kapal untuk yang seharusnya sudah kami keluarkan dalam lintasan yang 9 tadi sudah kami perpanjang dengan satu bulan karena memang kemarin kami langsung menerima telp, dari pak Ketua Komisi V DPR, dan kemudian sampai dengan sekarang rapat yang tadinya sudah kami akan mengikuti dua kali tapi terlaksana sekarang, jadi waktu habis jadi kami juga perpanjang dan kembali namun demikian kami mohon ijin manakala memang sudah tidak ada persoalan kembali karena kami lihat dari sekian pengusaha baik yang mohon ijin ada di Gapasdap yang tadi Bapak sampaikan, maupun ada di INFA, itu sudah sebagian besar sudah melakukan upgrade dan akan mengganti dengan kapal baru. Nah dengan melihat bahwa tingkat pelayanan yang memang harus kami cepat dan juga saat sekarang ini dari PT. ASDP di Merak sudah akan membangun 6 ada 1 dermaga premium dan juga termasuk untuk di Bakauheni, kemudian yang dermaga 7 itu juga sudah akan melayani, kecuali dermaga 4 yang sekarang sedang di akan proses lelang nanti bulan 4 dan jadi mungkin sekitar satu tahun, jadi artinya nanti pada lintasan Merak dengan Bakauheni tahun anggaran 2019 atau kemudian tahun 2020, sudah menggunakan 7 dermaga, dengan demikian kami mohon mungkin barangkali kepada Bapak Ketua Komisi V, kami mohon bahwa untuk PM 88, untuk menjaga kewibawaan Pemerintah kami mohon diijinkan kalau memang tinggal beberapa kapal akan kami keluarkan ke lintasan dan sebagian juga *sleeping* manakala tidak ada persoalan kami akan jalankan tahun 88 sesuai dengan amanat yang ada.

Demikian yang bisa saya sampaikan tambahan dari kami, terima kasih selamat sore.

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Wa'alaikum salam warahmatullahi wabarakatuh.

Mohon penjelasan tambahan yang 8 keluar lintas tadi itu dikeluarkan atau atas inisiatif mereka sendiri keluar lintasan

DIRJEN PERHUBUNGAN DARAT:

Mohon ijin bapak yang 8 ini karena memang untuk meng upgrade itu kan tergantung dengan kemampuan ruang yang memang tersedia, begitu memang untuk ditingkatkan kembali menjadi diatas 5.000GT dan memang tidak ada ruang kembali, mungkin akan dikeluarkan ke lintasan, juga ada sebagian juga permintaan kalau memang tidak mungkin untuk ditingkatkan kembali dan kami sedang memberikan rekomendasi beberapa lintasan, ada 14 lintasan yang mungkin bisa digunakan oleh Kapal-kapal yang dibawah 5.000GT untuk kami pindahkan kesana, dan juga termasuk kondisi dermaganya juga disini kami sampaikan namun demikian mungkin secara tehnis nanti bisa kami sampaikan melalui Asosiasi Gapasdap maupun INFA. Demikian Bapak terima kasih.

KETUA RAPAT:

Mungkin catatan saja mumpung ini penjenengan menjelaskan 8 yang keluar lintasan kalau itu dikeluarkan oleh pemerintah kan berarti ga konsisten untuk menjadikan Pengusaha kapal awal yang *Existing* itu jadi prioritas, gitu pak, itu saja pak mohon dijelaskan lagi.

DIRJEN PERHUBUNGAN DARAT:

Baik terima kasih mungkin mohon ijin barangkali penggunaan kata dikeluarkan, mungkin barangkali yang kami mohon keliru, jadi begitu kapal Ferry ini sudah tidak sesuai PM 88 tentunya kalau kami komitmen dengan PM 88 berarti pengusahanya akan mengalihkan kepada lintasan lain pak, tetapi kalau memang ada permintaan dari pengusaha itu untuk meng *update* kembali dan sepanjang memang bisa, kami beri kesempatan atau mengganti dengan kapal baru, demikian Bapak ijin pak.

KETUA RAPAT:

Silahkan, Silahkan bu Dirjen

DIRJEN PERHUBUNGAN UDARA (POLANA B. PRAMESTI):

Terima kasih Bapak Ketua,

Yang terhormat Bapak Ketua, Wakil Ketua dan para Anggota Komisi V DPR RI yang saya hormati,

Saya hanya menambahkan sedikit barangkali tidak sepanjang pak Dirjen Perhubungan Darat, menambahkan bahwa terkait dengan Pelayanan Penyediaan Pelayanan Navigasi Penerbangan diatas Natuna, penyediaan pelayanan navigasi penerbangan diatas Natuna Tarim, Tarim Pandan Kepulauan Riau, saat ini disampaikan oleh Bapak Sekjen bahwa kami secara tehnis operasional sudah siap dan saat ini dan itu semua terlibat adalah Kementerian Perhubungan dan kementeria Luar Negeri, Kementerian Menhan dan dikoordinir oleh Kemenko Maritim. Dan saat ini memang prosesnya adalah lebih banyak keproses mekanisme

diplomasi antara Negara tersebut, jadi intinya secara operasional teknis kami sudah siap. Menambahkan juga terkait dengan kebijakan tarif dan bagasi berbayar bahwa intinya kami sebagai regulator itu tugasnya adalah mengawasi pak, mengawasi dalam hal tarif kami mengawasi tarif sesuai dengan PM 14 Tahun 2016 dan sampai dengan saat ini hampir tidak ada yang dilanggar sesuai dengan aturan PM 14 tahun 2016 dalam hal tarif batas atas dan tarid batas bawah. Kemudian Pemerintah tugasnya seperti sekali lagi saya sampaikan bahwa mengecek kondisi sebenarnya dari lapangan dan hal ini sudah kami sampaikan kepada otoritas bandara maupun penyelenggara bandar udara untuk mengambil langkah-langkah yang perlu dan sekaligus juga mengawasi apabila ada harga harga tiket yang melebihi aturan tersebut.

Kemudian terkait dengan kenaikan tarif atau tiket pesawat ini, hal ini sudah direspon sangat baik oleh INACA dengan mempertimbangkan keluhan masyarakat pada dan juga dibantu oleh kontribusi dari *stakeholder* terkait misalnya Angkasa Pura I, Angkasa Pura II kemudian AIRNAV dan juga bandara bandara kami di LPBU untuk Bersama sama mencoba untuk menurunkan tarif dan yang penting pak sekali lagi bahwa pemerintah saat ini sedang bekerja untuk perbaikan perbaikan yang perlu untuk mengevaluasi regulasi regulasi kami, regulasi sifatnya dinamis dan yang terpenting bagi kami Pemerintah adalah menjamin agar operasi penerbangan sipil di Indonesia itu bisa terus berlangsung secara 3S+1C tadi Safety, Security dan nyaman, dan tarif seperti yang diharapkan oleh banyak pihak rasional sesuai dengan perundang-undangan berlaku.

Kemudian mengenai bagasi berbayar, saat ini kami sedang melakukan mengevaluasi apa yang terjadi di lapangan pak, apa yang terjadi dilapangan kami bersama dengan *stakeholder* terkait akan Bersama sama mengevaluasi kembali aturan apa, penerapan bagasi berbayar tersebut dan akan dirundingkan juga akan otomatis kami akan berunding dengan pelaku yaitu Airlines dan INACA dan para ahli untuk menjaga keseimbangan agar keseimbangan terjadi dimana tidak memberatkan pengguna jasa dan juga Airlines tetap fleksibel untuk menerapkan peraturan sesuai dengan ketentuan tersebut. Itu tambahan kami mungkin nanti dalam diskusi bisa kami jelaskan lebih detail, namun mungkin bisa ditanyakan juga kepada pelakunya merka untuk Airlines apa yang menjadi kebijakan mereka menerapkan hal-hal tersebut, demikian lebih dan kurangnya mohon maaf.

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Wa'alaikum salam warahmatullahi wabarakatuh.

Bu Dirjen tolong dikasih eksplorasi lagi, jadi berapa lama mengkaji kebijakan itu.

DIRJEN PERHUBUNGAN UDARA:

Kami akan mengkaji kebijakan memang prosesnya saya belum bisa tetapkan, tapi kami akan membahas dengan beberapa ahli dengan ahli-ahli yang tentunya perlu waktu pak, kemudian dengan Akademi dengan *stakeholder* juga dan mudah-mudahan dalam waktu yang tidak terlalu lama kami bisa memberikan respon yang lebih positif. Demikian pak.

KETUA RAPAT:

Ya tentu tidak bisa terlalu lama bu karena yang sudah berjalan ini bagaimana nanti, kalau ternyata kebijakannya tetap balik kepada kebijakan awal, iya kan? Kemudian tanggal 8 kalau ga salah, benar ga Citylink akan menaikkan itu jangan sampai juga lewat tanggal 8 sehingga agak ada kejelasan gitu ini bagaimana ini Citylink yang mau dan akan, saya kira itu saja. Catatan saya terkait dengan penjelasan Bu Dirjen jangan lama-lama. Yah bu Dirjen, terus satu lagi mungkin perlu dijelaskan bu Dirjen, tarif batas atas tidak ada yang dilanggar selama heboh atau selama viral di media sosial mahalnyanya ini angkutan penerbangan ekonomi, kelas ekonomi.

DIRJEN PERHUBUNGAN UDARA:

Sampai saat ini belum ada pak, belum ada dan kami setiap saat mengawasi karena kami sebar ke setiap rute setiap jurusan kami sebar kesemua otoritas bandara untuk mengecek apa namanya tarif batas atas tarifnya supaya tidak melebihi tarif batas atas. Sampai saat ini belum ada sih pak, terima kasih.

KETUA RAPAT:

Jadi belum ada yang dihukum ya, karena belum ada yang melanggar ya, cuma kami terus terang prihatin, karena pak Menteri sempat omong di media harap masyarakat ikhlas gitu ya, tiba-tiba kemudian maskapai pada menurunkan harga beramai-ramai, jadi tidak ada yang dilanggar itu, ga.

DIRJEN PERHUBUNGAN UDARA:

Tidak ada pak tadi saya sampaikan bahwa INACA bersama anggotanya Airlines berinisiatif dengan memperhatikan keluhan kesah masyarakat pada waktu tanggal berapa saya lupa, dua minggu yang lalu mungkin dan didukung juga oleh *Stakeholder* terkait karena harga tiket itu kan tidak, banyak komponen yang tidak bisa dikontrol oleh Airlines sehingga dengan kontribusi banyak pihak sepakat untuk menurunkan harga tiket, demikian pak.

KETUA RAPAT:

OK, Pimpinan dan Anggota Komisi V, saya kira jelas ya yang disampaikan kami persilahkan kepada anggota untuk melakukan pendalaman pada isu-isu yang terkait dengan PM 84 dan 104 berapa, 88 dan 104 tadi serta yang terkait dengan tiket pesawat maupun FIR ya, kami berikan waktu seluas-luasnya kepada anggota, mohon maaf kita sampai jam berapa ini, kita sampai jam 5 ya, minta persetujuan anggota, sampai jam 5 ya, ketok palu OK, silahkan

Ada antrian tenannya sudah, Pak Bakri ya, kepada Pak Bakri, Pak Bakri habis ngantri terus kemana ini Pak Bakri yang kedua Pak Jhoni Allen, silahkan pak Jhoni, selanjutnya siap siap Pak Willem Wandik.

FRAKSI-DEMOKRAT (DRH. JHONI ALLEN MARBUN, MM):

Terima kasih Pimpinan sama mitra Komisi V khususnya Perhubungan dan mitra kerjanya.

Pimpinan dan Pemerintah dan boyman, ini ilmunya sebetulnya ilmu *simple* kali, ilmu ekonomi *supply demand*, iya toh ini *supply demand*, market ini kan, tetapi BUMN harus hadir untuk mengontrol pihak ketiga swasta untuk tidak seenaknya kan itu sebetulnya, *simple* aja ni tetapi karena saya kemarin Ketua, saya bicara Fraksi Komisi V, bukan Fraksi Partai lain, kalau saya bicara Fraksi V, Komisi V sebenarnya isu ini merugikan Pemerintah, dalam Tahun Politik 17 April 2019, jadi kalau ada Pemerintah atau katakanlah soalnya Pemerintah, jalurnya ini termasuk kecolongan untuk Menteri, bukan soal rugi atau untung ini tanggal 11 Januari disetujui menurut saya secara politik, Tahun politik yah Menteri mengerti ga, ini bukan soal untung atau rugi, kalau untuk bicara kepentingan Pemerintah.

Pemerintah berhak memberikan apapun terhadap rakyat, itulah keberadaan *Incumbent* ini bicara Komisi V ya Fraksi Komisi V gitu loh, jadi ga usah kita berdebat kalau saran saya TAHAN, tidak bicara *supply demand* iya dong. Dan dulu kenaikan BBM sebetulnya disparitas harganya berapa 1 : 2, yaitulah tugas Pemerintah kalau bicara Pemerintah ini forum politik bukan forum dagang, ini forum politik kalau forum dagang yah tahapan tuh ahli kata Bu Dirjen disinipun sudah ada rumusnya presentase biaya produksi, kan gitu biaya produksi sekian biaya ini sekian, apa Tahap atas Tahap bawah itu sudah benar secara ekonomi, tapi kita kan bicara untuk membantu Fraksi Komisi V ini kepada Pemerintah, kenapa sih ga ditahan supaya kami juga ga terlalu dicekoki, dicecar oleh para konstituen itu saja sebenarnya. Konstituen disini kan nyekoki dengan berbagai dinamika, termasuk orang Papua, orang Sumatera, loh kok naik sih padahal sebenarnya wajar naik dari sisi kurs dollar, dari sisi harga tetapi waktunya tidak tepat dan ini membantu Pemerintah. Hah ini kalau mau bicara Fraksi Komisi V, ini yang saya sadarkan kepada Pemerintah termasuk Menteriya untung ga ada Menteri Perhubungannya, Dirjennya, Angkasa Pura I, Angkasa Pura II, jangan bicara untung rugi sekarang bicara pelayanan masyarakat, itu kesimpulannya termasuk juga mitra-mitra yang lain INACA dan segala macam, bahkan swasta yang menjadi kasih loyalitas *bergaining position* supaya tidak memberlakukan membebankan rakyat, walupun benar secara ekonomi. Itu poinnya *simple* Ketua, tapi kalau mau yang lain, ya boleh naikan sebesar-besarnya selesai barang itu iya kan, tetapi bukan itu tujuan kita kan, saya yakin Bapak, Ibu sekalian bukan itu tujuannya.

Bagaimana mensejahterakan masyarakat supaya tenang gitu pak, terima kasih Pimpinan, mohon maaf kalau ada yang tidak berkenan, tapi saya ada niat baik terima kasih.

KETUA RAPAT:

Saya kira lanjut saja ya untuk mempersingkat waktu Pak Willem lanjut lagi siap-siap Pak Bambang,

FRAKSI-DEMOKRAT (WILLEM WANDIK, S.Sos):

Baik Pak Ketua dan juga Mitra, dan Bapak, Ibu Anggota Komisi V yang berbahagia,

Pada kesempatan ini sebelum saya mengeksplor tanggapan saya, terkait tingginya tiket diseluruh maskapai penerbangan saya ingin bertanya, Bagaimana dengan seruan satu harga yang telah disampaikan oleh Bapak Presiden? Apakah ini diterjemahkan secara utuh oleh mitra kita disini atau mungkin perintah lain mainnya lain, kalau kasarnya orang pokok mainnya begitu. Yah oleh karena itu pada kesempatan ini iijinkan kami untuk mengeksplor sedikit apa menjadi catatan kami

disini terkait tingginya harga tiket pesawat yang terjadi akhir-akhir ini sangat memberatkan ekonomi masyarakat dan berpotensi membunuh industri pariwisata sebagai pendapatan devisa terbesar Indonesia.

Dimana meningkatnya tarif maskapai terutama sangat dirasakan rute diluar Pulau Jawa, bahkan harga tiket ke Singapura dan Malaysia jauh lebih murah jika dibandingkan harga tiket menuju daerah-daerah di Indonesia. Tiket ke Singapura murah karena ada persaingan harga dan pelayanan dengan Maskapai Luar Negeri, sedangkan di Indonesia sendiri rute-rute tertentu melayani tujuan kedaerahannya di monopoli oleh maskapai tertentu saja, bahkan dalam satu rute penerbangan satu penjualan tiket bisa dilayani sampai 2 maskapai misalnya Wings Air plus Sriwijaya, atau Wings Air plus Garuda. Indonesia melalui INACA tergabung didalam Garuda dan Lion, Sriwijaya dan lain lain melakukan *perfect oligopoli* dalam penentuan harga tiket pesawat, karena maskapai yang tergabung dalam ASOSIASI INACA sama-sama diuntungkan dengan kesepakatan bersama menaikkan harga tiket, karena perusahaan-perusahaan ingin menguasai *supply changes* bisnis penerbangan secara *oligopoli* yang disampaikan oleh Pak Jhoni Allen tadi. Yang lebih parah lagi pemerintah justru memberikan peluang pada maskapai untuk bermain menaikkan harga dengan penetapan ambang batas atas tarif penerbangan yang rasanya bisa memicu tindakan main ambil untung sendiri, karena maskapai beralasan pemerintah membuka ruang untuk menaikkan tarif penerbangan ini jelas telah merugikan masyarakat Indonesia.

Namun ada faktor lain yang perlu dibenahi oleh pemerintah terkait penetapan harga *onepiece police*, untuk harga Avtur ini penting untuk diterapkan sebab dalam catatan Pertamina sendiri harga Avtur sejumlah bandara di daerah tidaklah sama padahal untuk Bandara di Jakarta sendiri seperti Soekarno-Hatta harga Avtur mencapai Rp. 8.490,00 per liter, naik mencapai 12% dibandingkan harga Avtur pada Januari 2018 lalu dari bandara yang sama yang sebelumnya mencapai hanya Rp. 7.580,00 per liter, namun harga Avtur di bandara bandara daerah lain justru lebih tinggi seperti Bandara Ngurah Rai, harga Avtur Rp. 9.320,00 per liter dan juga Polonia Medan juga Rp.9.870,00 per liter, sementara Sentani Jayapura tercatat memiliki harga Avtur paling tertinggi yakni Rp.11.360,00 atau Setara dengan 0,78 Dollar, sepertinya kebijakan satu harga justru belum bisa diterapkan didunia penerbangan Indonesia saat ini, ini terlihat

berbeda dengan ambisi pemerintah menerapkan satu harga untuk harga BBM Premium seperti yang dilakukan didaerah Kabupaten kota ditanah Papua, terlalu banyak ruang kosong kebijakan yang sangat sederhana untuk diprementasikan tetapi terlihat unik karena kepentingan bisnis jauh lebih diutamakan dibandingkan melayani rakyat sendiri. Sekian terima kasih.

KETUA RAPAT:

Jadi kesimpulannya, Saya kira poinnya disini, saya kira poinnya Bu Pola dan temen temen semua, mungkin nanti akan dijawab ya bahwa harga tiket ini sudah demikian memberatkan masyarakat. Karena harga Avtur yang tinggi lalu bagaimana kebijakan *open sky policy*, saya kira kebijakan itu mungkin harus ditiadakan dulu sebelum kita sukses kita sendiri memberikan pelayanan yang murah dan aman, bukan murah dalam tanda petik ya aman kepada masyarakat tentu kita tidak bisa membiarkan masyarakat terus mendapat apa namanya harga yang berat, sementara peningkatan jumlah penumpang itu dari tahun ke tahun terus mengalami kenaikan, yah harus ada upaya yang sistimatis, ada system yang bisa menjamin bahwa harga harga bisa dijangkau masyarakat.

