

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Sektor transportasi dikenal sebagai salah satu mata rantai jaringan distribusi barang dan penumpang telah berkembang sangat dinamis serta berperan didalam menunjang pembangunan politik, ekonomi, sosial budaya maupun pertahanan keamanan. Pertumbuhan sektor ini akan mencerminkan pertumbuhan ekonomi secara langsung secara langsung sehingga transportasi mempunyai peranan yang penting dan strategis. Keberhasilan sektor transportasi dapat dilihat dari kemampuannya dalam menunjang serta mendorong peningkatan ekonomi nasional, regional dan lokal. Stabilitas politik termasuk mewujudkan nilai-nilai sosial dan budaya yang diindikasikan melalui berbagai indikator transportasi antara lain kapasitas, kualitas pelayanan, aksesibilitas keterjangkauan, beban publik dan utilisasi.

Perkembangan transportasi di Indonesia saat ini sangat pesat, dikarenakan semakin banyaknya masyarakat yang membutuhkan jasa transportasi untuk sarana kegiatan sehari-hari. Begitu juga disaat masyarakat ingin melakukan perjalanan keluar kota atau keluar negeri, masyarakat membutuhkan waktu yang cukup lama untuk mencapai tujuan. Oleh karena itu, masyarakat lebih memilih menggunakan transportasi udara karena lebih menghemat waktu, mudah dan terhindar dari kemacetan.

Dengan adanya minat masyarakat dalam menggunakan transportasi udara semakin meningkat, maka tingkat perkembangan transportasi udara di Indonesia

ditandai dengan banyak berdirinya perusahaan penerbangan baru dan persaingan tarif antara maskapai satu dengan maskapai yang lainnya maupun dengan menawarkan fasilitas kenyamanan lainnya. Adanya persaingan perusahaan penerbangan tersebut diatas, membuat peningkatan pelayanan berbagai pihak yang terkait diantaranya pihak Bandar Udara sebagai titik operasi pesawat. Dalam memenuhi peningkatan pelayanan tersebut maka pihak Bandar Udara mengedepankan pelayanan prima dan keselamatan terhadap para penumpang/pengguna jasa kebandarudaraan sampai ketempat tujuan.

Penumpang yang akan menggunakan jasa transportasi udara, dalam hal ini pesawat, dikenakan biaya tambahan di luar tiket pada saat penumpang berada di airport dan melewati loket check-in. Biaya tambahan tersebut dinamakan *Passenger Service Charge (PSC)* atau Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) atau yang lebih dikenal lagi dengan sebutan Airport Tax.

Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) adalah biaya yang dibebankan oleh pengelola bandar udara kepada penumpang pesawat yang menggunakan bandar udara yang bersangkutan karena ikut memanfaatkan jasa-jasa pelayanan dan penggunaan fasilitas bandar udara tersebut. Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) atau Airport Tax dikelola langsung oleh otoritas bandar udara, dalam hal ini PT Angkasa Pura I yang mencakup bandar udara di wilayah tengah dan timur Indonesia, dan PT Angkasa Pura II, yang mencakup bandar udara daerah barat di Indonesia.

Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) adalah pelayanan jasa yang diberikan kepada setiap penumpang terminal keberangkatan atau terminal kedatangan disuatu Bandar Udara dengan cara melakukan pemungutan tarif wajib

pada setiap penumpang oleh petugas Bandar Udara yang berwenang. Pemungutan yang dimaksud adalah Setiap penumpang wajib membeli kupon PJP2U atau lebih dikenal dengan Airport Tax pada loket yang terletak didekat eskalator menuju waiting room atau ruang tunggu.

Besarnya nominal Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) sangat bervariasi dan berbeda-beda di setiap Bandar Udara yang ada di Indonesia. Berdasarkan Pasal 245 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, besaran tarif jasa terkait PJP2U pada Bandar Udara ditetapkan oleh penyedia jasa terkait berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan penyedia jasa. Hal ini merupakan penyebab besarnya nominal Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) di setiap Bandar Udara berbeda-beda. Tentunya pengenaan airport tax ada manfaatnya. Beberapa kegunaan dari pembayaran airport tax adalah untuk biaya perawatan bandar udara, peningkatan fasilitas umum di bandar udara, dan biaya penambahan kualitas SDM pengelola bandar udara.

Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) bukan termasuk pajak, alasannya adalah terdapat kontraprestasi langsung sementara pajak tidak ada. Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) lebih cocok dimasukkan dalam kategori retribusi karena adanya kontraprestasi langsung kepada penumpang berupa fasilitas-fasilitas dan jasa pelayanan yang disediakan oleh bandar udara. Bahkan, penumpang tidak bisa melakukan penerbangan apabila belum membayar retribusi PJP2U. Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) sendiri dibagi menjadi dua jenis yaitu keberangkatan domestik dan keberangkatan internasional. Pada Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara

(PJP2U) atau Airport Tax keberangkatan domestik diberlakukan bagi seluruh penumpang yang bertujuan kedaerah manapun yang masih termasuk kawasan dalam negeri. Sedangkan PJP2U keberangkatan internasional diberlakukan bagi para penumpang yang bertujuan keluar negeri.

Setiap Bandar Udara di Indonesia terdapat pelayanan jasa tersebut, tidak terkecuali Bandar Udara Cut Nyak Dhien Kabupaten Nagan Raya. Selama ini pihak Bandar Udara Cut Nyak Dhien Kabupaten Nagan Raya telah melakukan pengutipan Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Pelayanan ini bertujuan untuk memberikan fasilitas-fasilitas para calon penumpang sejak berada di dalam Bandar Udara Cut Nyak Dhien sampai jadwal pemberangkatan berikutnya tiba. Para penumpang akan merasa nyaman didalam Bandar Udara Cut Nyak Dhien karena Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) dapat menunjang fasilitas yang telah disediakan diantaranya yaitu listrik, perangkat computer, toilet, mushola dan fasilitas *waiting room* atau ruang tunggu para penumpang untuk menunggu jadwal keberangkatan berikutnya. Apabila jasa Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) tidak terdapat disetiap Bandar Udara, maka para penumpang akan terlantar dan tidak dapat merasakan kenyamanan sama sekali karena tidak adanya fasilitas penunjang yang memadai. Begitu juga dengan pihak Bandara Udara pun akan mengalami kesulitan untuk melayani para pengguna transportasi udara karena tidak adanya sarana yang mendukung.