Saya kira poinnya disitu ya Bu Polana dari dua pertanyaan tadi saya coba memperhatikan menghayati apa yang dimau oleh dua kawan kami tadi di Komisi V, selanjutnya Pak Bambang Haryo siap siap, Ibu kita tunggu dulu ya ada Pak Rahmad Nasution dan Pak Alex, silahkan Pak Bambang siap-siap bapak-bapak pak rahmad dan Pak Alex,

F-GERINDRA (IR. H. BAMBANG HARYO SOEKARTONO):

Terima kasih, Bapak Pimpinan juga Bapak Ibu Anggota Komisi V yang terhormat, beserta para Dirjen juga Pak Ketua KNKT, Pak Airnaf, Para Dirut dan Direktur BUMN dan juga seluruh ini yang sangat sangat saya muliakan, karena beliau mewakili masyarakat, Pak Ketua INACA teman saya, Pak Tengku Baharuddin, juga Asosiasi yang lain ga ada ini Pak, yang saya muliakan karena saya hanya wakil rakyat, beliau-beliau ini pelayan rakyat.

Jadi mungkin, langsung saja

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

Salam sejahtera selamat sore, *om swastiastu namo buddhaya rahayu*, jadi begini Bapak Pimpinan posisi atau kedudukan DPR itu sejajar dengan Presiden, kita menganut Trias Politica pak dan pembantunya Presiden itu adalah Menteri pak. Di Amerika itu pembantunya Presiden itu dipilih oleh Presiden dan di *fit and proper* oleh Senat Pak, saking disini hanya cuman hanya Kapolri, ini itu, BPK, KPK itu kita yang *fit and proper*, kalau engga ga bisa jadi. Jdi pembantu kita pak ada diatas tuh, Tenaga Ahli itu kalau di Amerika sejajar dengan Menteri itu, coba berdiri Tenaga Ahli dia ahli semua Pak, kalau ga ahli saya minggirkan.

Jadi mohon maaf ini pak, ha kalau cantik ini, Menteri juga banyak yang cantik pak saya aja banyak yang naksir Menteri Menteri ini cantik-cantik semua, Bu Rini, ya bu Sri Mulyani, cantik cantic semua termasuk Bu Dirut BU Dirjen. Jadi harusnya pak semua BUMN yang hadir di Komisi V wajib Direktur Utama, tidak boleh diwakilkan sama dengan di Komisi VI pak, di Komisi VI Direktur Utama ga hadir suruh pulang semua balik semua batal rapatnya. Jadi ni apalagi para Dirut ini datang, diundang oleh reguliternya yang ngatur ada DIPA, saya salut dengan Dirutnya ASDP cantik hadir ya pak, terus terang salut pak, jadi nih yang temen lama, jadi nih terus terang ga bisa kita bermain main lagi disini dan saya anggap regulater ga ada harganya didepan Fasilitaternya. Fisilitater semua Angkasa Pura ini, kalau beliau itu operator, ada operator, fasilitator, ada regulator, jadi sekali lagi saya mohon Bapak Pimpinan pada saat rapat yang akan datang kalau sampai Dirut ga datang berarti saya katakan, Menteri Bersama Dirjennya, Sekjennya ga ada wibawanya didepan para BUMN ini nomor satu dulu.

Betul ya Pak, yang nomor dua, tentu saya ingin menanggapi Pak Dirjen Darat mengenai PM 88, kita tahu semua tahu dan Komisi V tahu, bahwa semua menginginkan adanya penambahan kapasitas angkut pak, kapasitas muat, tapi bagaimana konsistensi daripada Dirjen Perhubungan Darat? Ataupun Kementerian Perhubungan? Didalam penambahan kapasitas angkut, saya katakana omong kosong, begini pak kapal yang ada di Merak itu jumlahnya 73 kapal, dan satu hari yang jalan hanya 28 kapal, apakah ini yang dinamakan penambahan kapasitas angkut?, kalau penambahan kapasitas angkut itu pak satu kapal itu kalau bisa dioperasikan dari yang sisanya dari 28 misalnya ke 29 dan ke 30, dua kapal itu sudah jauh melebihi dari pada penggantian 17 kapal untuk naik QRTnya, kecil pak QRTnya pak, saya sekolah perkapalan, saya dulu juga Wakil Sekjen MTI, saya

sama-sama senior kita pernah mau menghentikan operasional seluruh transportasi di Indonesia pada waktu saya masih jadi Ketua Asosiasi, saya Ketua Asosiasi KAPASDAP, beliau Ketua Asosiasi INACA, terus satunya lagi Ketua Organda dan sebagainya, kita sepakat untuk hentikan karena pada waktu itu tidak kondusif suasana dari pada transportasi. Betul ya Pak Tengku, kita rapatnya di Mandarin, Bapak masih ingat, waktu itu Ketuanya Pak Rusdi Kirana. Ini terus terang suasana ini sangat-sangat menurut saya sangat memprihatinkan pak, kenapa pak? Bapak tahu, bapak mengeluarkan satu kebijakan bahwa semua kapal yang ada disitu wajib dengan kecepatan 10 knot, tapi begitu dipaksakan satu dermaga diisi enam kapal yang tadinya empat kapal bisa lari dengan 10 knot 15 mil nyampe persis. 15 mill satu setengah (1½) jam nyampe. bisa *closing*.

Akhirnya sekarang ini dengan 6 unit kapal, masyarakat pengguna dari pada ini dipaksa untuk nunggang kapal naik kapal dengan lama waktu melebihi daripada 4 jam, gila pak yang harusnya satu setengah (1 ½) jam jadi 4 jam ini apa-apaan, karena terlalu dipaksakan dalam satu dermaga yang harusnya 4 kapal diisi 6 kapal itu yang sudah beroperasi hanya 28 kapal karena dermaganya memang kurang. Coba ditambah satu dermaga 6 atau 4 kapal bisa beroperasi lagi. Tambah satu dermaga lagi pasang dermaga empat, enam kapal bisa beroperasi, padahal kita punya cadangan dari 73 dikurangi 28 kapal pak, hampir mendekati 50 kapal pak, gila ini, ini terjadi in-efisiensi, kalau itu operator udara itu jalan atau tidak jalan ya to, tetep bayar kru, krunya tetep diatas kapal, sedangkan kapal itu lain dengan pesawat dimasukkan di garasi tutup krepek, dia tidak akan rusak, kapal ini karat pak dibawah, dan dia wajib untuk dilakukan ini, makanya di kapal itu dikatakan bahwa overhead cost atau istilahnya biaya tetapnya, itu sangat tinggi pak 60% biaya tetapnya.

Jadi kapal operasi atau tidak operasi bayangkan pak, sekarang ini dari 30 hari kapal, 30 hari kapal disitu kapal disitu kapalnya hanya beroperasi sepuluh hari pak, bayangkan? 60% kan biaya tetap harus keluar, ini Satu

Yang kedua Pak Dirjen, saya terpaksa agak keras karena ya namanya wakil Rakyat kan, Wakil Rakyat kalau beliau kan, beliau-beliau kan pelayan rakyat, yang kedua Bapak harus tahu bahwa kapal-kapal disitu tuh menggunakan Bahan Bakar Subsidi, dan bapak harus bisa membantu Presiden yang dimana Presiden menginginkan penghematan daripada biaya-biaya untuk subsidi, bahkan subsidi banyak sekali yang dihilangkan, ini diberi subsidi tapi diminta untuk yang beroperasi Kapal Besar, sedangkan *load factor* dari kapal-kapal disitu yang *fix* itu cuman 30% dari waktu *fix time*, yang 70% adalah *low* yang dimana kalau pesawat INACA itu kalau misalnya sekarang dari pemerintah dari Bu Dirjen Udara, memerintahkan semua pesawat untuk mengurangi yang dinamakan apa *traffic* trus diwajibkan untuk mengganti Boeing *triple seven* atau Airbus 330 semua, ga bisa dong. Mati semua itu Airlines. Bahan Bakar sudah mahal ga bisa kayak gitu pak, apalagi BBM subsidi yang dibayar oleh rakyat menggunakan uang rakyat nih, ga boleh dibuat main-main pak, ga bisa kayak gitu, yang berikutnya itu yang kedua.

Yang berikutnya lagi masalah dermaag, pak dermaga satu itu dulu 3.500 GT, dan katanya SYP sudah dinaikkan menjadi 6.000 GT, ayo kita lihat apakah 6.000GT beneran? saya tahu betul penggantian semua struktur ini, mari kita hitung jauhlah, dan itu dermaga itu sudah dibangun mulai tahun 70an, 3.500 GT itu mungkin sekarang tinggal 1.000 GT, diperkuat lagi cuman di sisi-sisi sedikit saja dikatakan 6.000 GT, ini kalau jebol toh, satu dermaga ga bisa beroperasi, 6 kapal ga bisa beroperasi lo, hati-hati lo, jangan main-main saya kalau masalah teknis sangat tahu mari kita berdebat.

Lalu yang berikutnya dermaga dua, 2.500 malahan lebih kecil, itu juga tahun 70an dan sampai sekarang juga belum diganti tuh strukturnya yang paling depan, gelagat-gelagatnya juga banyak belum diganti, saya tahu semua pak, karena saya

dulu juga ada di ASDP, BMN sebentar lagi saya balik lagi mungkin di posisi di Komisi VI, mungkin nanti tahun depan dapat 2 tahun 3 tahun lagi kalau terpilih. jadi nih saya terus terang ga bisa jangan sampai Pak, Pak Dirjen dengan adanya PM 104, mau bapak tambah lagi anu disitu, saya akan demo sampai ditambah lagi saya akan demo di Bakauheni, saya akan teriakan keras, dulu saya pernah ditakuti takut waktu swasta, pernah ditakut-takutin itu adalah pesanan daripada Pak Prabowo Subianto. Pak Prabowo yang mana? Danjen Kopassus, mari kita buktikan, saya lawan, waktu saya masih swasta, saya tidak takut, tanya sama Pak Sukri waktu itu. Jadi disini pak, apalagi sekarang pak saya posisinya ada di DPR, jadi gini pak

Mohon ijin sedikit pak, jadi dari sini maka saya mohon, 104 tidak bisa ditambah kalau tidak ada penambahan dermaga dan bila nanti ada satu kecelakaan, maka yang harus bertanggung jawab bukan pengusaha transportnya tapi adalah Pemerintah, karena tidak bisa menjamin menutup biaya operasionalnya, yang kembali ke Ibu yang cantik ini Bu Dirjen, mohon maaf Pak Dirjen tadi, Ibu Dirjen saya terus terang boleh Pak, 3 menit pak, jadi biar jelas pak karena terus terang kami harus kami harus menjelaskan, Bu Dirjen kebetulan *locus carrier* itu diseluruh dunia jauh lebih menguntungkan daripada ekonomi *full services*, mulai dari Amerika saya ada datanya semua Inggris dibuka aja di website Aviation, buka jret ketemu yang paling untung *Lokus carrier*, kenapa karena mereka mendapatkan fasilitas terminannya lokus, landing fee nya lokus semuanya lokus, sedangkan disini lokus carrier wajib harus pakai Garbarata dan sebagainya, ini yang akhirnya apa bu, tidak pemerintah tidak memfasilitasi ini, ini saya tidak bisa menyalahkan daripada *Lokus* kalau dia terpaksa menjual mahal, tapi terus terang bu, bab ibu boleh cek, boleh cek karena lokus itu bisa didempet dempetkan. Dan dia tidak perlu pakai apa *Lounge* dan sebagainya dan dia tidak perlu pakai apa *Lounge* dan sebagainya, maka sebenarnya *lokus* itu menguntungkan dan kebetulan hampir semua lokus tarifnya di luar negeri itu adalah sekitar hampir 60 sampai 70% yang paling tinggi terhadap ekonomi *full services*, kita semua sama sama pernah ke luar negeri ataupun sekolah di luar negeri nih, jadi kita tahu itu dan ini mohon maaf bu ini bentuk ketidakpedulian, saya ga ngerti apakah ketidakpedulian pemerintah atau ketidakpedulian daripada Airlines karena apa ternyata harga Bagasi yang ibu terapkan, bukan ibu terapkan perusahaan penerbangan terapkan 2 kali lipat daripada harga manusia, kalau manusia itu menggunakan pesawat itu mari kita lihat bu, rata rata bu, jadi mohon bu dari sini terlihat bahwa seakan-akan harganya manusia lebih rendah daripada harga sebuah barang, jadi ini mohon untuk dipertimbangkan harganya mungkin bisa diturunkan walaupun itu pakai bagasi, tidak boleh pakai manusia, terima kasih bu. Karena begini pak itu di dalam undang-undang, ijin ijin pak kalau didalam undang-undang penerbangan itu diperbolehkan pak cuman itu semua tinggal regulatornya yang ngatur, itu saja ya pak terima kasih.

Wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Pak Bambang, fokus, ini sudah seperempat jam, ga tahu ini saya beberapa salah apa saya lihatnya,
Pak Bambang sudah cukup mengerti kayaknya saya sudah paham, atau ditunda penerapannya bagasi berbayar.
Pak Bambang saya tidak bermaksud memberi tambahan waktu

Waalaiikumsalam warahmatullahi wabarakatuh.

Baik bapak-bapak ibu-ibu, masih ada beberapa Anggota dan dari meja Pimpinan tentu juga ingin mendalami, oleh karena itu bisa efisien kita ingin mendapat jawaban dan nanti kita simpulkan jawaban-jawaban dari mitra-mitra kita ini, saya kira Pak Bakri sudah hadir, jangan lama-lama Pak Bakri lanjut Pak Rahmat siap-siap dan Pak Alex ya. Silahkan Pak.

F-PAN (H. A. BAKRI H.M., S.E.):

Terima kasih Pak,

Pimpinan yang saya hormati,

Hari ini di sebelah saya Ketua Komisi Pak ini, ada bisikan-bisikan beliau sampaikan, baik Makasih.

Saudara-saudaraku Anggota Komisi V yang saya banggakan, Pak Sekjen, Bu Dirjen dan seluruh para Pimpinan Airlines yang saya hormati,

Terima kasih banyak ini memang pertemuan yang cukup baik, saya harapkan mungkin hari ini ada jawaban yang tepat yang bisa kita sampaikan kepada masyarakat, saya salah satu pengguna di semua penerbangan pak, jadi baik itu Air saya kalau dari Jambi ke Jakarta kadang-kadang pakai Lion Air, pakai Garuda, pakai Sriwijaya pakai Batik, tadi saya pulang dari Bali itu pakai Airasia.

Jadi suasana bahasa dari masyarakat terkait dengan bagasi ini masih terdengar, nah harapan kita kalau masih terdengar artinya apa masyarakat masih belum bisa menerima nah tentu kita selaku wakil rakyat, saya wakil rakyat tentu berhak untuk menyampaikan kepada pemerintah termasuk juga bapak-bapak disini, nah yang menjadi pertanyaan saya ini kenapa kalau toh ini menjadi komponen yang dikatakan oleh Bu Dirjen tadi?, sehingga harus mempertimbangkan banyak hal sehingga mengenai penerapan tarif bagasi ini pak perlu diberlakukan, pertanyaan saya kenapa tidak semua Airlines sama-sama aja gitu pak ? baik Batik, Garuda apa semua naik aja semuanya jadi jawabannya sama kalau itu memang itu jadi suatu catatan, nah ini kenapa ada yang naik ada yang tidak ini, ini saya pikir, walaupun toh memang tidak tidak sama sekali, kalau naik naik sama sekali. Itu nah ini bersamaan dengan harga tiket yang khabarnya memang agak melambung saya terus terang aja dari Garuda yang kadang-kadang naik bisa dibawah hampir satu juta sekarang Pak Fikri kadang-kadang sudah satu setengah, dua juta.

Batik juga begitu ketemu yah kita Anggota DPR mau tidak mau yah senang tidak senang tetapi kita lakukan, tetapi yang menjadi pikiran saya nih para pedagang-pedagang ini pak, itu kalau saya naik Lion Air itu pak sore-sore itu bagasi-bagasi Lion Air itu bukan main diserang oleh ibu-ibu dari Tanah Abang, karena mereka pingin sekali pak Lion Air dengan biaya murah, apa semua betul betul katanya pak Lion Air ini armada merakyat, tapi dengan berlakunya begini nantinya seakan-akan menjadi wah kok begini Lion Air Yah, nah saya pikir saya ingin mendengar secara detail yang menaikkan, yang memberlakukan ini apa alasan secara detail walaupun tadi Bu Dirjen sudah menerangkan mungkin sedetail detailnya gitu yang tidak naik ini kenapa, apakah memang mau naik tapi belum berarti Citylink Pak Zuliandra yah, akan ada rencana juga mungkin juga berfikir karena ada faktor-faktor, ini aja yang mungkin perlu kami tahu yah semuanya tergantung kepada bapak, karena bapak yang melaksanakan semuanya ini kita juga tidak pengen dengan menekan biaya sehingga Airlines kita lama kelamaan juga akan

bangkrut itu juga tidak pengen, artinya bapak penjelasan sedetail mungkin saya bilang tadi itu, dari Bali saya kesini itu masih ada seletingan dari Jambi saya bilang saya naik semua, saya bukan tipe Anggota DPR dari yang harus naik ini ono ini tapi semua saya coba, nah barusan ini ada semua muncul sampai hari ini muncul Bu Dirjen, itu mungkin Pak Pimpinan terima kasih.

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Ok terima kasih Pak Bakri, Pak Rahmat silahkan,

F-PDIP (Dr. H. RAHMAT NASUTION HAMKA, SH., M. Si):

Pimpinan terima kasih, atas waktunya langsung saja menyingkat waktu,

Kepada semua yang hadir, yang pertama adalah bahwa kita melihat kebijakan moda transportasi dikita ini kita melihat juga sebenarnya sudah mulai ada kemajuan pembaharuan baik mungkin transportasi darat, udara, laut dan sebagainya, dan tapi juga mungkin satu hal yang mungkin jadi perlu catatan bahwa kebijakan ini kan tidak timbul sekonyong-konyong semuanya pasti melalui proses dan juga melalui apa namanya kajian, dan juga melalui konsultasi public terhadap stakeholder stakeholder yang ada, nah ini yang kemungkinan menurut kami yang paling penting adalah bahwa hal tersebut ini sudah dibicarakan dengan stakeholder yang ada, contoh yang disampaikan oleh Pak Bambang tadi beliau juga seorang pelaku dan mengerti secara tehnis.

Saya pikir pasti ini apalagi 4 tahun lalu kata Pak Dirjen Darat tadi, ini sudah PM ini berlakunya tidak sekonyong-konyong, jadi ga ada ini ini juga sebenarnya memang ada hal yang salah atau ada hal yang keliru ini sebenarnya peraturan ini kan tidak juga menjadi harga mati atau barang yang tidak bisa dirubah, saya pikir tapi sudahlah ini kebijakan sudah jadi, jadi kalau bisa kita jangan melihat dihilirnya tapi bagaimana di hulunya sama ketika saya berbicara dengan apa dengan udara juga ketika berbicara di darat ASDP, kadang-kadang kita juga mempertanyakan di Kementerian ada biaya-biaya subsidi-subsidi yang diberikan kepada kapal-kapal perintis, misalnya biaya dox dibiayai oleh Pemerintah misalnya atau ada apa subsisi-subsidi lain yang sifatnya supaya apa kapal-kapal operator-operator ini bisa memberlakukan harga yang murah atau diberikan semacam keringanan-keringanan dalam operasional. Nah saya sepakat dengan Pak Bambang tadi kalau bisa kalau memang itu berbiaya murah semuanya itu harus ada perlakuan khusus, misalnya jangan hanya dihilirnya sekarang, misalnya saat sekarang ini harga tiket sedemikian rupa jadi dari hulunya, misalnya dari mendatangkan pesawat, insentif pajak diberikan karena sudah jadi jelas ini peruntukkan untuk *blow* apa untuk biar tarif murah, kemudian insentif apa suku cadangnya juga diberikan insentif pajak, jadi dari hulunya sudah dimainin juga gitu regulasinya jangan bicara di hilirnya langsung gitu. Saya pikir ini kepada Pak Dirjen, Ibu Dirjen perhubungan Udara coba ini kemudian dikaji saya pikir pemerintah punya apa kekuasaan itu kewenangan itu gitu, sehingga apa pemerintah dalam hal ini nantinya bisa menata sedemikian rupa bahwa kita bisa memberikan tekanan kepada pihak maskapai karena kita sudah memberikan *privilege* kepada mereka, hai anda sudah kita kasih insentif pajak pengadaan pesawat kita sudah kasih anda suku cadang, kita sudah saya kasih anda insentif pajak mungkin perusahaan anda *low current* misalnya hai ente kamu jangan seenak enaknyah ah gitu, tapi selama ini semuanya itu berjalan sebagaimana biasanya dihulu

kemudian dihilirnya kita mau tekan-tekan, kami ga bisa ngapa-ngapain megap-megap nih kata maskapai, saya tidak membela maskapai juga tapi sesuatu hal perlu kita pikirkan jadi bahwa ini tidak bisa berdiri sendiri, tapi pasti dari hulu ke hilirnya. Nah jadi untuk itulah maka meminta kepada Dirjen Perhubungan Udara minimal masyarakat kita nih belum siap terus terang saja saya sepakat sosialisasi yang Ibu sampaikan berapa hari itu masyarakat kita ini belum siap dan keadaan ini, karena apa para UMKM itu juga merasa kaget mereka. Mereka kadang-kadang untuk mensiasati tidak membayar mereka tentang sampai ke badan mereka gitu, supaya minimal mengurangi ongkos biaya bagasi gitu kan, sehingga kalau datang langsung ketempat jualnya langsung harga Tanah Abang sepuluh ribu dijual lima ribu sudah untung itu kan tau lima belas ribu gitu kan dapat lima ribu ga kena biaya bagasi.

Nah hal seperti ini juga bu mungkin psikologis jadi banyak yang teriak itu seperti itu ini saya pikir kita sepakat dan lagi mereka ga ngerti juga bahwa ada bagasi yang bisa dibooking duluan, ada kan sebenarnya memang ada kalau memang masyarakat kadang-kadang dia ga ngerti, beli tiket ya beli tiket saja gitu, jadi belum ada bagasi lima kilo, sepuluh kilo, lima belas dibayar duluan, dibooking duluan kan agak lebih murah, tapi saya juga kadang-kadang bingung juga mau bertanya kepada stakeholder juga atau pada maskapai juga. Kenapa kita naik bagasi bawa barang sendiri kemudian bayarnya mahal di counter? Kalau kita lewat cargo barang kita diantarkan kerumah tapi lebih murah gitu kan? Nah jadi saya itu juga apa namanya belum habis juga logika berpikir, tapi apakah ini hanya semacam apa gitu kan, tapi mohon berikan saya argumentasi bahwa ini memang harus begini memang harus mahal di counter daripada diantarkan kerumah padahal kan saya tidak perlu menyuruh kurir untuk datang kerumah mengantarkan barang saya, saya bawa sendiri lewat pesawat saya bawa sendiri dari apa saya ambil sendiri kan gitu ya, jadi dimana gitu ya dimana ininya ya apakah hanya semata-mata mengejar untuk biaya operasional ha gitu, jadi untuk menutupi biaya operasional yang mungkin yang sudah ter ini atau apa gitu yah, ini juga penting menurut kami ini apa namanya lalu selanjutnya juga jangan juga maskapai dipaksa bu misalnya kepada Angkasa Pura, AP I, AP II sebagainya juga ya kalau memang mereka itu LCC tadi bawa mereka juga ya jangan diberikan tekanan juga harus, kamu harus begini ya beri juga mereka kelonggaran untuk mensiasati dirinya gitu dan diberikan juga fasilitas mungkin sewa bandara feenya, landing feenya, Airnafnya segala macam juga harus ada perlakuan khusus juga, saya pikir ini yang mungkin yang perlu kita ini, tapi paling penting bu harus ada rumusan hari ini minimal seperti apa mungkin secara bertahap jadi jangan di berlakukan secara plek kosong nol kg, tapi mungkin bertahaplah. Yah kalau bisa 10 yang boleh dulu jadi orang juga masih merasa ga ini, nanti yah pelan-pelan ini pak mungkin 3 bulan 5 bulan kedepan akan juga akan kita kaji, jadi orang juga tidak serta merta sok gitu dengan nol kilogram gitu.

Jadi saya pikir ini juga penting bu tapi masih perlu bu ada ini karena masyarakat belum siap untuk itu, saya pikir itulah beberapa hal dan tapi saya juga berharap kepada stakeholder yang ada ini kan kebijakan kalau untuk yang maskapai penerbangan saya kira ini juga agak ini juga, karena cepat prosesnya Cuma beberapa hari tapi untuk hal-hal lain kebijakan lain perlu juga moda transportasi kita ini mungkin juga kebijakannya ditata sedemikian rupa dan kemudian juga kajiannya sama juga dengan Pak Bambang tadi mungkin bisa dipahami secara teknisnya apa kita mungkin ini melihatnya tapi ini yang jelas pasti kalau memang itu biar lebih efektif dan efisien saya pikir juga harus dipikirkan pak, harus dipikirkan juga gitu tapi ya silahkan harus argumentasilah antara teknisnya kita disini hanya mengatur regulasi gitu, regulasinya kalau memang dengan apa kapasitas kapal yang lebih besar tidak lebih efisien saya pikir juga ini penting juga karena disana banyak hal yang kita anggarakan juga untuk cost cost untuk yang biaya subsidi-subsidi, saya

pikir ini perlu kajian lebih lanjut lagi dan tapi saya Pak Bambang selaku stakeholder juga 4 tahun ini lho Pak Bambang 4 tahun apa 4 tahun apa masa ininya, saya pikir ini harusnya kalau bisa sebelum jangan habis berlaku kalau bisa demo sebelum berlaku juga ini sudah berlalu ini ga Pak Bambang ini hanya intermezzo saja, maksud saya tu, ini pak hanya harusnya harus segera di ini, jadi tidak bisa mungkin langsung saya pikir ini hanya beberapa hal menurut saya perlu menjadi perhatian kita kalau bisa dari hulunya, jadi jangan hanya melihat dihilirnya jadi berikan kebijakan khusus dari hulunya juga, saya pikir sama ketika berbicara apa namanya Perhubungan ASDP dan sebagainya beri juga di hulunya apa subsidi-subsidi yang bisa misalnya ketika mendatangkan kapal mungkin diberikan juga insentif-insentif khusus segala macam selama jadi kita bisa regulasi kita bisa lebih mengatur itu, saya pikir itu saja terima kasih. Kami kembalikan

KETUA RAPAT:

Terima kasih Pak Rahmat, lanjut Pak Alex siap-siap Bu Sadarestuwati,

F-PDIP (ALEX INDRA LUKMAN):

Ijin untuk langsung Pimpinan, terima kasih

Ibu dan Bapak sekalian yang saya hormati, ijin saya untuk mengingatkan kita semua yang ada diruangan ini.

Dasar Kesatuan Negara Indonesia adalah Pancasila kunci kunci logisnya adalah ekonomi kita adalah ekonomi Pancasila oleh karena itu seperti termaktub di dalam Undang-Undang Dasar 1945, dimana transportasi adalah menyangkut hajat hidup orang banyak, maka dibentuklah BUMN di seluruh alat transportasi yang ada, ada Garuda di udara, ada PT. KAI di kereta, ada DAMRI di darat dan ada PELNI di laut. Apakah itu cukup? tidak, maka oleh undang-undang diberikan kewenangan kepada Kementerian Perhubungan Ibu, Bapak punya kewenangan agar rakyat tidak terbebani bayangkan bu, pak, Ibu Bapak bisa mengatur harga malah itu hanya ada di Kementerian Perhubungan, ibu bapak bisa memberikan subsidi agar rakyat tidak terbebani, itu hanya ibu bapak yang bisa dilakukan di Kementerian Perhubungan coba sebut sama saya kementerian mana yang bisa yang memberikan subsidi, bisa mengatur harga, menentukan batas atas batas bawah, sebegitu besar pak kewenangannya, maka sewajarnya sekarang disini, didalam forum yang terhormat ini kami menuntut ibu, bapak melaksanakan kewenangan ini. Tengok saya tidak bisa kemudian berhadapan dengan swasta tidak ada peraturan yang mereka langgar kita sadar itu makanya BUMN itu dibentuk, supaya tidak terjadi kesewenangan-kesewenangan kapitalis terhadap rakyat kita la kok tiba-tiba semuanya kayak orang frustrasi gitu mohon bu, pak baca lagi seluruh peraturan perundang-undangan yang memberikan kewenangan kepada ibu, bapak untuk mengatur segala sesuatunya yang menyangkut hajat hidup orang banyak.

Satu pertanyaan saya Ibu Dirjen, ibu tadi mengatakan batas atas batas bawah dipresentasi ini saya tidak membaca seperti apa ukuran batas atas batas bawah? apakah satu jam penerbangan, berapa sih nominalnya atau berdasarkan trayek? mohon itu nanti itu dijawab, terima kasih Pimpinan, saya kembalikan.

KETUA RAPAT:

Ok terima kasih Pak, lanjut Bu Sedarestuwati, selanjutnya Pak Sudjadi dan Bu Intan.

F-PDIP (HJ. SADARESTUWATI, SP, M.MA):

Terima kasih Pimpinan,

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

Yang saya hormati Pimpinan dan Anggota Komisi V dan seluruh mitra,

Saya langsung saja, pada prinsipnya saya sepakat dengan apa yang disampaikan Pak Alex bahwasannya memang ini semuanya tidak ada satu pelanggaran regulasi dari apa yang dilakukan oleh maskapai kita. Dan juga semuanya diatur didalam undang-undang, bahkan untuk kenaikan apa namanya untuk lokus dimana penerapan tarif untuk bagasi, biaya untuk bagasi ini juga ada aturannya, hanya saja saya katakan dalam setiap pengambilan kebijakan katakanlah kenaikan tarif mbokya sosialisasi ini dilakukan paling tidak jauh hari sebelumnya, dua bulan sebelumnya, atau bagaimana tuh sudah ada sosialisasi terhadap masyarakat, sehingga tidak terkaget-kaget seperti sekarang.

Yang kedua, kenaikan itu tidak begitu saja langsung tinggi, tapi tahapan penentuan tahapannya itu seperti apa, apa saja yang kira-kira nanti dijadikan acuan, kalau seperti hari ini kita melihat memperhitungkan juga daya beli masyarakat kita walaupun tingkat kemiskinan kita sudah tinggal satu digit, tapi bukan berarti ketika ada kenaikan tarif ini semuanya bisa menerima dulu saya ingat ya kurang lebih 20 tahun yang lalu harga tiket tuh mahal tidak semua orang bisa naik pesawat tetapi sekarang semua bahkan pembantu saya pun naik pesawat, akan tetapi inikan tidak bisa kemudian dengan serta merta kita menaikkan yang begitu drastis kenaikannya, ini yang perlu dikaji dievaluasi kembali kalau perlu ya coba dihitung-hitung apa iya kenaikannya harus sampai sebegitu dari yang katakanlah yang 400.000 jadi 900.000 yang 600.000 jadi 1 juta lebih itu yang kedua.

Ketiga, jangan cuman menaikkan tarif tetapi juga ikuti dengan pelayanan yang lebih baik, ini penting dan juga ketika nanti sudah selesai semuanya diberlakukan ada biaya untuk bagasi ada yang tidak, ini nanti kan masyarakat yang menentukan, masyarakat pasti yang menentukan apakah akan tetap naik pesawat yang *locus* tetapi dengan biaya bagasi sehingga kenanya jauh lebih tinggi ataukah apa menggunakan yang *full services* seperti itu, ini menjadi pilihan bagi masyarakat kita banyak kok pilihan-pilihan lainnya, apabila nanti ternyata masyarakat lebih nyaman yang apa *full services* atau yang *middle*, saya kira mereka akan lebih memilih itu dari pada yang locus tetapi harus membayar yang lain-lainnya jatuhnya lebih tinggi. Ini kan hokum ekonomi saja, tetapi bagi pemerintah tolong ini dievaluasi kembali, tolong ini dievaluasi kembali walaupun tidak ada pelanggaran tetapi evaluasi ini penting apakah ini perlu diturunkan kembali kemudian tarif bagasi juga dievaluasi, masak iya tarif bagasi ketika kita naik pesawat lebih tinggi dibandingkan dengan cargo apakah ada solusi yang lain? bagaimana cara mendapatkan tarif bagasi yang lebih murah? Kan seperti itu, saya kira ini hanya masalah komunikasi dan sosialisasi yang sampai hari ini tidak nyampe kepada masyarakat.

Ini tugas dari pemerintah juga sekaligus tugas daripada maskapai yang menerapkan, saya kira itu Pimpinan dari saya, terimakasih.

Wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Wabarakatuh. Silahkan Pak de, Pak De lanjut,

F-PDIP (Ir. SUDJADI):

Ketua, bapak bapak.

Jadi saya ingin mencoba melihat dari Administrasi Pemerintahan, jadi bapak secara teknis Mas Bambang sudah menggibu kalau boleh tadi saya mau tepuk tangan tapi belakang saya jangan pak nanti dikira lihat sepak bola gitu, mau tepuk tangan saya jadi saya melihatnya dari aspek Administrasi Pemerintahan, ini Peraturan Menteri ini keluar tahun 2015 Nomor 185, saya berharap Pak Sekjen, Biro Hukum memang sejak dulu terlibat dalam ini, ini ini nanti ada kaitannya supaya setiap Keputusan di Kementerian Perhubungan itu Biro Hukum jangan ditinggalkan, kemudian setiap Keputusan Menteri itu mesti ada masa dievaluasi, ini tereralisir pada tanggal 8 Januari 2018 saya tidak tahu kalau keputusan yang mengikat hukum itu untuk setingkat Dirjen itu Edaran atau Keputusan atas nama Menteri, ini tolong Biro Hukum dikaji kalau saya mungkin Surat Edaran ini seperti Surat Edaran dulu belum Surat Keputusan atas nama Menteri ya moga-moga aja saya salah. Tapi kalau sudah atas nama Menteri berarti Biro Hukum sudah harus terlibat sejak awal samapai ini. Kemudian biasanya kalau setingkat Dirjen yang tidak ada kaitannya dengan Undang-Undang itu didalam keputusan terakhir itu mesti ada apabila ada ini ini akan disesuaikan dengan ketentuan ini dan sebagainya.

Moga-moga saya berharap nanti Perhubungan setiap Keputusan tingkat Dirjen dan ini yang berdampak hukum itu harus di *assessment* oleh Biro Hukum kalau sifatnya teknis itu mustinya Surat Edaran, sekali lagi sebagai penutup bahwa pada surat Menteri itu jaman Pak Yunan ini, ini kan sudah dibagi Full services, Medium, No frill dan sebagainya sebenarnya sudah jelas barang kali ini diputuskan pada hari-hari yang begini membuat Mas Bambang dan saya terkagum-kagum, terkaget-kaget saya kira ini mungkin surat Keputusan ini bisa lihat levelnya itu Surat Edaran, atau ini Surat Keputusan Dirjen atas nama Menteri apa boleh? Apa ini ini ini jadi evaluasinya kesana, jadi mohonlah ini hari-hari gini kita juga menunggu-nunggu nasib 17 April marilah berdoa bersama biar selamat, sekian terima kasih

Wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Waalaikumsalam warahmatullahi wabarakatuh. Terakhir Ibu Intan, silahkan Ibu,

F-PAN (Hj. INTAN FITRIANA FAUZI, S.H., LL.M.):

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

Yang terhormat Pimpinan Komisi V dan Anggota, yang terhormat Pak Dirjen, Bu Dirjen dan Pak Sekjen beserta jajaran dan Maskapai Penerbangan serta Angkasa Pura I, II yang hadir pada sore hari ini.

Kurang lebih mungkin sama dan pada dasarnya hari ini Komisi V mengundang Bapak-Bapak dan Ibu-Ibu dengan agenda khusus dua topik lebih kepada bagaimana keberpihakan kita semua kepada rakyat, jadi kalau ada

beberapa teman-teman Anggota yang kemudian berharap besar bahwa Pimpinan Tertinggi di maskapai penerbangan hadir, seyogyanya memang seperti itu, karena kita bicara untuk kepentingan masyarakat dan terkait *low carrier* tentu kembali ini bicara adalah unit usaha artinya maskapai penerbangan murni swasta dan aturannya juga sudah diatur sehingga jika Lion Air group yang menerapkan meniadakan *free baggage allowance*, terhitung tanggal 8 Januari kemaren kemudian efektif tanggal 22 Januari dan sudah dilakukan sosialisasi dan saya baca disini juga pihak otband bandara AP semuanya sudah juga melakukan koordinasi tapi saya ingin bertanya khusus kepada Citylink, karena Citylink ini adalah bagian dari Pemerintah BUMN kita yang juga saya membaca dari media akan menerapkan hal yang sama terhitung 8 Februari, betul ya pak ya, tadi saya berdebat dengan teman-teman disini, karena Dapil saya itu Depok dan Bekasi, jadi konstituen saya tidak memerlukan pesawat dan tidak ada bandara tapi ini atas nama artinya kepentingan semua kalau bicara swasta tentu artinya kembali kebijakan perusahaan karena tidak ada yang dilanggar. Nah kepada Citylink apa *regend* untuk juga menaikkan artinya meniadakan FBA ini kemudian kalau bicara dunia usaha saya yakin Lion group yang selama ini pemegang pangsa terbesar pasti ada penurunan, betul ya pak ya pasti dengan ditiadakan FBA ini ada penurunan, tapi konsekwensi itu yang harus diambil kasrena berbagai pertimbangan faktor-faktornya juga sudah dijelaskan disini beban pesawat, Aftur dan sebagainya. Nah Citylink seperti tadi Pak Alex bilang artinya kita tentu harus bersandar kepada Undang-Undang Dasar dimana air, udara, darat itu adalah menyangkut hajat hidup orang banyak masyarakat kita, sementara dengan adanya *locus carrier* ini saja sudah banyak menimbulkan masalah yang lalu sebelum reses berapa kali memanggil Kementerian Perhubungan khususnya Perhubungan Udara mengenai kecelakaan pesawat dan sebagainya walaupun tidak langsung linier terkait langsung kecelakaan itu karena *locus carrir* tapi kita tahu bahwa memang tentu pelayanannya sangat berbeda dan baru-baru ini juga kami Komisi V menerima secara resmi tenaga tehniisi pesawat ya bu ya dan mereka mengeluhkan artinya ada efisiensi dari pesawat-pesawat karena *locus carrier* sehingga tentunya masih banyak hal yang dibenahi, sementara sudah sekarang mau ambil provit dari kepentingan masyarakat karena kita bicara transportasi mulai dari bayar tol berbayar kemudian laut dengan segala kecelakaannya yang artinya mohon maaf Pak Dirjen Hubda kami konflik kemana-mana transportasi orang penyeberangan itu memang masih sangat minim regulasinya karena memang juga terkait dengan pemerintah setempat yang memang masih belum ikut aturan nah sekarang udara, udara ini sangat riskan kecelakaan sehingga apa *regend* dari Citylink BUMN yang juga kemudian ikut-ikutan untuk meniadakan FBA ini. Bukan masalah berbayarnya tapi ini menjadi beban masyarakat, terima kasih.

Wabillahi taufiq wal hidayah, Wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Wa'alaikumsalam warahmatullahi wabarakatuh.

Tidak terasa sudah setengah lima (16.30) kita sebenarnya pengen memdengar dari jawaban nanti ya agak agak luang dari maskapai, atau dari ASDP, terkait dengan apa yang ditanyakan ini kenapa kita meminta Dirut-dirutnya datang gitu kan, ga tahu yang bukan Dirut yang beri surat kuasa ya kan jadi teman-teman saya kira kita ada diujung pendalaman ini dari meja Pimpinan ada Pak Fary silahkan Pak Fary.