Kegiatan Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) atau Airport Tax sangat berkaitan dengan masalah keuangan, oleh karena itu perlu dibentuk suatu prosedur pelaporan hasil penjualan retribusi PJP2U tersebut. Prosedur

pelaporan hasil Penjualan Kupon Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) di Bandar Udara Cut Nyak Dhien terdiri dari beberapa tahap yaitu berawal dari tahap penjualan kupon PJP2U, tahap penghitungan hasil penjualan kupon dan tahap penyetoran hasil penjualan kupon PJP2U kepada Bank. Berdasarkan latar belakang di atas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian lebih mendalam tentang keberadaan Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) Bandar Udara Cut Nyak Dhien dengan judul *“Peran Retribusi Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) dalam Meningkatkan Fasilitas Umum Bandar Udara Cut Nyak Dhien Kabupaten Nagan Raya”*.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut di atas, penulis dapat membuat rumusan masalah penelitian. Adapun yang menjadi rumusan masalah dalam penelitian ini adalah “Bagaimanakah Peran Retribusi Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) dalam Meningkatkan Fasilitas Umum Bandar Udara Cut Nyak Dhien Kabupaten Nagan Raya?”

1.3 Tujuan Penelitian

Sesuai dengan uraian yang telah dikemukakan diatas, maka yang menjadi tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimanakah peran retribusi Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) dalam meningkatkan fasilitas umum Bandar Udara Cut Nyak Dhien Kabupaten Nagan Raya.

1.4 Manfaat Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian yang ada maka dapat dijelaskan manfaat penelitiannya, sebagai berikut:

1. Secara teoritis, penelitian ini diharapkan dapat menambah khazanah keilmuan terutama yang berkaitan dengan peran retribusi Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) dalam meningkatkan fasilitas umum Bandar Udara Cut Nyak Dhien Kabupaten Nagan Raya.
2. Secara praktis, dapat bermanfaat bagi pembaca pada umumnya, masyarakat luas maupun para pengelola Bandar Udara agar menyadari betapa pentingnya retribusi Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) dalam meningkatkan fasilitas umum Bandar.
3. Secara Instruktisional/ kelembagaan, dapat digunakan sebagai sumbangan pemikiran atau sebagai bahan masukan untuk memecahkan permasalahan yang berkaitan dengan retribusi Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) dalam meningkatkan fasilitas umum Bandar Udara.

1.5 Sistematika Penulisan

BAB I : PENDAHULUAN

Bab ini memuat latar belakang, perumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini akan memaparkan konsep-konsep teori yang berhubungan dengan penelitian yang akan dilakukan.

BAB III : METODE PENELITIAN

Bab ini memuat tentang bentuk penelitian, lokasi penelitian, populasi dan sampel, teknik pengumpulan dan teknik analisa data.

BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini memuat hasil penelitian yang diperoleh dari lapangan dan dokumentasi seperti jawaban dari informan dan tertulis. Selain itu, bab ini juga berisi tentang pembahasan dan uraian data-data yang diperoleh setelah melakukan penelitian

BAB VI : PENUTUP

Bab ini memuat kesimpulan dan saran atas hasil penelitian yang dilakukan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Penelitian Terdahulu

Penelitian ini dilakukan oleh Wira Mardaningsih (D.1507074) tahun 2010 dengan judul Prosedur Pelaporan Hasil Penjualan Kupon Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) atau Airport Tax PT. Angkasa Pura I (PERSERO) di Bandar Udara Adi Soemarmo Surakarta. Dari hasil penelitian yang telah dilakukan dapat diambil kesimpulan bahwa secara garis besar Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) atau Airport Tax adalah pelayanan jasa yang diberikan kepada setiap penumpang terminal keberangkatan atau terminal kedatangan di suatu bandara dengan cara melakukan pemungutan tarif wajib pada setiap penumpang oleh petugas bandara yang berwenang.

Prosedur Pelaporan Hasil Penjualan Kupon Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) atau Airport Tax PT. Angkasa Pura I (PERSERO) Bandar Udara Adi Soemarmo Surakarta adalah suatu tata cara atau tahap-tahap pelaksanaan kegiatan pelaporan pada Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) atau Airport Tax yang disusun oleh PT. Angkasa Pura I (PERSERO) Bandar Udara Adi Soemarmo Surakarta.

Dalam pelaksanaan prosedur pelaporan hasil penjualan PJP2U meliputi beberapa tahapan pelaksanaan yaitu:

1. Tahap Penjualan Kupon PJP2U. Dalam tahapan ini terdapat 2 jenis penjualan berdasarkan tujuan yaitu PJP2U Keberangkatan Domestik dan PJP2U Keberangkatan Internasional.

2. Tahap Penghitungan Hasil. Karen pelaksanaan kerja dilakukan secara bergilir atau shift maka penghitungan dilakukan 2 kali dalam sehari, yaitu shift pagi pada pukul 06.00-13.00 dan shift siang pada pukul 13.01-18.00
3. Tahap Penyetoran Hasil Penjualan Kupon PJP2U kepada Bank Pelaksanaan tahap ini telah diatur dalam Keputusan Direksi PT. Angkasa Pura I (PERSERO) Nomor KEP.11/KU.10.2/2007 tentang pelaporan hasil penjualan PJP2U

Sarana penting yang mendukung kelancaran prosedur pelaporan hasil penjualan PJP2U meliputi Kupon PJP2U, Berita Acara, Slip Penyetoran dan manifest penumpang. Keempat sarana tersebut digunakan sebagai bukti pada saat pelaksanaan pelaporan hasil penjualan PJP2U. Fasilitas yang diberikan pihak perusahaan cukup memadai sehingga dapat menunjang pelaksanaan prosedur pelaporan hasil penjualan kupon PJP2U.