KETUA KOMISI V (Ir. FARY DJEMY FRANCIS, MMA):

Terima kasih, Pak Dirjen Perhubungan Darat saya kira tadi sudah dijelaskan cukup clear ya, Pak Bambang yang mewakili sudah bisa diterapkan ya

F-GERINDRA (IR. H. BAMBANG HARYO SOEKARTONO):

Ijin pak, ijin Bapak Pimpinan kalau diijinkan kami sampaikan terus terang kalau itu diterapkan pak, itu tidak membawa dampak terhadap kapasitas angkut daripada kapal itu yang ada disitu bapak, karena bapak tadi sudah saya katakan 28 kapal saja yang beroperasi dan dari 73 kapal ini arogan pak namanya, arogansi harusnya kalau mau menambah kapasitas angkut tadi dari yang 28 itu ditambah maksudnya dioperasikan 2 kapal saja menjadi 30 itu sudah kapasitasnya lebih besar kalau daripada bapak mengganti 17 kapal itu. Ini mohon ijin pak karena ini pemilih ini adalah masyarakat atau public pak yang harusnya harus kita lindungi. Kemaren kan sudah kita sampaikan pak. Terima kasih Injij.

KETUA KOMISI V F-GERINDRA (Ir. FARY DJEMY FRANCIS, MMA):

Pak Bambang ok, terima kasih yang kedua Bu Dirjen. Tadi sudah dijelaskan ini komponen biaya operasi penerbangan dan pangsa biaya itu, itu ada 3 pak paling besar bahan bakar pesawat, pemeliharaan pesawat, sewa pesawat, kita kan rapat ini untuk kita mau carikan jalan ke luar kan begitu saya ngikutin kumpul-kumpul terus dengan cepat bisa mengambil keputusan turunkan apa namanya biaya tiket, betul pak ya waktu itu walaupun semua beberapa bandara juga masih belum turun, kalau kita lihat ini berkat kenaikan pamakaian BBM 22% untuk Jet 15,16,83 untuk *floppier* 30 set dan juga jasa bandara udara navigasi penerbangan 23,2718 kan gitu ya bu ya termasuk oh bukan-bukan pemeliharaan pesawat 23271482 ini dari sisi pemerintah bisa ga bu intropeksi bu dulu kita pernah mengusulkan gitu ya.

Saya dulu Ketua Panja, Ketua Panja Penerbangan di DPR RI salah satunya tuh dari stakeholder maskapai penerbangan itu komponen sparepartnya itu dari dulu bu udah ga diminta bisa ga dibantu itu, kalau dulu mungkin tidak ada masuk persoalan bu ya masih bisa di handle tapi sekarang gimana bisa ga ada kebijakan itu, di pemeliharaan pesawat itu cukup besar lo bu 3,27 tadi Pak Alex sudah mengatakan itu nih partner pemerintah ngomong begitu apalagi saya kan gitu. Trus bahan bakar pesawat itu coba juga dijelaskan kepada kita kenapa bahan bakar pesawat itu tinggi bener bu kalau kita bandingkan dengan beberapa penerbangan di luar itu lo, bahkan di tempat kita antara Jakarta, Makassar dan baru bandara itu berbeda harganya ini seakan akan ini pemerintah ga ada gitu lo, nah untuk itu maka kita sebenarnya ingin sekali kita ingin sekali hal hal yang bisa didukung oleh pemerintah, pemerintah intervensi bu tadi Pak Alex keras ngomongnya itu bu jadi kalau saya Pak Alex saja ngomong dari sisi Partai pendukung pemerintah, apalagi saya gitu lo iya kan gitu.

Nah kita mau denger ini, ini kebijakannya pemerintah terhadap tiket yang tinggi ini dengan komponen sebenarnya ini adalah hal-hal yang bisa diintervensi pemerintah, ya ini kita belum dengar ini, ya juga melihat ini kesian juga teman-teman maskapai penerbangan ya wajar juga dollarnya naik, sewa pesawat naik ya, pemeliharaannya juga ga ada dukungan berkaitan dengan bebas sparepart tambah bahan bakar pesawat itu dalam bentuk dollar ya bahkan saya dengar kurang lebih sekitar 60 kalau ga salah, 60 sampai 70% itu komponen pembiayaan dalam bentuk dollar. Dollarnya naik ya walaupun terus ada penurunan masih dalam taraf perhitungan diatas yang diperkirakan, saya sederhana itu aja Bu Dirjen ya kita hadir

kalau tidak terus untuk apa, apa Kementerian Perhubungan ini begitu aja yang berkaitan dengan ini dan saya mau tanya juga tentang kesiapan dari pada bandara-bandara kita terhadap kebijakan bebas biaya bagasi itu, jadi dari maskapai sudah mempersiapkan sumber daya manusianya tapi juga komponen-komponen kita sendiri bu aspeknya dan sebagainya karena itu perijinan diberikan harus ada batas waktu menyiapkan komponen sumber daya manusia perlu kita dapatkan penjelasan.

Banyak pak tapi waktunya juga sudah dijelaskan oleh teman-teman hanya kita meminta kepastian ini 3 komponen pangsa biasa biaya terbesar ini apa kira kira kebijakan dalam rangka mendukung apa maskapai ini, terima kasih bu.

KETUA RAPAT:

Terima kasih Pak Fary dari meja Pimpinan saya juga sama sebetulnya inikan semuanya adalah biaya-biaya yang pemerintah punya kemampuan untuk melakukan pengendalian gitu, nah belum kita dengar dari Bu Dirjen apa langkah-langkah Pemerintah terkait dengan bahan bakar? Iya kan kalau saya Komisi VII pasti saya minta agar Aftur turun pasti, tapi kan dekat Bu Dirjen daripada kami dengan Pertamina kan mitra ada namanya itu Kemenkeu juga Cuma agak aneh juga Bu Dirjen yang halaman 17 ini, Ketua Inaca Pak Ary mengatakan bahwa betul ya nama Ketua Inaca ya mengatakan bahwa komponen biaya Aftur itu 40% sampai 50% tapi disini pemakaian Aftur 22% dari komponen biaya, yang bener yang mana ini kalau memang 40% memang kuncinya di Aftur Bu, panggil aja minta tolong pada Menteri ESDM untuk menurunkan atau bagaimana, lah saya kira mirip-mirip ini juga regulasi jadi saya juga tidak setuju swasta kemudian apa namanya banting tulang *naudzubillah* bangkrut, karena swasta pinjam ke Bank. Bank Pemerintah kalau swasta bangkrut, Bank Pemerintah juga kolep ya nggak pak bener ya kalau Bank Pemerintah kolep kami juga harus menutup dengan PNM Pak Bambang iya kan, kalau ada BUMN Bank Pemerintah kolep kita tutup dengan PNM yang pakai APBN iya kan.

Jadi akhirnya APBN lagi APBN lagi, jadi tolong ini juga dijelaskan saya kira permintaan teman-teman, marilah kita buat solusi agar tiket ini terjangkau dalam tanda petik ya terjangkau itu saya kira berapa yang layak untuk penerbangan-penerbangan regular dan kemudian kalau tidak bisa terjangkau dalam waktu dekat ya kata teman-teman tadi kata Pak Jhoni pokoknya dalam 2 bulan ini jangan anulah bikin kami pusing semua gitu yah gitu yah Pak Jhoni kan Pak Alex begitu juga yah. Jadi 2 bulan ini tolong ada *cooling down* semuanya, itu yang terkait maskapai yang tarif tinggi saya pikir kami akan pengen dengar gitu dari maskapai bagaimana.

Terus yang kedua pak kaitanya dengan FIR, FIR ini kaitannya dengan Airnaf ya, itu belum ada lo Pak Menteri mengatakan belum menghitung berapa sesungguhnya potensi pendapatan dari ruang udara itu padahal ada potensi pendapatan itu saya kira ini konsen kami ya segera ambil alih FIR tadi sudah dikatakan ya oleh teman-teman dari IAAW bahwa SDM memenuhi sekarang teknologi cukup itu ya jadi tolong Pak Novi menjelaskan kepada kami di DPR kalau memang ini semuanya siap kasih kami *breakdown* atau *rundown* kapan kira-kira itu, kalau sekarang persoalannya hanya pada masalah deplomasi tapi dorongannya bukan di Komisi V dorongannya ada di Komisi I begitu ya Bu Polana ya.

Terakhir terkait dengan ASDP terkait dengan itu tadi PM 88 dan PM 104 pak, padahal kita bicara anggaran di DPR kenapa bapak tidak minta kepada kami untuk menambah kalau tuntutan adalah penambahan dermaga kan sederhana dermaga dari pada bapak bangun dermaga diecer ecer seluruh Indonesia. Saya sempat tidak setuju ada dermaga di Pacitan, tapi dipaksakan ada dermaga itukan dari Kementerian Perhubungan Pak Sekjen iya laut tapi Pak Sekjen kan ini

urusannya dermaga, kenapa untuk nambahin itu? kan bisa dipindah-pindahkan ya, saya kira ini semua terkait juga dengan kebijakan dari teman-teman dari Dirjen Perhubungan, apakah itu Perhubungan Laut maupun Perhubungan Darat. Jadi masyarakat sudah membantu swasta sudah membantu dengan investasi besar saya sendiri ga kuat pak beli kapal 5.000 GT ya, 5.000 GT saya ga kuat, tapi ada orang yang mau bahkan puluhan kapalnya terus kalau Idol bagaimana kan? Ini juga perlu dipertimbangkan agar iklim bisnis di Indonesia ini jadi bagus ASDP juga begitu ya, ASDP kan mengelola pelabuhan jadi enak kalau semuanya kalau semuanya lancar ya baik dan saling bisa membangun kompromi diantara ada membangun konsensus diantara semuanya. Bandar Udara juga begitu Angkasa Pura.

F-DEMOKRAT (DRH. JHONI ALLEN MARBUN, MM):

Kalau kita bicara teknis ini ga akan kita ketemu antara itu berbagai pendekatan. Saya kira apa Pemerintah merespon dalam kontek kesimpulan artinya apa semuanya di *hold* untuk memberikan tidak resah masyarakat sampai dalam tahun pemilu, bagaimana caranya tadi sudah ngomong berbagai rumusan bicara teknis kita berbagai intinya jangan membuat kepanikan apapun, ini tahun politik sebenarnya untuk mengutungkan pemerintah kami yang punya konstituen juga terdesak pertanyaan itu itu aja jadi ini sebetulnya harus disambut oleh pemerintah, ya kalau ga ada pemerintah yang menyambut saya perlu curigai ada apa? Apakah itu Menteri atau Dirjen sebetulnya begitu kesimpulannya hanya meng-*hold* kok, meng *hold* sampai tahun politik selesai. Itu aja curigai Citylink nya bagaimana rumusnya pemerintah regulator dan pelaksana selesai pimpinan, jadi ga usah kita lagi bicara tehnik pendekatan ini bikin kesimpulan, kecuali mereka ga mau bikin kesimpulan itu silahkan, baru itu laporkan kepada Menterinya karena kan tingkat Dirjen kesimpulan itulah yang jadi pegangan jadi tidak usah panjang, sampai pagi pun pendekatan teknis, pendekatan abstrak pendekatan itu tebal malah dalam perusahaan dari pada rugi 10 perak bisa menekan kerugian, naikan hanya yang masuk 50% beda dari pada rugi 10 mending rugi 5. Teori macam-macam tetapi bukan dalam teori *supplay demand* tadi, ini tahun politik.

Kami terbebani mengutungkan pemerintah, terima kasih pimpinan. Jadi ga usah berdebat kita soal ini, jadi langsung kesimpulan khususnya jangan, apalagi tadi Dirjen ini baru saya baca ini tandatangan Dirjen bukan Menteri, bahkan Lion juga sebetulnya bisa di *hold* kalau pemerintah memberikan solusi hulu dan macam-macamnya, itu saja pimpinan terima kasih.

KETUA RAPAT:

Terima kasih pak,

Satu (1) menit lebih kita tidak berdebat pak mencari solusi justru disini. Oke silahkan bu tadinya Pak Sekjen, silahkan siapa dulu. Saya minta ada waktu untuk teman-teman dari maskapai jauh-jauh diundang ya. Terima kasih

SEKJEN PERHUBUNGAN:

Terima kasih Pimpinan,

Langsung saja barangkali Kepada Pak Dirjen Darat terkait dengan tadi PM 88 dan PM 104 dan nanti yang untuk Udara langsung dengan Bu Dirjen terakhir nanti mohon ijin dari Airnav untuk bisa juga menjelaskan, terima kasih.

DIRJEN PERHUBUNGAN DARAT (Drs. BUDI SETIYADI, S.H., M.Si.)

Terima kasih Pak Sekjen.

Bapak Pimpinan rapat mungkin kami singkat saja pak, karena bapak menyampaikan nanti ada waktu untuk ASDP kami lebih tepat lagi ASDP akan menjelaskan namun demikian kami menyampaikan pak, sebetulnya kami untuk lintasan Merak dengan Bakauheni pak kami sedang melakukan *review* untuk pembangunan dermaga baru tapi bukan pada lokasi yang sekarang pak, karena lokasi yang sekarang kalau ditambah dermaga lagi sudah tidak memungkinkan pak tempat kejadian, jadi sedang yang kami sedang *review* bantuan ADB yang sedang kami lakukan *Fs* nya adalah untuk Margagiri Ketapang, namun demikian karena ini investasi cukup besar sekali pak, jadi kami sedang menunggu apakah *visible* atau tidak di bangun kembali dan nanti pendanaan juga dari bantuan ADB.

KETUA RAPAT:

Review nya dipercepat pak, semua perlu cepat sekali, waktu ya Pak Dirjen Bu Dirut ya.

DIRJEN PERHUBUNGAN DARAT (Drs. BUDI SETIYADI, S.H., M.Si.)

Kemudian terkait menyangkut masalah dermaga barangkali termasuk sedikit oprasional nanti kami sudah sepakat dengan Ibu Dirut ASDP akan menyampaikan beberapa hal kami mohon ijin pak Ibu Dirut ASDP akan menyampaikan terima kasih pak.

DIRUT ASDP (IRA PUSPADEWI) :

Terima kasih bapak, mungkin beberapa tambahan keterangan dermaga-dermaga di Merak itu di bangunnya sekitar tahun 1980 sampai tahun 1985 pak.

KETUA RAPAT:

Sebentar saya Pak Bambang tolong dilihat Bu Dirut dan didengarkan

DIREKTUR UTAMA ASDP (IRA PUSPADEWI):

Jadi lupa nih pak, Kemudian kami melakukan *up grade* dari tahun 2010 hingga 2015 antara lain dengan penambahan dolphin yang pertama kemudian yang kedua ada perpanjangan dermaga dan kemudian kapasistas *mobilebritsh* juga ditingkatan, nah dengan *up grade* itu kapasitas dermaga itu bisa menampung kapal dengan sekarang *ringch* nya antara 6.000 sampai 15.000 GT, nah yang 6.000 saat ini ada 3 dan yang 3 itu saya kami akan *up grade* dalam 1 tahun ini sampai 10.000 sampai 12.000, kemudian tambahan saja menambahkan yang pak Dirjen katakan mengenai penambahan dermaga kalau di Merak di lokasi yang sama sejauh yang kami pahami sudah tidak memungkinkan kalau di lokasi itu tetapi di Bangkauheni masih memungkinkan tapi kan harus ada pasangannya, mungkin itu dulu Bapak tambahan dari kami, terima kasih.

KETUA RAPAT:

Kepastian saja minta jawaban pasti saja, jadi sudah tidak ada lagi dermaga dengan kemampuan di bawah 5000 GT tidak ada semuanya diatas.

DIREKTUR UTAMA ASDP (IRA PUSPADEWI):

Tidak ada pak, dari sejak 2014 dimana PM 88 itu di keluarkan hingga sekarang ada penambahan 2 pasang dermaga disitu, jadi semuanya diatas 6000. Terima kasih.

KETUA RAPAT:

Ok, tinggal kebijakan untuk mereka yang belum bisa *up grate* 5 ini tolong dikasih space yang cukup, saya kira itu mungkin yang diminta oleh kapasitop. Oke bisa dilanjut siapa lagi, pak

DIREKTUR UTAMA ASDP (IRA PUSPADEWI):

Terima kasih pak, kalau boleh saya memberi kesempatan dahulu kepada Air lines atau INACA untuk memberikan komentar, silahkan pak dari INACA.

KETUA RAPAT:

10% apa 15 % itu tadi dari INACA itu.

SEKJEN INACA (TENGGU BURHANUDDIN):

Terima kasih Pak Ketua, Pimpinan dan Bapak-Bapak Anggota.

Ya sebenarnya kalau kita melihat dunia penerbangan kita ini semua boleh dikatakan dari masuk segala macam tarif itu semua naik pak, Avtur ya turun naik tapi masih tinggi juga sekarang harganya, kurs dollar juga naik tinggi masih juga tinggi jadi tentunya dunia penerbangan kita ini sebenarnya ya cukup jadi harus menyesuaikan pendapatannya untuk meng *cover cost*, selama ini mungkin tidak begitu besar tapi sekarang ini terasa cukup berat sekali, makanya maskapai penerbangan kita ini tentunya menaikkan harga jual bukan menaikkan tarif pak, tarifnya itu sudah ditentukan oleh pemerintah tidak melebihi dari pada tarif yang ada tetapi harga jualnya yang dinaikkan tidak mencapai tarif yang ditentukan oleh pemerintah. Itu saja yang dilakukan tetapi tadi di dikatakan oleh Pak Jhoni karena ini tahun politik jadi diributin, sebenarnya ya itu setiap tahun itu antara *sessional* itu lebaran, liburan, Natal itu semua biasanya dari dulu juga naik harganya, tetapi pada waktu lagi *officetion* dia turun pak, jadi saat -saat sekarang ini memang lagi turun tapi turunnya tentunya tidak bisa seperti yang lalu lagi, karena *cost-cost* nya semua naik jadi kalau tidak dunia penerbangan akan menjadi lebih sulit di kemudian hari, jadi kita lebih memikirkan macam mana transportasi udara kita ini bisa tetap berkesinambungan untuk menjaga kepentingan penerbangan di negara kita ini. Itu yang lebih utama sebenarnya yang harus kita perhatikan.

Kedua tentunya tadi dikatakan oleh Pimpinan juga, Cost-cost mana yang bisa mungkin dikurangi dapat kami sampaikan kalau biaya *spare part* memang itu semua harganya import di dalam negeri belum ada. Jadi kalau kurs dollarnya naik pasti biayanya naik pasti itu karena belinya dalam dollar semua, kalau biaya pajaknya di bea masuknya ada sebagian yang sudah diberikan oleh Kementerian Keuangan

dibebasin belum 100 % tapi sudah ada, kalau bicara soal Avtur, Avtur juga sebagian daripada avtur itu di import sebagian lagi memang lokal dari sini dan kita itu kalau saya menanyakan pada Pertamina dia bilang mengatakan biaya transportasinya itu cukup tinggi jadi ini sebenarnya domainnya domain di Kementerian ESDM. Jadi apabila pemerintah berkeinginan membantu maskapai penerbangan kita ya kalau bisa paling tidak segmen daripada harga avtur itu bisa berbeda tapi misalnya kalau di Jawa ya harganya flet sama, trus di Sumatera flet sama di daerah Timur flet sama itu mungkin satu hal yang cukup baik juga untuk mendukung penurunan daripada biaya kita, tapi kami tidak memahami bagaimana perhitungan struktur biaya itu yang kami fahami adalah di struktur pada harga avtur itu ada beberapa komponen salah satu adalah masalah **truth pruthvi**, truthpruthvi ini dikenakan padahal kadang-kadang itu yang oleh pihak bandara ya padahal kadang-kadang tidak memakai **parklane** tetapi dipakai misalnya pakai mobil saja masuk ke bandara harus bayar mungkin ini salah satu juga yang bisa dipertimbangkan habis itu ada juga biaya yang dibebankan disitu yaitu untuk kepentingan apa istilahnya di Kementerian ESDM itu ada *comity* itu ada PP Presiden yang sudah lama sekitar 0,04 % itu juga membikin biaya tinggi jadi kalau kami menginginkan kalau memang ini dimungkinkan bahwa mungkin harga avtur ini bisa dibikin Jawa, Sumatera, Sumatera Barat bisa beda harganya tapi flet sama semua tapi ini tentunya tergantung kepada Kementerian ESDM.

Ketiga, masalah-masalah dengan kurs dollar dan lain sebagainya tentunya *ankuturable*, jadi jangankan maskapai penerbangan tetapi negara juga menghadapinya cukup berat, jadi ini faktor-faktor yang kami lihat. Kembali lagi mungkin kami sampaikan masalah bagasi berbayar ini memang kalau kita lihat peraturannya tidak salah jadi kita menjalankan sesuai dengan aturan ya kita masih disalahin, jadi itu yang kita hadapi itu juga dilema jadi mungkin kami juga menyarankan kepada Ibu Dirjen kalau bisa tadi Bu Dirjen mengatakan kita tinjau kembali Peraturan Menteri itu secara menyeluruh dimana keadaan sekarang ini berbeda dengan keadaan yang lalu jadi keadaan mungkin 5 tahun atau 6 tahun lalu sampai sekarang ini inovasi daripada maskapai penerbangan itu dalam menghadapi persaingan dan lain sebagainya itu cepat sekali berjalan pak, cepat berjalannya mungkin masyarakat kita belum bisa menerimanya tapi kami punya keyakinan mungkin setelah pemilu nanti mungkin masyarakat kita lebih memahami bahwa adanya perubahan-perubahan ini. Demikian aja pak terima kasih banyak.

KETUA RAPAT:

Pak Sekjen di INACA ini sudah kaya politisi ini mestinya teknis ya, tadi saya tanya Ketua INACA 40 sampai 50% harga Avtur itu mempengaruhi sementara Bu Dirjen cuma 22 gitu yang benar yang mana ini kan kami Anggota DPR yang politis serahkan kepada kami pak, bapak yang teknis saja, terus ya kalau memang ga bisa dijawab sekarang yang ngomong karena Pak Dirutnya kan Ketuanya kan tolong diselesaikan Bu Dirjen ya yang bener bagaimana jangan kami disungguhin data-data yang ga maching.

ANGGOTA DPR RI:

Pak jangan-jangan caleg DPR RI juga beliau ini pak mungkin, coba ditanya pak

KETUA RAPAT:

Jangan-jangan, saya kira itu komentar saya, Terima kasih Pak Sekjen INACA.

DIRUT ASDP (IRA PUSPADEWI):

Baik nanti kami jawab pak, sekarang boleh saya minta dari Garuda dulu.

DIREKTUR NIAGA GARUDA INDONESIA (FIKRI ILHAM KURNIANSYAH):

Terima kasih Pimpinan yang terhormat dan Anggota yang terhormat.

Ada dua (2) hal Garuda Indonesia sebagai full services air line sudah diatur kalau tarif PN 14 tahun 2016 sangat clear, Garuda Indonesia ga bisa main-main tidak boleh melampaui tarif batas atas dan tidak boleh juga turun ke tarif batas bawah kenapa kalau Garuda melakukan menjual sampai tarif batas bawah kami jamin semua LCC bangkrut, kenapa semua penumpang akan lari ke Garuda, itu yang kami juga hindari persaingan tidak sehat dengan menggunakan powernya Garuda, *brand* nya Garuda, pengalamannya Garuda, *best cabin* nya *crew* Garuda, pangsa airlinesnya Garuda, *services* nya Garuda, reputasi Garuda, kami masuk ke *TBB* walaupun sesuai ketentuan kami bolehkan itu akan menghancurkan industri airlines itu sendiri, itu kami di manajemen sangat *clear*.

Untuk itu Garuda Indonesia sekarang punya group cukup lebar pak, *full services airlines* dilayani oleh Garuda, *medium services* kami menggandeng Sriwijaya karena di PN 185 diatur, Garuda tidak perlu masuk ke *medium services* dengan produk sendiri cukup dengan Sriwijaya dan NAM air, sedangkan LCC Garuda punya Citylink sehingga *positioning* Garuda sangat *clear*, Garuda di atas, *medium services* dibawahnya LCC. Berdasarkan PN 14 sudah diatur mengenai tarif *full services* 100%, *medium services* 90% maksimum, dan LCC maksimum 85%.

Jadi kalau tatanan ini kalau Garuda Indonesia menurunkan tarif tentu yang lain akan turun dia, kalau Garuda terus menurunkan tarif yang lain juga pasti akan tertekan kebawah. Nah ini mekanisme ini yang apa namanya berdasarkan P14 itu ada 2 hal paling penting yang dijaga Garuda.

Yang pertama, adalah melindungi konsumen sehingga tidak selalu ditarik pada saat atas dan konsumen ada pilihan kalau yang punya duwit punya services bagus ya naiklah Garuda, kalau yang uangnya masih sedang-sedang naik Sriwijaya ada NAM, kemudia untuk uangnya masih belum cukup banyak naik LCC, ini Pak Ketua Pimpinan dan ini kerangka kita, kenapa Garuda sebagai BUMN seperti tadi yang disampaikan adalah hadir untuk memenuhi ketentuan pesan yang disampaikan dalam Undang Undang Dasar No.1 tahun 2009 berwawasan nusantara, peran rakyat bukan hanya BU saja tetapi MN nya juga penting, jadi ini yang harus kami jaga tapi ini yang paling penting Garuda adalah Garuda prihatin kalau semua *airlines* ini bangkrut bapak-bapak, Pimpinan dan Anggota maka industri ini kedepan justru lebih bahaya lagi ini yang perlu kita pikirkan. Nah ini mungkin 1 point.

Yang kedua, terkait dengan bagasi berbayar Pimpinan dan Anggota, tentu kalau Garuda tidak punya ruang, karena berdasarkan PN 185 Garuda wajib memberikan 20 kilo ini tidak boleh mengenakan lagi, jadi kalau lebih dari itu Garuda boleh mengenakan. Tetapi di group kami Citylink Pimpinan dan Anggota, punya ruang punya ruang untuk bagasi berbayar cuma memang kami ingatkan kepada tim di Citylink juga jangan sampai tarif Citylink ditambah bagasi berbayar melampaui tarif kami. *full services airlines* itu catatan yang penting jadi walaupun setinggi-tingginya ga nyundul keatas sekali, semua layanan ada batasnya. Kira-kira itu Pimpinan secara umum tetapi satu hal yang terkait dengan tarif tadi apa yang dirasakan masyarakat selama ini adalah airline perang harga, selama 5 tahun

terakhir ini airline perang harga kenapa terjadi perang harga karena *over supply* di pasar, untuk berebut penumpang ini maka perang tarif terjadi, karena perang tarif maka tertekan kebawah dengan harga rata-rata yang sangat rendah bayangkan Jakarta-Tanjung Karang itu rata-rata 300 ribu itupun Garuda aja jual 300 ribu padahal saya dari Cengkareng ke rumah saya ke Bekasi 370 ribu naik taksi, Jakarta-Jogja 500 kilo kira-kira hanya 500 ribu berarti 1 kilo hanya Rp. 1.000,- padahal gojek saja saya kira atau kendaraan lain sudah lebih dari itu nah karena perang tarif, tetapi didalam tarif P14 sebenarnya dengan SLF 65% TBA maka BEP untuk *full services airlines* kalau SLF bisa naik ke 75% maka bisa menjual kira-kira 90% TBA dan seterusnya itu mencapai BEP nya, kalau Garuda bisa mencapai 100% SLF maka Garuda bisa menjual 65% dari TBA, ini Pimpinan nahini yang kami cari titik kesimbangannya agar industrinya bergerak maju hidup sehat tetapi Garudanya juga tidak mati. Ini kalau Garuda mati lebih bahaya lagi kenapa peranan pemerintah tadi tidak bisa hadir nanti swasta semua yang kuasai ini penerbangan nanti kita malah tidak memberikan layanan yang terbaik kepada masyarakat ini yang juga di manajemen sadari. Itu Pimpinan Terima kasih

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

DIRUT ASDP (IRA PUSPADEWI):

Terima kasih pak Fikri mungkin mewakili dari airline berbiaya murah dari Lion silahkan pak.

MANAGING DIREKTUR LION GROUP(KAPTEN DANIEL PUTUT KUNCORoadi):

Yang saya hormati Bapak Pimpinan,

Wakil Pimpinan dan seluruh anggota DPR yang saya banggakan.

Pertama-tama tentunya *meeting* ini diadakan memang karena adanya beberapa perubahan bisnis proses yang terjadi didalam Lion Air Group, yaitu Lion Air dan Wing Air kebetulan dan kemudian disambut oleh beberapa media sehingga akhirnya kita berkumpul di tempat ini pada hari ini. Sesuai dengan apa yang sudah disampaikan oleh pemerintah dalam hal ini Dirjen Udara bahwa kami sebagai operator adalah patuh kepada apa yang sudah menjadi Undang-Undang dan peraturan-peraturan yang diberlakukan kepada kami, dan kami mohon maaf memang harus terjadi perubahan business proses, karena tiba-tiba saja kita naikan *free baggage allowance* kita harus bayar tidak melalui suatu proses tiba-tiba pak, tetapi kami melalui proses analisa market dan perhitungan yang sudah kami lakukan sejak tahun 2010. 2010 prediksi kita memang *Kurt* pertumbuhan dari market itu bisa sampai 2 dijid di tahun sampai 5 kedepan berarti tahun 2015, dan ini memang kita melihat sendiri kalau *kurt* nya market memang sampai dengan di angka 13% bahkan 15% sehingga kami menyiapkan memang suatu busniss proses untuk mengimbangi ini tetapi sejak tahun 2015 dan kita evaluasi setiap tahunnya ternyata *kurt* yang tadi 2 dijid menjadi turun menjadi menurun bahkan sampai turun di angka 7%, dan ini kita bicara *systemnabile* dari suatu industri, sehingga kita harus melakukan langkah-langkah *stategis* supaya kita tetap bisa *systemnabile* karena dampaknya langsung menyentuh kepada *over headcost* kami pak. Jadi mungkin disampaikan disini adalah terkait dengan PM 97 tahun 2015 ini mengenai petunjuk pelaksana Kepemilikan dan Penguasaan pesawat, *wedges* maskapai harus memiliki 5 dan 5 menguasai.

Kami di Lion Group saat ini sudah memiliki 242 pesawat dan ini juga melalui proses lasor pak dan kami membayar semua pesawat-pesawat yang kami list tentunya dengan US dollar, harapan kami juga di tahun 2015 adanya penurunan nilai mata uang asing dan ini tidak terjadi, sehingga tim analis market kami melakukan beberapa strategi kalau kita tidak melakukan perubahan bisnis proses ini di tahun 2018 sebetulnya yang akan kita lakukan, tetapi karena memang ada satu dan lain hal sehingga kita laksanakan 2019 dan memang kami sudah mendaftarkan kepada Kementerian Perhubungan terkait dengan perubahan-perubahan SOP dimana aturan-aturan yang disampaikan terkait dengan tarif batas atas dan batas bawah meriver kepada PM 14 tahun 2016 bahkan di pasal 18 jelas sanksi-sanksinya mulai dari peringatan sampai dengan pembekuan kita tidak berani bermain-main dengan ini. Lalu kemudian PM 185/2015 pun juga mengatakan terkait dengan standar pelayanan, nah kami juga memberlakukan sesuai apa yang kami lakukan terkait dengan FBI ini kami meriver kepada aturan-aturan yang memang berlaku dan kami tidak mau melanggar peraturan tersebut. Sehingga setelah diskusi perubahan SOP dan kami mendaftarkan kepada Kementerian Perhubungan Dirjen Udara, sehingga dengan sosialisasi dan dampaknya seperti sekarang yang kita rasakan.

Dan target kami memang tadi Pak Fikri dar Garuda sudah menyampaikan kalau kemarin kita membicarakan *cashflow* pak, mempertahankan bagaimana kita tetap mempunyai *cashflow* tapi sekarang kita mulai paling tidak bisa bermain diangka 70% *low factor*, itu maka kita masih bisa *systemnable* masih bisa hidup, nah ini yang kita sampaikan bahwa ada perubahan bisnis proses tetapi tidak serta merata tiba tiba pak tetapi melalui perhitungan cukup lama dan cukup panjang, karena pesawat yang kami pesan pun masih banyak dan masih harus kami tempatkan disini sehinggasekali lagi terpaksa kami harus menjalankan strategi bisnis proses seperti ini, terima kasih bapak, mohon maaf sebelumnya.

Wabilahi taufik walhidayah

Wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

DIRUT ASDP (IRA PUSPADEWI):

Dari Airasia, terima kasih pak,

KETUA KOMISI V F-GERINDRA (Ir. FARY DJEMY FRANCIS, MMA):

Sebentar bu, Pak Dir ada pertanyaan ini ada pertanyaan ini sebenarnya langsung dari masyarakat ini, ini tiket ini di komperasi harga tiket untuk Rabu 30 Januari besok pak, itu Jakarta-Singapore itu 500.000 Lion pak, 905.000 Batik, 1.591.000 Garuda, sedangkan Jakarta-Pekanbaru 1.038.000 Lion, 1.199.000 Batik, 1.625.000 Garuda, ini hampir semua maskapai penerbangan itu lebih mahal pak penerbangan dalam negeri nya kalau kita menjelaskannya kepada masyarakat mau dibilang apa Pak. Ini *search* kita komperansi untuk penerbangan besok, *weekend* Sabtu 2 Februari Jakarta-Singapore 500.000 Lion, 905.000 Batik, 2.394.000 Garuda, sedangkan Jakarta-Pekanbaru 1.038.000 Lion, 1.287.000 Batik, 1.436.000 Garuda nah ni kalau pertanyaan-pertanyaan seperti ini bagaimana ini. tadi sudah dijelaskan oleh Garuda itu dia pak, ya mungkin tapi gimana kita menjelasin ini kenapa penerbangan keluar negeri jauh lebih murah dari pada penerbangan yang di dalam negeri ini apakah komponen-kompenen tadi yang mempengaruhi. Silahkan pak.

DIREKTUR NIAGA GARUDA INDONESIA (FIKRI ILHAM KURNIANSYAH):

Izin Bu Dirjen untuk menjelaskan,

Bapak Pimpinan yang terhormat dan Anggota terhormat,

Ada 2 mekanisme pasar dan mekanisme pemasaran di domestik dan internasional di Internasional kita menggunakan bauran produk dan harga yang sangat dalam, jadi kita bisa memberikan *gemage* sampai Rp.1,- atau 1 dollar hanya 5 dollar atau 10 dollar atau 100.000 atau 500.000 tapi dengan jumlah seat yang terbatas, misalnya Garuda Indonesia ke Amsterdam misalnya contoh kita punya bisnis 30 seat kita jual dengan harga 3000 dollar kalau itu terisi 80% kita akan mendapatkan kira-kira 75.000 dollar kemudian dari 300 seat ekonomi kami akan jual 100 seatnya kira-kira dengan harga 1.500 dollar kami akan mendapatkan 150.000 dollar dan seterusnya-seterusnya, setelah total kami sebenarnya masih punya 50 seat lagi yang bisa kami gunakan namanya untuk *marketnic gemige* Eropa Rp. 4.000.000,- atau Eropa Rp.3.000.000,- tetapi itu sebenarnya dalam seat yang terbatas kenapa kami harus mempengaruhi terus para pelanggan bahwa Garuda *recheble for able* untuk internasional karena persaingan di international itu sangat ketat dan kami harus mengambil pangsa pasarnya sebagai contoh saya kira pemain lain dari Aceh, Kuala Lumpur Jakarta dia bisa jual 700.000 tapi berapa seat, kalau semuanya dia jual 700.000 seluruh seatnya kalau dia bisa bertahan dalam waktu 1 bulan saya angkat topi, karena apa internasional menggunakan *gemige* salah satu contoh waktu saya menjadi Kepala Cabang di Shanghai contoh real SQ Shanghai-Singapore-Denpasar hanya menjual 200 dollar padahal saya dari Shanghai-Denpasar harus menjual 700 dollar untuk hidup untuk bisa bertahan, tapi apa yang terjadi karena SQ terbang 4 kali sehari berarti kapasitas dengan kapasitas 1000 seat dia buang 100 seat saja 10% dengan harga 200 dollar, dan mereka bisa hidup dengan *revenue* dari *revenue new busieiss traveler* bisnis kelas mereka dan ekonomi *corporate* mereka, sehingga *gemige-gemige* ini adalah alat marketing mereka.

Nah kembali ke pertanyaan Apakah itu yang terjadi? ya bisa di cek kalau bapak ada penumpang 150 minta semua ke Lion 500.000 semua pasti ga dapat pasti tidak akan dapat, jadi apa yang ditampilkan di domestik adalah harga real yang bisa di book kapanpun karena bisa mendapatkan seat berapapun yang kita minta. Saya kira itu Pimpinan kenapa domestik dan internasional memang berbeda, karena metode tarif memang berbeda karena disini diatur dalam TBB dan TBA tapi di internasional tidak, kami bisa menjual 500.000 sampai 10.000.000 tergantung *demand* itu yang kalau orang kepepet tiba di pesawat ya sudah ayat publish feritu bisa sampai 6.000.000 ke Singapura, walaupun hanya terbang satu jam sekian. kira-kira itu Pimpinan mengapa domestik international itu kadang-kadang di sistem itu terlihat kok berbeda, terima kasih.

F-GERINDRA (IR. H. BAMBANG HARYO SOEKARTONO):

Izin Pimpinan kami menanggapi dari Garuda tadi pak, injih singkat oh ga boleh tadi yang disampaikan oleh Pak Ketua njih ijin tadi kami ijin Pimpinan dulu toh, komentar aja ya pak ya

KETUA RAPAT :

Jadi ini interupsi dari anggota kita tidak kasih untuk dialog, jadi kita kasih waktu satu, baik-baik kita harus nurut penasihat komisi V.ya Ketua Dewan Syuronya Komisi V memang cukup menarik ini, Pak Bambang saya kira itu

F-GERINDRA (Ir. FARY DJEMY FRANCIS, MMA):

Kalau begitu saya lanjutkan, Garuda nih nampaknya percaya diri yabakwa komponen bahan bakar pesawat, sewa pesawat itu tidak terlalu berpengaruh untuk Garuda.

DIREKTUR NIAGA GARUDA INDONESIA (FIKRI ILHAM KURNIANSYAH):

Boleh jawab Pimpinan, sangat berpengaruh, bagi Garuda ok

F-GERINDRA (Ir. FARY DJEMY FRANCIS, MMA):

Itu saja pak komponennya kita mau tahu jangan terlalu panjang jelaskannya. Silahkan

KETUA RAPAT:

Ya silahkan dilanjut Bu Polana.

DIRUT ASDP (IRA PUSPADEWI):

Baik dari airlines mungkin Citylink sama ya Group Garuda ya, Airasia Pak Dendy, singkat saja pak ya.

DIREKTUR UTAMA AIRASIA (DENDY KURNIAWAN):

Bapak Pimpinan yang saya hormati,

Mungkin sedikit kami Pak dari Airasia, Kalau terkait dengan harga jual kami sendiri selalu mengikuti *sociality* yang ada pak, jadi memang Desember kemarin kategorinya adalah *big session* tentunya lebih mahal dari bulan-bulan sebelumnya, tapi nanti ada masa-masanya *linksession* seperti bulan puasa juga tentunya harga lebih murah, tapi sedikit tadi menanggapi juga yang disampaikan oleh Pak Fikri dari Garuda memang sebagai LCC kita punya marketing *gemige* pak jadi dari 180 yang saya jual itu tidak semua sama seragam tapi mungkin 5 *seat* pertama Jakarta-Kuala Lumpur saya bisa jual semurah mungkin misalnya 300.000 tapi kemudian 5 *seat* kedua sudah 500.000, 5 *seat* ketiga saya sudah 700.000 dan seterusnya. Tentunya affret dari penerbangan itu sendiri harus bisa untuk menutup cost operasional dari kami, tapi paling bisa saya sampaikan adalah bahwa kami sebagai Anggota INACA juga kami patuh terhadap peraturan TBB dan TBA dimana kami tidak akan menjual lebih tinggi dari batas atas, dan tidak akan menjual lebih rendah dari tarif batas bawah. Masalahnya bagi kami Airasia Indonesia kami ini mossley di Internasional rutanya dari 28 rute hanya 8 yang domestik dan tadi sudah disampaikan aturan TBB dan TBA hanya berlaku untuk di domestik, internasional tidak.