Adapun kesamaan penelitian ini dengan penelitian yang akan penulis lakukan adalah tentang objek yang diteliti, yaitu sama-sama membahas tentang Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) atau Airport Tax. Namun demikian, juga terdapat perbedaan yang cuku mendasar antara penelitian ini dengan penelitian yang akan penulis lakukan, yaitu masalah fokus penelitian. Penelitian ini lebih memfokuskan pada Prosedur Pelaporan Hasil Penjualan Kupon Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) atau Airport Tax yang telah dilakukan sedangkan penelitian yang hendak penulis lakukan lebih terfokus pada peran Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) atau Airport Tax dalam meningkatkan sarana atau fasilitas umum Bandar Udara.

2.2 Konsep Peranan

Peranan menurut Kamus besar Bahasa Indonesia mempunyai arti sebagai berikut: “Peranan adalah tindakan yang dilakukan seseorang atau sekelompok orang dalam suatu peristiwa atau bagian yang dimainkan seseorang dalam suatu peristiwa.” (Depdiknas, 2007: h.55). Peranan dapat diartikan langkah yang diambil seseorang atau kelompok dalam menghadapi suatu peristiwa.

Peranan menurut Grass, Mason dan MC Eachern yang dikutip dalam buku pokok-pokok pikiran dalam sosiologi karangan David Bery (2000: h.100) mendefinisikan peranan sebagai perangkat harapan-harapan yang dikenakan pada individu atau kelompok yang menempati kedudukan sosial tertentu. Sedangkan dikemukakan oleh Soekanto (2002: h.243), bahwa peranan (*role*) merupakan aspek dinamis kedudukan (*status*). Apabila seseorang melaksanakan hak dan kewajibannya sesuai kedudukannya, maka ia menjalankan suatu peranan.

Berdasarkan dua pengertian di atas, peranan adalah perangkat harapan-harapan yang dikenakan pada individu atau kelompok untuk melaksanakan hak dan kewajiban yang harus dilaksanakan oleh pemegang peran sesuai dengan yang diharapkan masyarakat. Setiap orang memiliki macam-macam peranan yang berasal dari pola-pola pergaulan hidupnya. Hal ini sekaligus berarti bahwa peranan menentukan apa yang diperbuatnya bagi masyarakat serta kesempatan-kesempatan apa yang diberikan oleh masyarakat atau lingkungannya kepadanya. Pengertian peranan Soerjono Soekanto dalam bukunya Sosiologi (suatu pengantar) mengemukakan definisi peranan sebagai berikut:

“Peranan lebih banyak menunjukkan pada fungsi, penyesuaian diri dan sebagai suatu proses, jadi tepatnya adalah bahwa seseorang menduduki suatu posisi atau tempat dalam masyarakat serta menjalankan suatu peranan.” (Soekanto, 2002: h.241).

Kutipan dalam buku yang sama, lebih lanjut Soerjono Soekanto mengemukakan aspek-aspek peranan sebagai berikut:

1. Peranan meliputi norma-norma yang dihubungkan dengan posisi seseorang dalam masyarakat. Peranan dalam arti ini merupakan rangkaian peraturan-peraturan yang membimbing seseorang dalam kehidupan masyarakat.
2. Peranan adalah suatu konsep perihal apa yang dapat dilakukan oleh individu dalam masyarakat sebagai organisasi.
3. Peranan juga dapat dikatakan sebagai perilaku individu yang penting bagi struktur sosial masyarakat.

Peranan yang dikemukakan di atas merupakan sebagai perilaku dari individu. Peranan yang dibahas dalam penelitian ini adalah merupakan perilaku ketua suatu lembaga dan orang-orang didalamnya sebagai pengurus dalam suatu badan usaha (Soekanto, 2002: h.242).

2.3 Definisi Retribusi

Dalam rangka meningkatkan pendapatan dan keuangan Negara, pemerintah juga melakukan pungutan resmi selain pungutan pajak, yaitu retribusi. Pengertian retribusi menurut Rochmad Sumitro dalam Siahaan (2005: h.47) bahwa: "Pembayaran-pembayaran kepada negara yang dilakukan oleh mereka yang menggunakan jasa-jasa negara". Sedangkan menurut S. Munawir dalam Adrian (2008: h.26) bahwa retribusi yaitu: Iuran kepada Pemerintah yang dapat dipaksakan dan jasa balik secara langsung dapat ditunjuk. Paksaan di sini bersifat ekonomis karena siapa saja yang tidak merasakan jasa balik dari pemerintah, dia tidak dikenakan iuran itu. Lain halnya menurut Marihot P. Siahaan (2005:48)

bahwa pengertian Retribusi yaitu pembayaran wajib dari penduduk kepada negara karena adanya jasa tertentu yang diberikan oleh negara bagi penduduknya secara perorangan. Jasa tersebut dapat dikatakan bersifat langsung yaitu hanya yang membayar retribusi yang menikmati balas jasa dari negara.

Menurut Victor M. Situmorang dan Sitanggang dalam Adrian (2008: h.27)

bahwa adapun ciri-ciri dari retribusi pada umumnya adalah :

1. Retribusi dipungut oleh negara;
2. Dalam pemungutan terdapat paksaan secara ekonomis;
3. Adanya kontra prestasi yang secara langsung dapat ditunjuk;
4. Retribusi dikenakan pada setiap orang/badan yang menggunakan/mengenyam jasa-jasa yang disediakan negara.