Dan kedua terkait dengan bagasi tidak ada perubahan *policy* pak dari kami Airasia sejak 2015 untuk domestik kami berikan berikan *free buggage Allowance* sampai dengan 15 kilogram kemudian untuk internasional memang tidak kita berikan *free buggage Allowance* jadi tidak ada perubahan *policy* bagi kami terkait dengan masalah *free buggage Allowance* terima kasih pak.

Yang terakhir hanya konfirmasi terkait dengan *fuel* pak, saya rasa Airasia dengan airlines sama jadi total *fuel* kontribusinya terhadap total *plating cost* hampir

40%pak, tapi yang perlu disoroti adalah harga *fuel* kalau kita aktif di Indonesia jauh lebih mahal dari pada kalau kita aktif KL atau di Singapore, nah ini tentunya perlu bantuan dari pemerintah untuk bisa supaya harga fuel ini sudah setara dengan negara lain di Asean, terima kasih bapak.

F-PDIP (ALEX INDRA LUKMAN) :

Interupsi Pimpinan

Satu saja penegasan jadi berarti seluruh harga tiket untuk domestik flat ya pak ya.

DIREKTUR UTAMA AIRASIA (DENDY KURNIAWAN):

Tidak juga pak kalau bagi resi tidak flat, tapi tidak mungkin bisa jual tarif batas bawah.

F-PDIP (ALEX INDRA LUKMAN):

Maksud saya ketika maskapai buka harga itu stabil tetap, misalnya bapak buka harga tiket sekarang Padang-Jakarta 1000.000 maka dari awal sampai akhir nanti penerbangan flat tetap 1.000.000 gitu maksud saya. Tidak mungkin naik turun kan.

DIREKTUR UTAMA AIRASIA (DENDY KURNIAWAN):

Tidak pak, tergantung kelasnya pak kelas-kelasnya

F-PDIP (ALEX INDRA LUKMAN):

Mohon izin pimpinan

Ini buat penegasan jadi misalnya sekarang pesawat A123 iya toh berangkat besok pukul 18.00 dari Jakarta menuju Padang ketika itu kita beli iya toh hari ini harganya 1.000.000 maka apakah besok jam 3 siang misalnya harganya tetap 1.000.000.

DIREKTUR NIAGA GARUDA INDONESIA (FIKRI ILHAM KURNIANSYAH):

Untuk Garuda berdasarkan subclassis yang tersedia, jadi kalau hari ini 1.000.000 besok kalau 1.000.000 ya sudah habis dia akan naik lagi sampai maksimum batas atas way kelasnya pak.

KETUA RAPAT:

Pak Alex saya kira berlaku adil

F-GERINDRA (Ir. H. BAMBANG HARYO SOEKARTONO):

Ijin Pimpinan, Ijin Pimpinan

KETUA RAPAT:

harus kepada para Anggota, Pak Bambang sebentar. Pakde sebagai dewan Syuro penjenengan harus adil Tidak boleh pilih kasih ya, saya tidak boleh pilih kasih selaku Pimpinan sidang tolong nanti dilanjut dalam pertemuan personal ya agar Anggota

paham ini ini persoalan apa ini jangan sampai kami menduga-duga ini kartel ini bermain ini. Bener ga Saya kira itu.

F-GERINDRA (Ir. H. BAMBANG HARYO SOEKARTONO):

Ketua ada 2 kelompok yang bertanya yang satu ngeyel saya ga setuju yang bertanya ngeyel gitu

KETUA RAPAT:

Pak de Ketua Dewan Syuro

F-GERINDRA (Ir. H. BAMBANG HARYO SOEKARTONO):

Kami di undang-undang punya hak untuk bicara pak. Kita punya hak yang sama senior yunior kita punya hal yang sama, Terima kasih Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Terima kasih saya kira kita fokus ya ke sidang dulu, ke sidang kita focus ada hal-hal yang kalau kita ikuti terus akan panjang ya saya kira ada 2 sesi pertemuan khusus dengan airlines itu sendiri tapi pointnya adalah itu tadi bahwa item-item yang mempengaruhi tiket pesawat itu sebetulnya ada di tangan pemerintah. Saya kira itu kami minta Bu Polana teruskan masih ada airlines yang belum kasih komentar.

F-GERINDRA (Ir. H. BAMBANG HARYO SOEKARTONO):

Kasih komentar semua bu

DIRUT ASDP (IRA PUSPADEWI):

Siapa yang belum, Batik silahkan pak, Pak Lutfi, silahkan Pak

MANAGING DIREKTUR LION GROUP(KAPTEN DANIEL PUTUT KUNCORoadi):

Kami sudah tadi sudah kami sampaikan Bu, saya dari Lion group mewakili Batik

KETUA RAPAT:

Apalagi, Sriwijaya ada.

DIRUT ASDP (IRA PUSPADEWI):

Garuda Group sudah, Lion Group sudah ada lagi Citylink mau menambahkan apa pantun bapak oh ya, silahkan Sriwijaya, silahkan pak.

DIRUT SRIWIJAYA :

Terima kasih Pak Yang saya muliakan Pak Ketua dan Anggota Komisi V. Saya Yoseph Saul pak saya kenalkan lagi, saya Direktur Utama Sriwijaya Group

Jadi memang Sriwijaya ini berada bermain di middle pak, jadi tadi disampaikan oleh Pak Fikri bahwa kalau uangnya tidak cukup untuk Garuda atau lebih dikit untuk beli locus ada Sriwijaya ditengah-tengah jadi kami menjadi penengah supaya bisa melayani sekmen market yang ke atas tidak bisa kebawah malu pak, intinya begitu pak harga-harga kami monitor terus dipasar ikut pergerakan pasar pak, jadi kalau Garuda diatas kita paling tidak harusnya dibawah Garuda pak. demikian Pak Ketua dan para Anggota yang saya hormati, Terima kasih pak.

DIRUT ASDP (IRA PUSPADEWI):

Oh Kalau boleh tadi terkait, sudah ada Dirut Air Nav, silahkan Pak Novi.

DIRUT AIR NAV (NOVIANTO):

Terima kasih yang saya hormati Bapak Pimpinan Komisi V Anggota, Pak Sekjen, Pak Dirjen, Bu Dirjen, Ketua KNKT dan Direksi BUMN serta Airlines yang hadir di forum ini.

Saya mencoba untuk menjawab pertanyaan Bapak Pimpinan tadi terkait dengan BNPB ya pak ya, pernah tadi sudah disampaikan Ibu Dirjen bahwa dari sisi SDM, sisi infrastruktur kemudian sisi dari prosedur complain dan terhadap share maupun aneksis dari iQ kita sudah siap pak, jadi memang yang masih dilakukan oleh pemerintah saat ini adalah langkah diplomasi mudah-mudahan tidak terlalu lama sesuai dengan target yang sudah ditetapkan Undang Undang Dasar No.1 tahun 2009.

KETUA RAPAT:

Targetnya kapan pak

DIRUT AIR NAV (NOVIANTO):

Targetnya kalau Undang-undang No.1 tahun 2024 kemudian ada percepatan sesuai dengan instruksi Presiden tahun 2019 ini sudah mulai bisa dijalankan pak. Progresnya sejauh ini kita baik artinya dengan Malaysia dan dengan Singapore mohon ijin saya koreksi tidak hanya dengan Singapore tetapi dengan Malaysia kita perlu bicara dan progresnya sejauh ini cukup baik.

Kemudian terkait dengan BNPB perjanjian dengan Singapore tahun 1995 untuk sektor A dengan trafik sekitar 350 pesawat udara perhari, sektor A itu areanya kurang lebih 90 notikelmail dari sinchon VORDME dari Singapore, Vordme ada di airport kira-kira 70 persen dari lingkaran 90 notikelmail itu BNPB yang sudah dibayarkan oleh Singapore melayani atas nama Pemerintah Indonesia itu sekitar 200 miliar pertahun. kemudian untuk sektor B dan C ini memang belum pernah dikelola ataupun belum pernah ditarik bayarannya karena itu laut bebas pada saat itu distate oleh IQ dan sejak adanya deklarasi Juanda itu menjadi perairan ataupun ruang udara yang dimiliki Indonesia trafiknya saat ini mencapai sekitar 250 pesawat pak perhari, jadi BC ini lebih besar yang diatas Natuna areanya lebih besar tetapi trafiknya lebih sedikit karena agak jauh dari Singapore. Yang melalui trafik disitu adalah mayoritas trafik kita sendiri pak karena kita memang mempunyai banyak sekali bandara disitu kalau ga salah ada 12 bandar udara yang dimiliki oleh Indonesia oleh karena itu menjadi target utama yang akan dikelola pemerintah Indonesia dalam waktu dekat ini.

Kemudian kalau ditanya berapa potensi BNPB disitu tidak terlalu besar pak karena trafiknya sedikit tadi, Demikian terima kasih Bapak Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Pak kalau yang dikelola oleh Singapore potensinya berapa kira-kira, ada hitungan

DIRUT AIR NAV (NOVIANTO):

Yang sekarang bukan potensi sudah menjadi diterapkan dan sudah menjadi BNPB Pemerintah Republik Indonesia itu sekitar 200 miliar pertahun, bapak.

KETUA RAPAT :

Saya dengar kabar tidak ada perubahan sejak tahun 74 angka itu, bener ga.

DIRUT AIR NAV (NOVIANTO):

Tidak benar bapak jadi karena trafiknya naik tahun 2008 itu masih 0,55 US \$ per unit saat ini sudah mencapai 0,65 US \$ per unit jadi sudah naik kurang lebih 20% Untuk tahun 74 tidak pernah di tarif bayaran bapak itu mulai ditarik tahun 1995 secara resmi oleh Pemerintah Indonesia. demikian

KETUA RAPAT:

Mohon dikasih dokumennya.

DIRUT AIR NAV (NOVIANTO):

Siap nanti datanya kami siapkan bersama-sama dengan Bu Dirjen Perhubungan Udara. terima kasih

DIRUT ASDP (IRA PUSPADEWI):

Baik terima kasih kepada stakeholder, mungkin saya akan mencoba merangkum apa jawaban terhadap pertanyaan Bapak dan Ibu sekalian Yang pertama dari Pak Jhoni Allen pak, terima kasih pak masukannya bahwa memang benar tarif itu merupakan ilmu *Supplay Demand* dan kami paham bahwa saat ini isu tersebut menjadi sensitif karena tahun ini adalah tahun politik, yah baik kemudian masukan dari bapak akan kami pertimbangkan. Kemudian dari Pak Willem Wondic dari

F-DEMOKRAT (DRH. JHONI ALLEN MARBUN, MM):

Interupsi Pimpinan.

Salah kayaknya Pimpinan, saya tidak pernah komentarin tarif, saya sebenarnya naik turun dari apa betul

DIRUT ASDP (IRA PUSPADEWI):

Baik-baik

F-DEMOKRAT (DRH. JHONI ALLEN MARBUN, MM):

Yang menjadi psikologis 20 kilo itu, itu aja poinnya tarif itu pastilah saingan. 20 kilo *hold* dulu itu saja isu politik paling tinggi yang tadinya mereka merasa bebas khusus Lion Ok lah, Citylink, Sriwijaya tarif itu sudah pasti apapun saya tidak pernah komentari tarif makanya kok jadi lari itu lo hanya persoalan 20 kilo, 15 kilo yang menjadi faktor psikologis yang biasa nenteng kok disuruh bayar itu saja *hold*, makasih supaya ga masuk sekretariat.

DIRUT ASDP (IRA PUSPADEWI):

Baik mohon maaf Pak Jhoni Allen baik kami paham bahwa tadi kalau tarif *supply* dan *demand* mengenai bagasi berbayar nanti kami akan pertimbangkan. Setelah kami menjelaskan lebih lanjut.

KETUA RAPAT:

Bagasi berbayar itu Pak Rahmat tadi, pakai cargo kok lebih murah daripada ditenteng sendiri itu kira kira

DIRUT ASDP (IRA PUSPADEWI):

Ya

DIRJEN PERHUBUNGAN UDARA (POLANA B. PRAMESTI):

...kami akan melakukan evaluasi dan intiinya seperti tadi saya sampaikan diawal akan ada keseimbangan antara masyarakat dan Airlines hingga tidak memberatkan masyarakat atau pengguna jasa dan Airlines juga tetap dapat fleksibel dan tetap dapat survive untuk menjalankan bisnisnya. Kemudian dari Pak Bakri sama, Pak Bakri mohon maaf intinya hampir sama bahwa kami harapan semua orang didalam Anggota Dewan, saat ini harapan masyarakat ini memang masih ada ekspektasi untuk menurunkan harga tiket walaupun tadi sudah saya sampaikan Airlines tidak melanggar ketentuan, namun sudah ditindaklanjuti oleh INACA pada 2 minggu lalu bahwa dengan memperhatikan atau mempertimbangkan keluhan masyarakat. Kemudian Airlines bersama stakeholder terkait menurunkan harga tiket sesuai dengan tidak terlalu signifikan naiknya karena memang komponen seperti disampaikan oleh Pak Tengku tadi komponen-komponen biaya yang diluar kewenangan kamiitu, misalnya nilai kurs diluar kewenangan Kementerian Perhubungan juga harga Avtur, kemudian Pak Rahmat sama juga pak bahwa kami setuju pak mulai dibicarakan dari hulu sampai ke hilir karena tadi hulunya memang kewenangan pemerintah seperti contohnya Avtur dan intensi pajak itu memang kewenangan pemerintah namun diluar kewenangan kami sebagai regulator dari penerbangan, barang kali bisa disinergikan antara Kementerian apa Lembaga untuk sama-sama berupaya supaya harga-harga atau komponen-komponen harga itu dapat di turunkan mungkin saya sangat berterima kasih apabila bisa difasilitasi untuk mempertemukan antara ESDM mungkin dengan Kementerian lain yang memang diluar kewenangan kami untuk mengendalikan. Kalau misalnya tadi terkait dengan tarif jasa bandar udara kemudian tarif navigasi penerbangan sudah kesepakatan dari

INACA bersama stakeholder akan menurunkan jasa-jasa atau tarif-tarif jasa agar biaya tiketnya tarif tiketnya dapat lebih rasional.

Kemudian Pak Alex terima kasih pak, tadi saya setuju bahwa kita negara – negara Pancasila dan Ekonomi Pancasila tadi mengenai TBAPBD kami mengatur biaya tarif atas dan tarif bawah itu, tadi komponen harga sudah ditayangkan dan komponen tarif penumpang itu yang diatur adalah tarif jarak tarif berdasarkan jarak tergantung jenis pesawatnya dan itu setiap rute sudah dirinci secara detail tarif batas atas dan tarif batas bawah, sedangkan tarif penumpang di dapat dari tarif jarak ditambah pajak PPN kemudian ditambah IWPU adalah iuran wajib penumpang umum, kemudian biaya tambahan ada, kemudian tarif uang yang dikeluarkan oleh penumpang untuk tiket itu ditambah lagi dengan PJP, 2U atau PSC itu adalah tarif jasa kebandara udara jadi itu secara detail di P14 memang sudah rinci ini dan P14 ini dibuat di tahun 2016 sementara saat ini sudah banyak parameter-parameter yang berubah asumsinya dan kami akan mengevaluasi kembali PN tersebut, contohnya diaturan kami tadi komponen Avtur 20%, sementara hasil itungan dari airlines adalah sekitar 40% karena memang ada perubahan bahan Avtur dan nilai tukar.

Kemudian Ibu Sadarestuwati, intinya sama pak setiap ada perubahan kami minta untuk ada sosialisasi memang kemarin sebenarnya di dalam aturan tidak ada sosialisasi dan harus ada koordinasi antara airlines dengan stakeholder terkait sehingga pada saat penerapan perubahan apapun airlinesnya juga siap dari ESDM, peralatannya, dan bandara udaranya juga siap akan mengantisipasi adanya antrian-antrian dan sebagainya harus ada koordinasi dengan stakeholder terkait.

Kemudian Pak Surjadi suhu ya pak, Ketua Dewan Syuro

KETUA RAPAT:

Ketua Dewan Syuro yang belum adil

DIRJEN PERHUBUNGAN UDARA (POLANA B. PRAMESTI):

Pak Sujadi baik pak tadi saya akan kami akan koordinasi dengan Biro Hukum apapun keputusan-keputusan yang ditetapkan surat keputusan atas nama Dirjen atau Dirjen mengatasnamakan Menteri benar akan kami konsultasikan kami bahas dulu dengan Biro Hukum atau Bagian Hukum kami, kemudian hal itu akan kami perhatikan.

Menanggapi Ibu Intan, Citylink mungkin sudah dijawab tadi Citylink memang akan memberlakukan juga FBA memang suratnya belum masuk, sudah masuk ke kami masih proses pak, ibu, karenamemang di dalam aturan PN 185 tahun 2015 dimungkinkan namun sekali lagi kami sampaikan kami akan melakukan evaluasi atau membahas kembali supaya ada keseimbangan antara masyarakat kebutuhan masyarakat dan kebutuhan airlines.

Kemudian Kak Ketua Pak Fary, Pak Fary tadi disampaikan komponen harga tiket tadi sudah disampaikan pak ya, ada sparepart mahal, Avtur mahal itu memang kewenangan pemerintah, namun diluar kewenangan Kementerian Perhubungan. Kami sangat berterima kasih kalau di fasilitasi untuk bicara antar Kementerian dan lembaga agar komponen-komponen biaya yang memberatkan masyarakat itu bisa sama-sama disenergikan. Kemudian tadi terkait kesiapan bandara

KETUA KOMISI V F-GERINDRA (Ir. FARY DJEMY FRANCIS, MMA):

Pak Ijin Pak

KETUA RAPAT:

Silahkan

KETUA KOMISI V F-GERINDRA (Ir. FARY DJEMY FRANCIS, MMA):

Ibu Dirjen ini kan sebagai *leading sector* nya Kementerian Perhubungan sudah ada upaya belum itu yah, jadi kalau penjelasannya kepada kita, kita bukan bagian mengambil keputusan sudah selesai kita tidak bisa buat apa-apa tapi Pemerintah inikan bukan 2 bukan 3 pemerintah kan 1. Apakah nanti tunggu saja Prabowo jadi Presiden baru diselesaikan? Ya gitu

DIRUT PERHUBUNGAN UDARA:

Kita sampaikan bahwa kami sudah bicara dengan Pertamina sudah bicara dengan Pertamina tetapi Pertamina juga masih menunggu keputusan dari tingkat Pimpinan. Itu mungkin barangkali Kami sudah upaya bicara dengan Pertamina dan sudah ada upaya beberapa kali rapat, kemudian tadi kesiapan bandara terkait dengan ada perubahan SOP dalam aturan kami bahwa setiap ada perubahan itu harus disosialisasi dan di koordinasikan atau disinkronkan atau di komunikasikan dengan stakeholder terkait misalnya otoritas bandara, penyelenggara bandara dan lain-lain.

Terakhir Pak Sigit barangkali, Pak Sigit tadi sama terkait dengan biaya Avtur pak, kami sudah melakukan komunikasi dengan Pertamina dan dengan Pertamina Aviasi dan Pak Menteri juga sudah berkomunikasi dengan Menteri ESDM nah kami tinggal menunggu hasil *follow up* nya saja, kemudian secara garis besar kami akan melakukan tadi pak keseimbangan antara masyarakat dan *airlines* dan kami juga akan melakukan memperhatikan aspirasi masyarakat yang disampaikan dengan oleh Pimpinan dan Wakil Ketua maupun bapak-ibu Anggota DPR dimana kami akan juga melakukan komunikasi dengan industri penerbangan atau *airlines* dengan stakeholder terkait lain, bagaimana upaya-upayanya untuk mengurangi atau memperhatikan keluhan masyarakat tersebut.