Retribusi adalah pungutan yang dikenakan kepada masyarakat yang menggunakan fasilitas yang disediakan oleh negara. Di sini terlihat bahwa bagi mereka yang membayar retribusi akan menerima balas jasanya secara langsung berupa fasilitas negara yang digunakannya (Adrian, 2008: h.27). Pungutan ini juga diatur oleh undang-undang negara, yaitu Undang-Undang Nomor 19 Tahun 1997 tentang Pajak Daerah dan Retribusi. Agar dapat lebih memahami apa itu retribusi, berikut ini akan diberikan contoh pungutan retribusi dalam Adrian (2009: h.18) antara lain adalah:

1. Retribusi kebersihan
2. Retribusi masuk terminal
3. Retribusi tontonan
4. Retribusi iklan
5. Retribusi izin usaha

Secara ringkas uraian di atas telah menggambarkan bahwa terdapat perbedaan antara pajak dan retribusi (Siahaan, 2005: h.49), sebagai berikut :

1. Pajak :

- a. Masyarakat tidak menerima balas jasa secara langsung atas pungutan yang dibayarnya.
- b. Pemungutannya dapat dipaksakan dan bagi mereka yang tidak membayar pajak dikenakan sanksi hukum yang berlaku.
- c. Setiap warga negara sesuai ketentuan peraturan merupakan objek pajak.
- d. Dipungut oleh pemerintah pusat.

2. Retribusi :

- a. Masyarakat menerima balas jasa secara langsung atas pungutan yang dibayarnya.
- b. Pemungutannya hanya dapat dipaksakan kepada mereka yang menggunakan fasilitas negara.
- c. Objek retribusi hanya mereka yang menggunakan fasilitas negara.
- d. Dipungut oleh pemerintah daerah.

2.4 Pengertian Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U)

Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) adalah biaya yang dibebankan oleh pengelola bandar udara kepada penumpang pesawat yang menggunakan bandar udara yang bersangkutan karena ikut memanfaatkan jasa-jasa pelayanan dan penggunaan fasilitas bandar udara tersebut (Angkasa Pura, 2012: h.20). Bagi pengguna setia pesawat dalam tiap perjalanannya sudah pasti tahu apakah itu Airport Tax. Besarnya biaya Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat

Udara (PJP2U) setiap Bandar Udara berbeda-beda, seperti tarif retribusi PJP2U untuk Bandara Cut Nyak Dhien berbeda dengan tarif bandara Sultan Syarif Qasim Pekanbaru serta berbeda pula dengan tarif retribusi PJP2U pada Bandara Soekarno Hatta Jakarta.

Berdasarkan Pasal 245 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, besaran tarif jasa terkait pada bandar udara ditetapkan oleh penyedia jasa terkait berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan penyedia jasa. Hal ini merupakan penyebab besarnya nominal retribusi PJP2U di setiap bandar udara berbeda-beda. Untuk saat ini, besaran nominal retribusi PJP2U di Bandar Udara Cut Nyak Dhien tergolong kecil yaitu sebesar Rp. 10.000,- untuk setiap penumpang. Pengenaan tarif retribusi PJP2U tentunya memiliki kegunaan dan manfaatnya. Beberapa kegunaan dari pembayaran retribusi PJP2U adalah untuk biaya perawatan bandar udara, peningkatan fasilitas umum di bandar udara, dan biaya penambahan kualitas SDM pengelola bandar udara.

Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) bukan termasuk pajak, alasannya adalah terdapat kontraprestasi langsung sementara pajak tidak ada. Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) lebih cocok dimasukkan dalam kategori retribusi karena adanya kontraprestasi langsung kepada penumpang berupa fasilitas-fasilitas dan jasa pelayanan yang disediakan oleh bandar udara. Bahkan, penumpang tidak bisa 'terbang' apabila belum membayar airport tax. PJP2U lebih dikenal oleh masyarakat daripada Passenger Service Charge. Penggunaan kata airport tax itu sendiri sudah dimuat dalam Pasal 34 ayat 2 Peraturan Menteri Keuangan Nomor 113/PMK.05/2012 tentang Perjalanan Dinas Dalam Negeri Bagi Pejabat Negara, Pegawai Negeri, dan Pegawai Tidak

Tetap dan Pasal 19 ayat 3c Peraturan Direktur Jenderal Perbendaharaan Nomor PER-21/PB/2008 tentang Petunjuk Pelaksanaan Perjalanan Dinas Jabatan Dalam Negeri Bagi Pejabat Negara, Pegawai Negeri, dan Pegawai Tidak Tetap. Tambah lagi, penggunaan kata 'tax' lebih menimbulkan kesan waspada kepada masyarakat daripada '*retribution*' atau '*service charge*' (www.wikipedia.com).

Pada akhir tahun 2012, direncanakan seluruh maskapai penerbangan besar di Indonesia akan menggabungkan retribusi PJP2U dengan tiket pesawat. Hal ini tidak sama dengan menaikkan harga tiket pesawat. Yang terjadi adalah harga tiket pesawat normal ditambah dengan retribusi PJP2U. Pembayaran yang sebelumnya dilakukan terpisah akan disatukan. Tujuan digabungkannya pembayaran retribusi PJP2U dan tiket pesawat adalah untuk menyederhanakan pembayaran dan mengurangi panjangnya antrean yang terjadi pada saat pembayaran retribusi PJP2U. Selain itu, biaya operasional seperti biaya pegawai dan biaya pembuatan kuitansi retribusi PJP2U dapat diminimalisasi. Penumpang juga dapat memaksimalkan waktunya untuk beraktivitas sambil menunggu pesawat datang. Dampak digabungkannya pembayaran retribusi PJP2U dan tiket pesawat adalah penerimaan dari retribusi PJP2U akan diterima oleh maskapai penerbangan terlebih dahulu sebelum disetorkan kepada PT Angkasa Pura selaku pengelola bandar udara. Indikasi penggunaan retribusi PJP2U untuk kepentingan lain maskapai dapat terjadi (Angkasa Pura, 2012: h.22)

Untuk mengurangi kemungkinan terjadinya penyelewengan dana airport tax, ada baiknya waktu penyetoran penerimaan retribusi PJP2U kepada pengelola bandar udara ditetapkan dengan jelas, bahkan diberikan sanksi apabila terjadi keterlambatan. Selain itu, harus ada informasi yang jelas mengenai besarnya

airport tax yang berbeda di setiap bandara. Besarnya retribusi PJP2U harus sesuai dengan fasilitas dan jasa pelayanan yang tersedia di bandar udara tersebut. Adalah hal yang memalukan bila besarnya retribusi PJP2U tidak sebanding dengan fasilitas dan jasa pelayanan yang diberikan kepada penumpang, seperti toilet yang kurang bersih, kekurangan troli, dan tempat duduk yang terbatas. Kebijakan penggabungan retribusi PJP2U dan tiket pesawat merupakan kebijakan yang dinilai baik untuk meningkatkan mutu pelayanan penerbangan. Kebijakan tersebut dilakukan oleh maskapai penerbangan Garuda Indonesia pada tanggal 1 September 2012. Diharapkan maskapai penerbangan besar yang lain segera menerapkan kebijakan ini sebelum akhir tahun 2012 demi meningkatkan mutu pelayanan penerbangan di Indonesia (www.wikipedia.com).

2.5 Bandar Udara

2.5.1 Pengetian Bandar Udara

Bandar udara atau bandara memiliki pengertian yang berasal dari kata "bandar" (tempat berlabuh) dan "udara". Bandar udara diartikan sebagai "suatu tempat di darat atau di air dimana pesawat udara dapat mendarat untuk menurunkan atau mengangkut penumpang dan barang, mengadakan perbaikan atau mengisi bahan bakar (Depdiknas, 2007: h.55). Bandar udara/ pelabuhan udara merupakan sebuah fasilitas tempat pesawat terbang dapat lepas landas dan mendarat. Bandar udara yang paling sederhana minimal memiliki sebuah landas pacu namun bandara-bandara besar biasanya dilengkapi berbagai fasilitas lain, baik untuk operator layanan penerbangan maupun bagi penggunanya.

Menurut Annex 14 dari ICAO (internasional civil aviation organization) mengemukakan bahwa bandar udara adalah area tertentu didaratan atau perairan

(termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat. Sedangkan definisi bandar udara menurut PT (persero) angkasa pura adalah “lapangan udara, termasuk segala bangunan dan peralatan yang merupakan kelengkapan minimal untuk menjamin tersedianya fasilitas bagi angkutan udara untuk masyarakat” (Angkasa Pura, 2012: h.34)

Berdasarkan klasifikasi atau status bandara, menurut pelayanannya sesuai dengan rute penerbangan dan peranan pemerintah dapat dibedakan atas: bandara internasional, bandara domestik, bandara internasional dan domestik. Status bandara berpengaruh pula terhadap panjang landasannya yang sesuai dengan jelajah pesawat terbangnya. Berdasarkan sumber (Ditjen Perhubungan Udara), panjang minimal landasan yang dimiliki bandara sesuai dengan klasifikasinya, yakni bandara internasional 2.350 m, bandara pusat utama 1.850 m, bandara propinsi 1.250 m, dan bandara perintis 750 m (Angkasa Pura, 2012: h.35). Wujud dasar suatu bandara umumnya dikelompokkan menjadi dua bagian, yaitu:

1. *Terminal Building* yang di dalamnya terdapat
 - a. Bangunan terminal sebagai fasilitas wadah kegiatan penanganan penumpang dan barang, kegiatan airlines, pengelolaan dan kegiatan lain yang mendukungnya.
 - b. Hanggar dari pesawat sebagai wadah kegiatan pemeliharaan pesawat.
 - c. Fasilitas pemeliharaan bandara, termasuk pemadam kebakaran
 - d. Apron, untuk fasilitas bongkar muat barang dan penumpang serta juga wadah kegiatan pelayanan teknis pesawat.

2. Landasan pacu (*runway*) yang meliputi prinsip pengaturan tata letak *runway* yang dapat dibagi jadi 3 bagian, yakni: *single runway*, *paralel runway* dan *divergent runway*. Pengaturan ini dapat dikembangkan lebih lanjut yang dipengaruhi oleh kebutuhan panjangnya, jumlah dan arah *runway* (Angkasa Pura, 2012: h.37).

2.5.2 Fungsi Bandara Udara

Bandara berfungsi sebagai suatu tempat dengan segala perlengkapan beserta gedungnya, dipakai untuk pemberangkatan, pendaratan dan pelayanan bagi pesawat terbang dengan segala muatannya, berupa penumpang dan barang. Artinya, bandara merupakan tempat perpindahan dari sub sistem angkutan udara ke udara, udara ke darat atau udara ke air. Dewasa ini fungsi bandar udara telah banyak bergeser di beberapa belahan dunia. Pergeseran dimaksud adalah pengelolaan bandar udara yang semula berfungsi sebagai tempat tujuan (*destination airport*) berubah atau bertambah menjadi tempat transit (*transit airport*) yang sekaligus merupakan kawasan bisnis (*aerometropolitan*) (www.wikipedia.com).

Pentingnya pengembangan sektor transportasi udara dapat diuraikan melalui beberapa penjelasan berikut ini:

1. Merupakan urat nadi Pembangunan Nasional untuk melancarkan arus manusia barang maupu informasi sebagai penunjang tercapainya pengalokasian sumber-sumber perekonomian secara optimal untuk itu jasa transportasi harus cukup tersedia secara merata dan terjangkau daya beli masyarakat.
2. Mempercepat arus lalu lintas penumpang, kargo servis.