Secara garis besar demikian pak kalau memang terkait dengan bagasi berbayar barang kali ini secara baru *sounding* saja pak barangkali kami akan memberlakukan aturan tarif batas untuk tarif batas LCC ditambah bagasi berbayar yang tadi yang 15 kilomisalnya tidak boleh melebihi tarif batas atas *medium services* itu salah satu upayanya yang akan kami lakukan tinjauan-tinjauan lagi terhadap semua regulasi yang terkait dengan hal tersebut diatas. Barangkali itu jawaban kami

F-PDIP (ALEX INDRA LUKMAN) :

Interupsi Pimpinan.

saya izin pendalaman tarif batas bu, terakhir pernyataan ibu itu adalah bisa saya kesimpulan tarif batas LCC, tarif batas atas LCC itukan berbeda dengan tarif batas atas medium berbeda dengan tarif batas atas yang kelas full services ok, tetapi tarif batas atas LCC boleh kemudian menambah bagasi begitu sehingga tidak lagi menjadi tarif batas atas LCC seperti itu bu

Dirut PERHUBUNGAN UDARA:

Mohon maaf pak, kalau di dalam PM 185 ada tiga macam pelayanan :

Full Services dimana tarifnya bisa memberlakukan 100% dari tarif batas atas maksimum ya pak, kemudian kalau *medium services*, *full services* bisa menaikan 100% dari tarif batas atas sedangkan free bagasinya bisa maksimum 20 kilo itu kalau *full services*, sedangkan *medium services* itu tarif batas atasnya 90% dari tarif batas atas *full services*, bener ya bu ya, kemudian kalau yang *No frill* atau LCC 85 % sedangkan free bagasinya untuk *full services* 20 kilo sedangkan untuk *medium services* 15 kilo. *No frill* dimungkinkan atau diperbolehkan untuk memungut bagasi. Demikian pak.

F-PDIP (ALEX INDRA LUKMAN) :

Mohon ijin Pimpinan, biar clear jadi sambil mengenai bentuk nominal pak satu hal ini supaya tuntas

KETUA RAPAT:

Sebentar Pak Alex ini nanti kan sedang dikaji ya nanti kan ada kajiannya setelah ada kajiannya kita dalam

F-PDIP (ALEX INDRA LUKMAN):

Endak Mohon ijin Pimpinan, biar kajian dalam bentuk nominal supaya kita sadar semuaini sekarang ini soal angka-angkanya, jadi kalau bisa saya simpulkan pendalaman nominal kalau misalnya *full services* harga tiketnya 1.000.000 jika medium tadi 90% menjadi 900.000 betul itu ibu, maka tarif batas atas yang LCC hanya 850.000 tetapi kalau dia memungut bagasi maka, harga tiketnya lebih dari 850.000 dan itu diperbolehkan kan, yang sekarang seperti itu. Baik terima kasih.

DIRUT PERHUBUNGAN UDARA:

Ya memang kita akan evaluasi pak.

KETUA RAPAT:

Ya itu yang akan dikaji kita pingin segera dapat kajiannya, kalau ternyata kajian itu bertentangan dengan aturan-aturan di atasnya tidak bisa Pak Alex.

DIRUT PERHUBUNGAN UDARA:

Satu lagi menambahkan saja bagasi itu bukan komponen tarif pak tapi akan kami akan perhatikan hal-hal tersebut supaya lebih ada rasional antara bagasi berbayar. Yang jelas kami akan melakukan kajian dan melakukan evaluasi terhadap semua peraturan mulai dari PM 14 ataupun PM 185 semuanya nanti akan kami sampaikan hasilnya dalam yang kami akan melakukan kajian pak memang kebetulan aturan itu memang sudah cukup lama tahun 2016 dan 2015, terima kasih pak.

KETUA RAPAT:

Bu Dirjen minta tolong hasil kajian segera kalau mau sudah final segera kasih kekami sehingga kita tidak terkaget-kaget di lapangan ketika ada persoalan-persoalan yang kemudian muncul di lapangan.

F-PDIP (ALEX INDRA LUKMAN):

Interupsi Pimpinan satu menit, setengah menit

Bisa tidak di *hold* seperti saya bilang tadi bu maskapai arif bijaksana pemberlakuannya drastic langsung nol program tapi ya separuhlah dari terbiasa misalnya memohon memohon supaya masyarakat juga tidak terlalu terkaget-kaget gitu langsung disuruh bayar ini misalnya Cuma bawa Cuma satu kardus lima kilogram langsung kaget, nah ini saja Pimpinan. Minta tolong jawab aja gitu bisa gak atau yang disampaikan oleh teman tadi di *hold* dulu gitu,

KETUA RAPAT:

Ya silahkan

F-DEMOKRAT (DRH. JHONI ALLEN MARBUN, MM):

Pimpinan, Pemerintah itu Eksekutif dan legislatif, saya tadi makanya sejak masuk dalam kontek tarif jarak Jakarta ke Sisingamangaraja lebih dekat daripada Jakarta ke Kualanamu ya, saya pernah bayar tiket lebih mahal ke Kualanamu daripada eh lebih mahal ke Sisimangaraja daripada ke Medan dalam hari yang sama, itu kan kembali *supply demand* karena permintaan ke Kualanamu lebih tinggi sehingga tarifnya 1.500.000 ke Kualanamu, ke Medan 1.100.000 jadi saya ga bisa yang menjadi psikologis yang selama ini mereka bagasi gratis itu saja persoalannya oleh karena itu dalam rapat kesimpulan ini Komisi V meminta boleh untuk menunda boleh kenapa ga boleh mereka langar silahkan kok kaku sih tapi kalau begitu kita masuk ke dalam tarif segala macam terlalu ribet kenapa mereka melakukan itu sudah dalam aturan-aturan normatif batas atas batas bawah tetapi kebijakan yang akan dilakukan menunda tetapi begitu masuk tarif ini tarif itu susah, selama ini kan tidak bayar bagasi itu aja kan, persoalan itu kan untuk menunda kita tidak bicara soal tarif hanya soal persoalan bagasi yang tadinya mereka tidak bayar walaupun seperti mengatakan bahwa itu tidak salah LCC, full services, medium services tidak salah itu namanya politik cool will boleh siapa bilang ga boleh boleh udah tiga periode ini dan pernah juga jadi pemerintah 10 tahun, siapa bilang ga boleh? Menunda boleh dong bukan berarti salah, nah ini menguntungkan kembalisaya bilang pemerintah artinya apa kalau jadi Menteri saya kira tim pemerintahpun akan mengkaji siapa ini, menunda kok menguntungkan anda tetapi juga diuntungkan kami ditanyai oleh konstituen kami naik pesawat kesana, Bang kok naik melulu masak bagasi tugas DPR apa sih, iya dong Pemerintah adalah Eksekutif dan Legislatif, ma kasih Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Terima kasih, saya kira sudah ya terjawab semua, cukup ya,

F-GERINDRA (Ir. H. BAMBANG HARYO SOEKARTONO):

Dijanjikan paling akhir injih Pak de, mohon ijin Pimpinan jadi mungkin saya menanggapi ASDP aja karena ASDP jadi belum ditanggapin terus terang itu

dermaga I dan dermaga II itu yang diberi *dolphin*, itu hanya *something* bu padahal kapal tumbukan kanan yang ada di depan itu belum dilaksanakan jadi tu aja yang saya sampaikan, terus yang kedua adalah ada satu dermaga yang dibangun dengan dana APBN pak Dirjen mungkin dulu Pak Sekjen, ini Pak Dirjennya dengan dana APBN yang sekarang ini digunakan untuk apa *Priminth class* padahal standarisasi kapal yang ada disana hampir 17 kapal bisa Premium class dan sekarang ini hanya satu perusahaan yang melaksanakan disitu, padahal itu juga saya dorong pada waktu itu, itu belum selesai dan saya dorong di Komisi VI untuk saya beri PMN kepada ASDP, dermaga itu belum selesai akhirnya dilanjut dengan PMN di Komisi VI dan saya desak ke Pak Bambang Brojonegoro untuk segera dikeluarkan anggarannya itu, ini anu ini untuk rakyat dari rakyat, dari rakyat untuk rakyat terima kasih.

Wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh

KETUA RAPAT:

Wa'alaikum salam warahmatullahi wabarakatuh.

Terima kasih, Pak Bambang atas kesabarannya nanti waktu Bu Dirut ASDP tolong aspirasi Anggota dipenuhi, jadi apa tadi baru *something* iya tumbukan kedepan belum ya, tolong dicatat nanti kita kunjungan ke Merak- Bakauheni terima kasih.

Pak Dirjen atas ijin Pak Dirjen saya langsung, Pak Sekjen sepertinya memang banyak persoalan Pak Sekjen perlu apa perlu di akomodir untuk dibawa ke level tinggi, saya kira ini harapan rakyat dan harapan maskapai ya, jangan sampai kemudian ada yang nyeletuk waduh pemerintah harus minta maaf ini karena tidak bisa memberi apa namanya harga murah kepada rakyat gitu kan, kenapa karena poin-poin harga tiket tinggi itu kan semuanya ada ditangan pemerintah, ya kira itu saya mohon maaf ke teman-teman apa namanya Partai Pemerintah saya tidak menggoda teman-teman Partai Pemerintah tapi saya bicara hati yang sangat dalam, tapi penting saya kira Pak Dirjen seperti tadi jangan sampai Bu Polana minta difasilitasi DPR terlalu lama Pak terlalu jauh kami harus Pemilu nih kampanye 2 bulan ini pak, jadi bisa diambil alih oleh Pak Sekjen koordinasi dengan Pak Menteri dan seterusnya karena Departemen Perhubungan Kementerian perhubungan ini apa leading sector persoalan tiket, saya kira itu Pak Ketua ada ini mau disampaikan.

KETUA KOMISI V F-GERINDRA (Ir. FARY DJEMY FRANCIS, MMA):

Tentang KNKT pak, sebenarnya kita undang khusus juga dalam rapat internal kita itu sebenarnya kita ingin mau mendapatkan ketegasan berkaitan dengan independensi daripada KNKT jadi dalam rapat internal kita tuh kita mendapatkan beberapa data informasi berkaitan dengan pernyataan-pernyataan KNKT yang satu pernyataan yang awal dengan pernyataan yang terakhir, khususnya dengan musibah Lion pak itu dalam informasi yang kita dapatkan pernyataan awalnya bahwa JT penerbangan Denpasar- Jakarta itu laik, kemudian di revisi pernyataannya itu nah ini sebenarnya sesuatu yang bagi kita prinsip dan kita mau agendakan secara khusus pak, apa berkaitan dengan bagaimana kita mendorong agar KNKT ini bisa lebih independent pak, termasuk juga berkaitan strukturnya berkaitan dengan mekanisme rekrutmen sampai dengan seleksi daripada KNKT kita

rumuskan dalam rapat internal kita sehingga hari ini kita undang khusus KNKT tapi tadi pak Ketua bilang Pimpinan rapat mengatakan bahwa kita sudah sepakat selesai jam 17.00 bahkan ini sudah lebih ini kalau kita buka pasti ramai pak saya menyarankan untuk KNKT kita akan rapat khusus pak karena ini ada beberapa data-data yang harus kita buka dan kita akan diskusi khusus dengan Ketua KNKT, itu pak saya sarankan tapi ditanya sama Anggota saja pak, terima kasih.

KETUA RAPAT:

Baik temen-teman Anggota terus terang memang sejak memimpin tadi saya bertanya-tanya ada Pak Ketua KNKT dan yang ngundang kita Sekretariat Komisi V karena memang ada permintaan dari Anggota Pak Anton Sihombing dan juga pak beberapa Anggota, Pak Ketua juga terkait dengan KNKT yang memberikan dan penjelasannya terkait dengan persoalan kecelakaan Lion itu cukup mengganggu karena informasi mohannya berbeda gitu, tapi sekali lagi kami menghargai kehadiran bapak untuk pembahasan persoalan itu kita agendakan di kesempatan lagi, Insya Allah nanti hadir juga Pak Sujadi Insya Allah, baik kita sudah di penghujung acara kami persilahkan Sekretariat untuk membuat menampilkan kesimpulan kami minta kepada teman-teman untuk memperhatikan kesimpulan ini.

Yang pertama, Pak Bambang mohon diperhatikan

Yang Pertama, Komisi V DPR memahami penjelasan Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan mengenai pemberlakuan Permenhub PM Nomor 88 Tahun 2014 tentang Pengaturan Ukuran Kapal Angkutan Penyeberangan di Lintas Merak – Bakauheni dan Permenhub PM 104 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan. Untuk itu Komisi V DPR RI mendesak Kementerian Perhubungan untuk mengkaji ulang pemberlakuan ketentuan tersebut guna memberikan iklim kondusif dalam bisnis pelayaran dan memajukan industri angkutan Nasional sesuai dengan amanat UU Pelayaran Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran.

Saya persilahkan kepada Anggota dan Mas Bambang atau mungkin mengkaji ulang menunda atau bagaimana gitu, silahkan pak.

F-GERINDRA (Ir. H. BAMBANG HARYO SOEKARTONO):

Karena tadi tuh untuk kapal-kapal pengganti sedikit mungkin kami jelaskan pak bahwa kapal-kapal yang rencananya akan diganti dan dipindahkan itu ternyata Bapak yang nyampaikan tadi di Banggai di ini dan ini saya sudah cek semua dermaganya semua dibawah seribu pak GT, jadi sekitar seribu antara seribu saat ini jadi tidak ada yang lebih dari seribu sedangkan kapalnya 3.000 GT jadi menurut kami, kami tidak bisa memahami pa kapa yang dijelaskan oleh Pak Dirjen dan ini tentu sudah ga bener dan tadi juga permasalahan yang perhubungan dengan pemerintah harus ikut mendukung unsur-unsur yang dibawah presiden yaitu mendukung penghematan daripada subsidi dari pada penggunaan bahan bakar dan itu harus diterapkan juga ada saat-saatnya kita berjalan pada saat Low itu harus kapal-kapal kecil, ada saat-saatnya pada saat big itu harus kapal-kapal besar, jadi ini yang saya sampaikan bahwa KM atau PM 88 itu menurut saya tidak layak untuk diberlakukan di Merak- Bakauheni itu aja pak, terima kasih pak

KETUA RAPAT:

Pak Bambang, kata-katanya bagaimana pak sudah bukan diskusi lagi nih ini kesimpulan.

F-GERINDRA (Ir. H. BAMBANG HARYO SOEKARTONO):

Jadi mohon maaf ini pak, kalau memahami ini ya kita bisa memahami di penjelasan dari beliau tapi kita tidak bisa menerima apa yang menjadi ini karena kemarin sempat dari beberapa ini asosiasi menyampaikan kepada kami dan

KETUA RAPAT:

Tanya begini Pak Bambang maaf saya potong ya kita memahami penjelasan Pak Dirjen Perhubungan Darat ya dan mendesak kementerian Perhubungan untuk mengkaji ulang pemberlakuannya, saya kira itu kalimat itu yang moderatlah ya, kita mendesak kepada Pemerintah tentang pemberlakuannya jangan diperlakukan dulu gitu, ok ya setuju ya. Lanjut Anggota lain kita lanjut ke

Nomor dua, Komisi V DPR RI memahami penjelasan Bu Dirjen Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan mengenai kesiapan Indonesia dalam menyelenggarakan control navigasi di wilayah udara Indonesia atau FIR yang saat ini masih berada dalam kendali Singapura, untuk itu Komisi V mendesak pemerintah untuk mengambil langkah-langkah percepatan pengambil alihan dan pengelolaan ruang udara tersebut dari Singapura.

Anggota cukup

Nomor tiga, terkait dengan keluhan masyarakat sehubungan dengan tingginya harga tiket pesawat akhir-akhir ini Komisi V meminta Kementerian Perhubungan untuk mengkaji ulang besaran komponen terkait tarif agar tidak memberatkan masyarakat dan meningkatkan koordinasi dengan kementerian/Lembaga terkait guna memformulasi ulang besaran komponen batas tarif atas dan batas tarif bawah, antara lain harga Avtur serta biaya masuk dan ketersediaan suku cadang.

Anggota, kita setuju ya, lanjut

Yang keempat, Komisi V DPR RI mendesak Dirjen Perhubungan Udara untuk mengkaji ulang kebijakan penghapusan bagasi cuma-cuma oleh sejumlah maskapai Nasional yang memberatkan konsumen.

Pak Jhoni setuju, kalimat itu kan yang ditunggu.

F-DEMOKRAT (DRH. JHONI ALLEN MARBUN, MM):

Garis miring menunda pak, kalau kajiannya ga salah pak tadi masuk dalam aturan-aturan main dinaikkan kok sekarang ga menyalahin aturan, kan penjelasannya begitu karena diperbolehkan cumakan selama ini belum, jadi itu kalau mengkaji sih kajiannya ga ada masalah/menunda itu aja.

KETUA RAPAT:

Jadi mengkaji ulang diganti menunda kebijakan penghapusan bagasi cuma-cuma tolong diperbaiki.

F-PDIP (Ir. SUDJADI):

Kan ada 3 *Full services, Medium services* untuk *Locus Carrier* mungkin nanti bersama-sama aja termasuk *Free Baggage Allowance* disitu.

KETUA RAPAT:

Apa namanya Peraturan Menteri `14 ya,ok coba saya perbaiki kalimatnya Komisi V mendesak Dirjen Perhubungan Udara untuk menunda pemberlakuan PM 14 tahun 2016, betul.

F- PDIP (Dr. H. RAHMAT NASUTION HAMKA, SH., M. Si.):

Bukan Pak, konkrit begini kalau untuk dua layanan itu no problem, yang menjadi masalah itu kan di layanan No Frill aja sudah di sambung aja untuk menindak kebijakan pengambilan keputusan Komisi V pada layanan No frill kan gitu jadi ini kan menjadi titik sentral kita gitu.

KETUA RAPAT:

Jadi kalimatnya bagaimana Pak Rahmat.

F-PDIP (Ir. SUDJADI):

Sebentar Pak sebentar ini kan Keputusan Menteri pak, kita harus paham dulu dari aturan induknya Keputusan menteri itu tiga komponen, sekarang yang jadi persoalan komponen terakhir No Frill gitu lo, mesti harus disambungkan ini-ini khususnya ini begitu lo, jadi

KETUA RAPAT:

Kita ngerti ininya ya namanya poinnya itu ada di Peraturan Menteri 185 Tahun 2015 iya bener, 185 Tahun 2015.

F-PDIP (Ir. SUDJADI):

Mau jujur Pak Ketua,

KETUA RAPAT:

Bukan-bukan 126 tapi 185, silahkan-silahkan pak.

F-DEMOKRAT (DRH. JHONI ALLEN MARBUN, MM):

Pimpinan boleh ga nambahin dikit, supaya Bu Dirjen juga bisa membantu dengan pertama kan Lion sudah jalan saya kira sudah ga masalah karena itu swasta iya toh supaya tidak dibebani oleh Citylink sama Sriwijaya kalau Lion ga bisa karena dia sudah dijalankan kita tidak usah bertentangan dengan itu, penyeimbang jangan Citylink dan Sriwijaya, Lion sudah jalan kan ga bisa lagi dicabutlah itu akan debat tebal sehingga ada pilihan bu, untuk supaya tidak semakin ini membantu pemerintah membantu kita juga DPR Citylink sama Sriwijaya jangan dulu memberlakukan kira-kira gitu, walaupun besok bapak lakukan tidak salah dengan undang-undang dengan

terminology apa tadi tu yang Full services, ini makanya political menunda jadi tidak mengkaji gitu lo tunda dulu khususnya maskapai penerbangan Citylink dan Sriwijaya, itu aja.

KETUA RAPAT:

Baik mungkin kalimatnya sudah begini ya pak ya, untuk menunda kebijakan bagasi berbayar kebijakan penerapan bagasi berbayar, yang lainnya dihapus oleh sejumlah maskapai nasional yang memberatkan konsumen.

F- PDIP (ALEX INDRA LUKMAN):

Interupsi Pimpinan.

Harus ada asas kesetaraan dan keadilan bagaimana mungkin kemudian ada satu yang boleh melaksanakan kebijakan itu ada yang kemudian kita larang padahal asas peraturannya sama ayolah please iya toh memang ini harus yang pas itu adalah kemudian kita sebagai Anggota DPR sekarang ini mendesak memaksa Dirjen Perhubungan untuk segera mengkaji membuat kebijakan yang baru, udah sehingga landasan hukum menjadi sama rata sama rasa, masak ya satu boleh kemudian satu endak gitu lo, bagaimana?