3. Peran transportasi udara dalam Integrasi Nasional: penunjang dan pendorong stabilitas wilayah perbatasan Indonesia.

(www.wikipedia.com/bandarudara)

2.5.3 Aktifitas Bandar Udara

Bandara merupakan penghubung antara transportasi daratan dan udara yang secara umum bandara mempunyai fungsi sebagai berikut;

1. Tempat keberangkatan dan kedatangan penumpang pesawat
2. Untuk bongkar/muat barang atau naik/turun penumpang
3. Tempat perpindahan (*interchange*) antar transit

Unsur-unsur pokok yang terkait di dalam angkutan udara antara lain : pesawat udara, terminal, *en route* (*air way, navigation, meteorology approach control* dan *radio monitoring*). Masing-masing unsur ini memiliki ketergantungan yang sangat erat satu sama lain, sehingga jika satu berkembang maka yang lain akan berkembang juga sejalan dengan urgensinya. Kegiatan yang menunjang unsur-unsur pokok itu antara lain:

1. Kegiatan pelayanan penumpang dan barang secara operasional maupun administratif
2. Pelayanan bagi keamanan penerbangan pada waktu terbang, mendarat atau naik
3. Pelayanan pesawat terbang dalam hal teknis dan operasional, yang sesuai dengan hukum-hukum internasional maupun domestik, menyangkut peranan pemerintah dalam transportasi udara (Angkasa Pura, 2012: h.39).

2.5.4 Tipe Bandar Udara

Klasifikasi airport atau bandara ditentukan oleh berat pesawat terbang hal ini penting untuk menentukan tebal perkerasan *runway*, *taxiway* dan *apron*, panjang *runway* lepas landas dan pendaratan pada suatu bandara. Bentang sayap dan panjang badan pesawat mempengaruhi ukuran apron parkir, yang akan mempengaruhi susunan gedung-gedung terminal. Ukuran pesawat juga menentukan lebar *runway*, *taxiway* dan jarak antara keduanya, serta mempengaruhi jari-jari putar yang dibutuhkan pada kurva-kurva perkerasan. Kapasitas penumpang mempunyai pengaruh penting dalam menentukan fasilitas-fasilitas di dalam dan yang berdekatan dengan gedung-gedung terminal. Panjang *runway* mempengaruhi sebagian besar daerah yang dibutuhkan di suatu bandara. (Angkasa Pura, 2012: h.36).

Selain berat pesawat, konfigurasi roda pendaratan utama sangat berpengaruh terhadap perancangan tebal lapis keras. Pada umumnya konfigurasi roda pendaratan utama dirancang untuk menyerap gaya-gaya yang ditimbulkan selama melakukan pendaratan (semakin besar gaya yang ditimbulkan semakin kuat roda yang digunakan), dan untuk menahan beban yang lebih kecil dari beban pesawat lepas landas maksimum. Dan selama pendaratan berat pesawat akan berkurang akibat terbakarnya bahan bakar yang cukup besar. Berdasarkan klasifikasi atau status bandara, menurut pelayanannya sesuai dengan rute penerbangan dan peranan pemerintah dapat dibedakan atas bandara internasional dan bandara domestik

1. Bandar Udara Domestik merupakan sebuah bandar udara yang hanya menangani penerbangan domestik atau penerbangan di negara yang sama.

Bandara domestik tidak memiliki fasilitas bea cukai dan imigrasi dan tidak mampu menangani penerbangan menuju atau dari bandara luar negeri.

2. Bandar Udara Internasional merupakan sebuah bandar udara yang dilengkapi dengan fasilitas bea cukai dan imigrasi untuk menangani penerbangan internasional menuju dan dari negara lainnya. Bandara sejenis itu umumnya lebih besar, dan sering memiliki landasan lebih panjang dan fasilitas untuk menampung pesawat besar yang sering digunakan untuk perjalanan internasional atau antar benua (Angkasa Pura, 2012: h.36)

2.6 Fasilitas Umum Bandar Udara

Definisi/pengertian fasilitas umum adalah fasilitas yang diadakan untuk kepentingan umum. Negara wajib membangun fasilitas umum sebab membangun fasilitas umum merupakan amanah konstitusi. Dijelaskan fasilitas umum adalah segala sesuatu yang dibutuhkan oleh masyarakat seperti jalan, jembatan, terminal bus, kereta api, pelabuhan laut, bandara (airport), stasiun kereta, jembatan, dan lain sebagainya. Fasilitas umum itu harus bisa digunakan oleh semua masyarakat termasuk kaum disabilitas (Depdiknas, 2007: h.99).

Sama halnya dengan tempat-tempat lain, bandar udara yang selama ini memberikan pelayanan transportasi kepada masyarakat juga memiliki fasilitas umum khusus bagi pengguna jasa atau penumpang. Setiap fasilitas yang dioperasikan pada bandar udara harus dipelihara sehingga memenuhi standar yang berlaku. Inspeksi terhadap bandara untuk memastikan bahwa bandara dapat melayani pengguna pesawat udara dengan selamat dan baik. Adapun yang

dimaksud dengan peralatan dan fasilitas bandar udara dalam Angkasa Pura (2012: h.40) adalah:

1. Fasilitas pergerakan pesawat udara, antara lain landas pacu (*runway*), jalan penghubung landas pacu (*taxiway*), dan apron;
2. Alat bantu visual di bandara/ *aerodrome*, antara lain marka, rambu dan tanda yang ada di *runway*, *taxiway* dan *apron*;
3. Alat bantu visual berupa lampu di *aerodrome* dan sekitarnya termasuk lampu untuk halangan (*obstacle*) yang ada di sekitar bandara (*aerodrome*).
4. Fasilitas bangunan, terdiri dari:
 - a. Bangunan Operasi. Bangunan yang dipergunakan untuk menunjang kelancaran operasi keselamatan penerbangan, yang termasuk dalam bangunan ini meliputi antara lain : Gedung Operasi, *Control tower*, Garasi PKP-PK, Bangunan Instalasi Listrik, Bangunan / Gedung Telnav (Telekomunikasi dan Navigasi).
 - b. Bangunan Umum. Bangunan yang tidak termasuk bangunan operasi (tidak menunjang kegiatan operasional), yang termasuk dalam bangunan ini adalah :Perumahan Pegawai/Karyawan dan Karyawati Bandar Udara,Poliklinik, Gudang Barang, Peralatan Menara air.
 - c. Bangunan Terminal. Bangunan atau gedung untuk keperluan pelayanan penumpang, barang, dan pos yang datang dan diberangkatkan dengan pesawat udara, yang termasuk dalam bangunan ini meliputi : Ruang tunggu, Ruang kedatangan, *Check-In*, Informasi dll
5. Fasilitas Peralatan, terdiri dari:

- a. Peralatan Tower. Semua peralatan elektronika yang dipergunakan untuk hubungan timbal balik dengan pesawat terbang melalui frekuensi radio darat ke udara yang masih dalam lingkup pengawasannya.
- b. Peralatan *Communication Centre*. Peralatan yang dipergunakan untuk merubah gelombang radio *teletype* menjadi arus searah dalam hubungan antar stasiun darat secara timbal balik.
- c. Peralatan Terminal. Peralatan yang menunjang pelayanan terhadap penumpang, barang. Pos yang akan datang dan diberangkatkan dengan pesawat terbang.
- d. Peralatan Alat-Alat Berat. Alat-alat yang dipergunakan untuk membangun dan memelihara lapangan terbang yang terdiri; *Bolduzer*; *AMP (Asphalt Mixer Processing)*; alat pemotong rumput; *Finisher*; *roller*; *stone chrusher*; *tractor*; *tipper*; *crane & sweeper*.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan untuk menjawab penelitian ini adalah metode penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Narbuko dan Achmadi (2004: h.44) memberikan pengertian penelitian deskriptif sebagai penelitian yang berusaha untuk menuturkan pemecahan masalah yang ada sekarang berdasarkan data-data, jadi ia juga menyajikan data, menganalisis dan menginterpretasi; ia juga bisa bersifat komperatif dan korelatif. Taylor dan Bogdan dalam Danim (2002: h.41) mengatakan bahwa penelitian kualitatif dapat diartikan sebagai penelitian yang menghasilkan data deskriptif mengenai kata-kata lisan maupun tertulis, dan tingkah laku yang dapat diamati dari orang-orang yang diteliti.

3.2 Sumber Data dan Teknik Pengumpulan Data

3.2.1 Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Bandar Udara Cut Nyak Dhien Kabupaten Nagan Raya. Adapun penulis memilih tempat penelitian di Bandar Udara Cut Nyak Dhien disebabkan karena Bandar Udara tersebut merupakan satu-satunya Bandar Udara yang aktif di wilayah Barat Selatan Aceh dan beroperasi melayani penerbangan domestik antar kota dan provinsi. Selain itu, jarak tempuh peneliti dengan tempat penelitian yang sangat terjangkau atau tidak terlalu jauh juga menjadi alasan penulis memilih tempat penelitian tersebut, sehingga memudahkan peneliti dalam melakukan penelitian di lapangan.

3.2.2 Sumber Data

Data yang diperlukan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder.

- a. Data Primer, yaitu data yang diperoleh atau dikumpulkan oleh peneliti secara langsung dari objek yang diteliti. Data primer disebut juga sebagai data asli atau data baru yang memiliki sifat up to date. Untuk mendapatkan data primer, peneliti harus mengumpulkannya secara langsung. Teknik yang dapat digunakan peneliti untuk mengumpulkan data primer antara lain observasi, wawancara, diskusi dan penyebaran kuesioner.
- b. Data Sekunder, yaitu data yang diperoleh baik yang belum diolah maupun telah diolah, baik dalam bentuk angka maupun uraian. Dalam penelitian ini data-data sekunder yang diperlukan antara lain literatur yang relevan dengan judul penelitian seperti buku-buku, artikel, makalah, peraturan-peraturan, struktur organisasi, jadwal, waktu, petunjuk pelaksana, petunjuk teknis dan lain-lain yang memiliki relevansi dengan masalah yang diteliti (Danim, 2002: h.140).

3.2.3 Informan Penelitian

Informan adalah sebagian dari seluruh individu yang menjadi objek penelitian, yang bertujuan untuk memperoleh keterangan mengenai objek penelitian dengan cara mengamati hanya sebagian dari populasi, suatu reduksi terhadap jumlah objek penelitian (Mardalis, 2003: h.56). Dalam melakukan teknik pengambilan informan penulis menggunakan metode *purposive sampling*, yakni teknik penentuan sampel (informan) secara sengaja dengan pertimbangan tertentu (Sugiyono, 2006: h.96). Maksudnya, peneliti menentukan sendiri informan yang

akan di ambil karena ada pertimbangan tertentu. Jadi, informan yang diambil tidak secara acak, tetapi ditentukan sendiri oleh peneliti. Adapun yang menjadi informan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

Tabel 3.1
Informan Penelitian

| No | Informan | Jumlah |
|----|--------------------------------------|-----------------|
| 1 | Kepala Kantor Bandara Cut Nyak Dhien | 1 Orang |
| 2 | Kepala Bidang Umum dan Keuangan | 1 Orang |
| 3 | Kasi Tarif dan Usaha Jasa Bandara | 1 Orang |
| 4 | Kasi Fasilitas Bandar Udara | 1 Orang |
| 5 | Petugas Bandara (Airport Tax) | 2 Orang |
| 6 | Masyarakat/Penumpang | 4 Orang |
| | Jumlah Total | 10 Orang |

Adapun jumlah keseluruhan informan dalam penelitian ini adalah sebanyak 10 orang. Jumlah tersebut diambil dengan alasan karena penulis menganggap dan memperkirakan para informan akan memberikan jawab yang sama tentang masalah penelitian atau telah mencapai titik jenuh dan telah dapat diambil sebuah kesimpulan. Kalaupun data yang terkumpul masih belum mencukupi, maka penulis akan menambahkan jumlah informan sesuai kebutuhan.

3.2.4 Teknik Pengumpulan Data

Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Observasi.