KETUA RAPAT:

Memang kayaknya Pak Alex cocok untuk jadi Anggota Partai Keadilan dan Sejahtera, jadi ada dua poin ya yang pertama menunda ya kemudian ok kalau begitu *clear* jadi untuk mengkaji ulang kebijakan ini sudah benar kalau begitu kalimat saya, jadi ketika saya benar kenapa Anggota tidak membenarkan itu persoalannya.

F-DEMOKRAT (DRH. JHONI ALLEN MARBUN, MM):

Pimpinan interupsi kita jangan membuat apa ya terjebak sesuatu yang akan kita buat kesimpulan tetapi dalam implementasi pelaksanaannya iya toh bisa menjadi debat tebal ini ada dua betul semuanya Maskapai Nasional ada swasta murni ada bolean gitu loh, jadi bukan soal apa asas ini kembali ini bukan hitung-hitungan ekonomi ini hitungan-hitungan politik sekali lagi tadi, nah tentunya kalau mau politiknya ya apakah Dirjen bisa memberikan katakanlah substitusi apa namanya kebijakan terhadap Lion sehingga bisa mengundur agak sedikit sulit, tetapi kalau untuk kita katakan BUMN saya kira ga akan sulit Pemerintah BUMN kok iya kan BUMN itu siapa kan punya pemerintah iya toh gitu loh khususnya Citylink dan Sriwijaya tapi kalau Lion kita masukkan semuanya mengatakan ga mampu nanti Dirjennya, ga mampu rame lagi sehingga kesimpulan rapat kita membaji buyar terjadi politik tingkat tinggi jadi yang masuk akal karena sudah terjadi gitu loh, nah kalau bisa memang Lion dimasukkan oleh mereka bagus, tetapi *clear* ga ada kebijakan yang bisa diinikan Kementerian untuk Lion seperti substitusi macam gitu tapi itu terlalu berat kita masukkan poin itu sehingga makanya supaya tidak menambah beban psikologis apa BUMN saja dulu kita tekankan dalam kesimpulan supaya kesimpulan ini diimplementasi itu maksudnya.

KETUA RAPAT:

Ya jadi kalimatnya bagaimana Pak Jhoni, kalau menurut saya pemerintah bisa mengatur maskapai yang swasta juga kenapa regulator

F-DEMOKRAT (DRH. JHONI ALLEN MARBUN, MM):

Silahkan pemerintah yang menjawab lebih bagus

KETUA RAPAT:

Mereka regulator dan sementara kita setuju dulu ini ya kalimatnya tapi tolong memasukan kontens yang diinginkan oleh Pak Jhoni ya.

F-DEMOKRAT (DRH. JHONI ALLEN MARBUN, MM):

Kalau itu kontensnya nomor empat itu sudah betul artinya semua maskapai Nasional iya kan termasuk Lion kan yang saya dapat Lion sudah memeberlakukan silahkan monggo.

KETUA RAPAT:

Saya bertanya saja kepada Anggota memastikan bahwa kalimat ini jangan sampai kemudian berlarut-larut mengkaji ulang dan mengkaji terus mengkaji terus tolong dibantu.

F-PDIP (ALEX INDRA LUKMAN):

Ijin Pimpinan yang kita bahas itu kan adalah sebenarnya kan keberatan terkait soal masalah bagasi berbayar maka kesimpulan rapat ini memita Pemerintah untuk mengkaji ulang itu pada dasarnya perlu tersirat bahwa ingin itu dibatalkan toh, hanya kemudian kita beri ruang kepada pemerintah untuk melaksanakan itu gitu loh, kalau seandainya ini akhirnya ter bisa berandai-andai, kalau berandai-andai kajian ulang itu mengeluarkan sebuah peraturan baru yang pasti di dalam harapan kita tidak ada penerapan bagasi berbayar dan itu tentu berlaku untuk semua termasuk kepada maskapai yang sekarang sedang menerapkan itu gitu lo karena ga mungkin peraturan yang baru kemudaian membuat sebuah pengecualian itu yang ada didalam benak saya, makanya sekarang tinggal adalah will kepada Dirjen perhubungan Udara mau menunggu berapa lama mengkajiini gitu lo sementara seperti yang tadi sudah disampaikan oleh kawan-kawan kita mendapatkan berita bahwa Citylink berencana untuk menerapkan hal yang sama. Ya bolanya kemana balik lagi kepada pemerintah sekarang sebenarnya, ma kasih

KETUA RAPAT:

Ok, sementara kita setuju dulu yang poin empat ya, lanjut

F-DEMOKRAT (DRH. JHONI ALLEN MARBUN, MM):

Pimpinan, mengkaji ulang kajiannya betul sudah dijelaskan betul kok rumusannya betul kajian itu apaan kajian itu bukan secara apa namanya kajian ekonomi mereka terlalu mencari keuntungan dan bisa tidak ini kajian boleh

dikatakan ini yang termurah, kan Garuda tadi mengatakan tertinggi dan secara aturan sudah dihitung diberlakukanpun itu tidak salah tidak melanggar aturan nah oleh karena itu layak kami kaji benar kok kami ga salah kajian kami mau kami naikkan, oleh karena itu namanya *political will* menunda nah kalau menunda silahkan pemerintah minta pada samapai batas kapan kajian betul kok soal variable-variabel *cost-cost* yang memberatkan segala macam itu ya masih perdebatan iya toh ini saya lihat *political will* menunda bukan mengkaji, kajiannya betul tadi sudah saya denger beberapa penjelasan secara ekonomi, secara variable benar kajiannya kita meminta menunda karena ini tahun politik karena ini berdampak kepada konstituen kita itu maksudnya, ma kasih

DIRUT PERHUBUNGAN UDARA:

Boleh ijin ga pak.

KETUA RAPAT:

Silahkan-silahkan

DIRUT PERHUBUNGAN UDARA:

Mungkin mengkaji ulang kebijakan penerapan bagasi berbayar tambahkan kalimat memperhatikan keseimbangan sementara masyarakat dan kebutuhan Airlines jadi itu yang kalau boleh ditambahkan.

KETUA RAPAT:

Ditulis dulu sekretariat, cuman belum ketemu poin pentingnya dari yang disampaikan Anggota tadi kajiannya sudah benar gitu itu yang diminta adalah menunda. Saya kira ini saya kira dengan mengkaji ulang bisa saja ditunda hasilnya gitu,

DIRUT PERHUBUNGAN UDARA:

Intinya dengan mempertimbangkan apa tadi kebutuhan masyarakat atau kemampuan masyarakat dan apa ya kelangsungan maskapai kelangsungan industri maskapai barangkali. Kalau boleh, iya pak

KETUA RAPAT:

Dan kelangsungan industri maskapai Nasional. Yag silahkan penerbangan Nasional, sudah benar sudah benar hop

F-DEMOKRAT (DRH. JHONI ALLEN MARBUN, MM):

Ok, Pimpinan sedikit maskapai juga tidak salah pak penerbangan Nasional ga salah, masyarakat yang tidak mampu boleh memilih tidak naik pesawat iya kan pasar ini kan bisa naik bus iya dong dengan memperhatikan kemampuan masyarakat, kemampuan masyarakat kan macam-macam kalau saya sih ga keberatan yang keberatan adalah ini kan saya bilang ini bukan teori ekonomi, teori ekonomi sudah benar semua ini hitung-hitungannya sudah benar ini malah menurut Garuda tadi betul kemarin juga Jakarta- Jogja itu 650 murah tapi kadang-kadang juga bisa 1 juta *supply demand* bukan itu poinnya, poinnya kondisi politik tunda

dulu kenapa sih ya ini menguntungkan anda kok sebetulnya bukan menguntungkan saya, karena kita dibidang dua kaki saja sebetulnya kalau satu kaki ini selesai nih barang, Bu Dirjen ini jangan bikin bisa ga tunda selesai titik, kalau bisa tunda pasti sampaikan kepada elitisnya kesana PKDnya pasti setuju tuh. Dulu aja subsidi BBM kusut kasetnya.

F-DEMOKRAT (DRH. JHONI ALLEN MARBUN, MM):

Pemerintah DPR loh bikin dilanggar silahkan saya bilang tadi Pemerintah itu Legislatif Eksekutif itu tau BBM itu bukan lagi bicara untung bicara rugi menambah subsidi menaikkan 4.500 ke 5.000 ga jadi kok aneh kedengarannya gitu, ini menguntungkan pemerintah saya tidak dibebani oleh pertanyaan konstituen saya dari Sumatera ke Jakarta itu saja ini, supaya saya tidak dibebani menunda titik.

KETUA KOMISI V F-GERINDRA (IR. FARY DJEMY FRANCIS, MMA):

Pak ini pointnya Pak Djadi poinnya Pak Djadi saya kira serius pak, Pak Andi kok pergi Pak Jhoni Pak Jhoni jangan pergi dulu ya sebentar dulu pak maksud kita mau akomendir dua dua Pak Alex kita akomendir yang satunya Pak Alex tapi juga penting tapi poinnya disampaikan oleh Pak Djadi tadi, saya mau sampaikan point kelima itu usul ini kan tetap kita lakukan kajian, nah saya ga tahu bahasanya bagus poin lima itu sambil menunggu kajian itu kita tidak pemberlakuan penundaan kalau ada usulan berkaitan dengan bagasi yang free bagasi itu jangan di proses ya jangan dibahas jangan dilayani dulu, walaupun sampai dengan kajian ulang ini kita dapatkan. Ya Pak De ya Coba bahasanya gimana Pak De, oh ya gitu aja.

KETUA RAPAT:

Dimasukan dulu, silahkan dimasukan dulu, untuk menunda pemberlakuan kebijakan bagasi berbayar.

KETUA KOMISI V F-GERINDRA (IR. FARY DJEMY FRANCIS, MMA):

Selesai

F-PAN (Hj. INTAN FITRIANA FAUZI, S.H., LLM):

Interupsi Pimpinan.

KETUA KOMISI V F-GERINDRA (IR. FARY DJEMY FRANCIS, MMA):

Entar ntar bu, kita selesaikan dulu kalimatnya nanti baru kita

F-PAN (Hj. INTAN FITRIANA FAUZI, S.H., LLM):

Pimpinan, Ini kontradiktif, satu payung hukumnya jelas ada diatur artinya Permen 185 tahun 2015 salah satunya adalah mengatur mengenai ketentuan bagasi halaman 11 kemudian di satu sisi ini, sebetulnya *political will* dari pemerintah dan Legislatif, Eksekutif dan Legislatif untuk kepentingan masyarakat yang isinya adalah yang biasanya tidak ada pembayaran untuk bagasi sekarang free bagasi itu diangkat nah jadi jangan kemudian kita membuat aturan yang kontraditif ada dasar hukumnya tapi kemudian mencari celah hukum ini namanya kalau memang menurut saya

tujuan akhirnya apa tujuannya mau merubah salah satu diktum Pasal di dalam Permen 185 tahun 2015 ya memang harus kajian mungkin ditambahkan saja artinya harus ada target waktu dan sebagainya.

Yang Kedua atau kalau memang tujuannya adalah *political will* seperti yang dilakukan pada saat kenaikan BBM berarti tidak ada lagi persetujuan untuk free bagasi dikenakan biaya, ini kontradiktif Ketua.

KETUA RAPAT:

Silahkan jadi bagaimana,

KETUA KOMISI V F-GERINDRA (IR. FARY DJEMY FRANCIS, MMA):

Pas saja saya pikir

F-DEMOKRAT (DRH. JHONI ALLEN MARBUN, MM):

Saya kira ada 2 substansi sama sebetulnya *political* itu bisa menunda sementara bisa menunda permanen, tapi ini kan saya hanya menunda sementara kalau menunda permanen kita akan sampai kepada Paripurna, iya dong kita angkat ke Paripurna tapi apakah ini hanya menunda sementara iya toh, masa ga bisa diselesaikan oleh pemerintah menunda sementara, ini tergantung pemerintah kok ini soal kalimat boleh lah menunggu selesai ini hanya basa-basi saja pointnya menunda titik

F-PDIP (ALEX INDRA LUKMAN):

Untuk redaksi ini OK kan pak Allen ya ini, ok aja siip

F-DEMOKRAT (DRH. JHONI ALLEN MARBUN, MM):

Oke nih

KETUA RAPAT:

Ok saya kira sudah ya redaksional nomor empat sudah ok ya

DIRUT PERHUBUNGAN UDARA:

Mohon Pimpinan, mohon maaf yang nomer 3 ada sedikit tambahan barang kali antara lain terkait harga Avtur, pajak, serta biaya masuk suku cadang serta bea masuk ketersediaan dan ketersediannya mungkin di coret saja pak dihilangkan.

KETUA KOMISI V F-GERINDRA (IR. FARY DJEMY FRANCIS, MMA):

Biaya masuk dan bea masuk suku cadang,

DIRUT PERHUBUNGAN UDARA:

Bea masuk suku cadang, bea, bea pak

KETUA RAPAT:

Komisi V DPR RI meminta Dirjen Udara melakukan penataan ulang maskapai penerbangan dan bandara agar tercipta penerbangan yang kondusif.

F-DEMOKRAT (DRH. JHONI ALLEN MARBUN, MM):

Pimpinan saya tambah sedikit jangan langsung dilanjut, Kementerian Perhubungan, c.q. Dirjen karena ditingkat apa dia ga bisa Kementerian Perhubungan karena Kementerian ini dealnya karena kan politik *limited* c.q. Dirjen Perhubungan ya mendesak Kementerian Perhubungan c.q. Dirjen Kementerian harusnya sebetulnya. Nah point 4 nya sama lah harusnya ok poin 4 itu lo karena itu sangat *political* nya Kementerian Perhubungan c.q. Dirjen Perhubungan ya.

KETUA RAPAT:

Ok nanti diganti ya

Baik kita coret saja ya, yang umum-umum ini kita agak khusus ini yacuma poinnya adalah *ASEAN free, ASEAN open sky* tolong itu poinnya sebetulnya tapi ga apa-apa dihapus. *ASEAN Open Sky* ini agar bisa justru menumbuhkan potensi industri penerbangan nasional yang lebih baik kira-kira itu tapi Kalimatnya politisi ga jelas. Kalimatnya kurang jelas, ok saya kira empat

F-GERINDRA (IR. H. BAMBANG HARYO SOEKARTONO):

Ijin Pimpinan, ijin Pimpinan

KETUA RAPAT:

Apalagi ini, apalagi nih Pak Bambang

F-GERINDRA (IR. H. BAMBANG HARYO SOEKARTONO):

Sedikit, sedikit mohon ijin kebetulan kami mendapatkan masukan dari KAI yang dimana KAI ini kan transportasinya super massal yang mengakut masyarakat kelas sangat bawah tapi mereka tidak mendapatkan subsidi dari sisi BBM, terus subsidi dari sisi pajak bea masuk untuk suku cadang pak

KETUA RAPAT:

Nomor berapa pak, nomor berapa pak nomor 4

F-GERINDRA (IR. H. BAMBANG HARYO SOEKARTONO):

Nomor 3 padahal untuk Angkutan Udara ini kan untuk masyarakat menengah ke atas dan sedangkan kereta api untuk masyarakat menengah kebawah solarnya tidak subsidi suku cadangnya tidak disetujui lah mungkin ini perlu disesuaikan yang Kereta Api jadi jangan sampai nanti timbul kecemburuan. Terima kasih pak.

KETUA RAPAT:

Siap Pak Bambang itu catatan untuk Pimpinan nanti kita adakan RDP dengan Kereta Api sendiri. Baik saya kira begitu

F-PDIP (ALEX INDRA LUKMAN):

Ijin Pimpinan dikit aja

Untuk penyempurnaan agar tidak terjadi kalimat atau kata berulang yang point 4 komisi V DPR RI mendesak Kementerian Perhubungan untuk menindak pemberlakuan kebijakan bagasi berbayar, sehingga kajian ulang terhadap kebijakan tersebut. Cukup tersebut dengan mempertimbangkan bla bla kalau disepakati ini menjadi point 1, karena ini susentral dari tadi. Kemudian yang point 3 terkait dengan keluhan masyarakat sehubungan dengan tingginya harga tiket pesawat tidak perlu akhir-akhir ini karena kita tidak akan membahas tiket pesawat tahun lalu.

Komisi V DPR RI meminta Kementerian Perhubungan untuk mengkaji ulang besaran komponen terkait tarif, karena sudah keluhan pasti memberatkan masyarakat sehingga tidak perlu disebutkan untuk mengkaji ulang besarnya komponen terkait tarif, agar tidak memberatkan masyarakat saya pikir dihapus saja. Orang mengeluh beratlah.

F-DEMOKRAT (DRH. JHONI ALLEN MARBUN, MM):

Ntar ntar Pimpinan justru point disitu *political* kita bicara masyarakat kita bukan bicara akademisi. Iya toh kita bicara akademisi iya toh bicara akademisi berbagai point.

F-PDIP (ALEX INDRA LUKMAN):

Saya tidak ingin berdebat dengan itu, kalau memang bapak mau agar itu ada kembang tinggal kita ubah aja iya toh, sehubungan dengan Komisi V DPR RI meminta Kementerian Perhubungan untuk mengkaji ulang besaran komponen terkait tarif agar tidak memberatkan masyarakat sudah. Yang tinggi harga tiket hapus gitu lho kata yang berulang-ulang.

KETUA RAPAT:

Jangan dihapus dari bawah itu lo, hop oh terkait ok ya ya nah lebih menarik kan. Lebih sedikit kan Ok dari Anggota kami persilahkan kepada.

F-PDIP (ALEX INDRA LUKMAN):

Tunggu dulu pak nomor 4 jadi nomor 1, kalau disetujui nomor 3 jadi nomor 2

KETUA RAPAT:

Oh betul, maaf Pak Alex nomor 3 dan nomor 4 itu terkait jadi kalau nomor 4 nomor 1, nomor 3 nya nomor 2 baru kemudian nomor 1 jadi nomor 3 saya kira itu ya OK tolong dirubah Sekretariat, baik dari Anggota kami persilahkan nomor 3 jadi nomor 2, nomor 1 jadi nomor 3, nomor 2 jadi nomor 4 ya bener ga yang penting gitu, betul nomor 4 terkait FIR nomor 3 nya ASDP iya kan urusannya sama Dirjen Perhubungan Darat OK saya kira 4 kesimpulan dari Anggota.baik dari Anggota demikian kami persilahkan kepada Pemerintah untuk menanggapinya.

ANGGOTA DEWAN:

Mohon Ijin ada pandangan dari Dirjen Perhubungan Darat.

DIRJEN PERHUBUNGAN DARAT:

Mohon ijin Bapak ke nomor 4 kami cuman ingin lebih detail lagi penjelasan lagi artinya nanti dengan kesimpulan serti itu, kami akan melakukan kajian pak visible atau tidaknya atau kemudian kapan kira-kira sesuai yang disampaikan Pak Jhoni Allen akan kami lakukan jadi artinya kami akan membuat semacam kajian tertulis dan nanti akan kami laporkan lebih lanjut supaya nanti kami bisa mengeksekusi terhadap kebijakan demikian, terima kasih Pak.

KETUA RAPAT:

Baik, dari pemerintah Ok jadi kita bisa setuju Pak Sekjen

SEKJEN PERHUBUNGAN:

Setuju Pak

KETUA RAPAT:

Terima kasih dengan dengan demikian saya sudah mau ketok aja, kesimpulannya kita setuju.

(RAPAT : SETUJU)

Selanjutnya Pak Sekjen menyampaikan kata penutup.

SEKJEN PERHUBUNGAN:

Yang terhormat Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI, hadirin sekalian kami berteima kasih atas banyak masukan dan arahan serta kami mohon dukungan agar kami bisa lebih dapat melaksanakan tugas agar supaya nanti harapan masyarakat bisa dipenuhi. Sekian Terima kasih Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Terima kasih teman-teman anggota dengan mengucapkan syukur *Alhamdulillah* kita tutup Rapat RDP pada sore hari ini.

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

(Rapat Ditutup)