Observasi diartikan sebagai pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap gejala yang tampak pada objek penelitian. Pengamatan dan pencatatan yang dilakukan terhadap objek di tempat terjadi atau

berlangsungnya peristiwa, sehingga observer berada bersama objek yang diselidiki, disebut juga observasi langsung. Sedangkan observasi tidak langsung adalah pengamatan yang dilakukan tidak pada saat berlangsungnya suatu peristiwa yang akan diselidiki (Danim, 2002: h.140). Dalam kegiatan pengumpulan data, metode observasi merupakan salah satu metode utama disamping metode wawancara. Dalam hal ini, pengamatan dilakukan dengan 2 (dua) cara, yaitu:

- 1) Pengamat berperan serta, yaitu seorang pengamat melakukan dua peran sekaligus sebagai pengamat dan menjadi anggota resmi dari objek atau kelompok yang diamati.
- 2) Pengamatan tanpa berperan serta, yaitu seorang pengamat hanya berfungsi untuk melakukan pengamatan saja, tanpa ikut menjadi anggota dari objek yang diteliti.

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan metode observasi langsung yaitu pada lingkungan Bandar Udara Cut Nyak Dhien Kabupaten Nagan Raya. Pengamatan dilakukan sendiri secara langsung ditempat yang menjadi objek penelitian, sedangkan objek yang diamati adalah aktifitas masyarakat dan aparatur pemerintah dalam menjalankan wewenang di kecamatan.

2. Wawancara

Wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu. Percakapan itu dilakukan oleh dua pihak, yaitu pewawancara (*interviewer*) yang mengajukan pertanyaan dan yang diwawancarai (*interviewee*) yang memberikan jawaban atas pertanyaan itu (Moleong, 2002: h.135). Ada

bermacam-macam cara pembagian jenis wawancara yang dikemukakan dalam kepustakaan, diantaranya dikemukakan oleh Patton (dalam Moleong, 2002: h.197) dalam penelitian ini, peneliti menggunakan dua model wawancara yaitu :

a Pendekatan menggunakan petunjuk umum wawancara, yaitu jenis wawancara yang mempunyai karakteristik sebagai berikut :

- 1) Pewawancara membuat kerangka dan garis besar pokok-pokok yang dinyatakan dalam proses wawancara
- 2) Penyusunan pokok-pokok itu dilakukan sebelum wawancara dilakukan.
- 3) Pokok-pokok yang dirumuskan tidak perlu ditanyakan secara berurutan.
- 4) Penggunaan dan pemilihan kata-kata untuk wawancara dalam hal tertentu tidak perlu dilakukan sebelumnya.
- 5) Petunjuk wawancara hanya berisi petunjuk secara garis besar tentang proses dan isi wawancara untuk menjaga agar pokok-pokok yang direncanakan dapat tercakup seluruhnya.

b Wawancara baku terbuka, yaitu jenis wawancara yang menggunakan seperangkat pertanyaan baku. Urutan pertanyaan, kata-katanya dan cara penyajiannya pun sama untuk setiap responden.

3. Dokumentasi

Teknik dokumentasi adalah teknik mengumpulkan data melalui peninggalan tertulis, seperti arsip-arsip dan termasuk juga buku-buku tentang pendapat, teori, dalil atau hukum-hukum dan lain-lain yang

berhubungan dengan masalah penelitian. Dokumen dalam penelitian ini digunakan sebagai sumber data karena dalam banyak hal dokumen sebagai sumber data dapat dimanfaatkan untuk menguji, menafsir, bahkan untuk meramalkan (Moleong, 2002: h.191).

Pada dasarnya proses studi dokumentasi bukan merupakan kegiatan yang berdiri sendiri, akan tetapi seringkali bersamaan dengan penggunaan teknik pengumpulan data yang lainnya. Disaat kita mempelajari dokumentasi pasti diawali dengan wawancara terutama yang menyangkut pembicaraan yang ada kaitannya dengan dokumen yang akan dipelajari. Teknik dokumentasi dalam penelitian ini digunakan hanya sebagai pelengkap dari teknik pengumpulan data lainnya. Data-data yang diambil dari dokumen hanya meliputi gambaran umum wilayah penelitian, yang diperoleh dari data monografi Bandar Udara Cut Nyak Dhien Kabupaten Nagan Raya yang meliputi luas wilayah, jumlah petugas, sarana perekonomian dan serta sarana umum.

3.2.5 Jadwal Penelitian

Penelitian ini direncanakan siap dalam 4 bulan yaitu Juli s/d Oktober Tahun 2014 dengan perincian sebagai berikut:

Tabel 3.2
Jadwal Penelitian di Lapangan

| No | Rencana Kegiatan | Bulan Dan Minggu | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|--|------------------|---|---|---|------|---|---|---|---|-----|---|---|---|-----|---|---|---|---|
| | | Jul | | | | Agst | | | | | Sep | | | | Okt | | | | |
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1. | Menyusun Proposal Skripsi | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. | Seminar Proposal | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3. | Pelaksanaan Penelitian dan analisis data | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4. | Pengolahan data | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

menggunakan metode deskriptif kualitatif, dimana pembahasan penelitian serta hasilnya diuraikan melalui kata-kata berdasarkan data empiris yang diperoleh. Data yang diperoleh dalam penelitian ini adalah data yang bersifat kualitatif, maka analisis data yang digunakan non statistik.

Analisis data dalam penelitian kualitatif berlangsung secara interaktif, dimana pada setiap tahapan kegiatan tidak berjalan sendiri-sendiri. Meskipun tahap penelitian dilakukan sesuai dengan kegiatan yang direncanakan, akan tetapi kegiatan ini tetap harus dilakukan secara berulang antara kegiatan pengumpulan data, reduksi data, penyajian data serta verifikasi atau penarikan suatu kesimpulan.

Untuk menganalisa data dalam penelitian ini, digunakan langkah-langkah atau alur yang terjadi bersamaan yaitu pengumpulan data, reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan atau balur verifikasi data (Miles, 2007: h.15-19).

1. Reduksi data, adalah proses pemilihan, pemusatan perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan data kasar yang muncul dari catatan-catatan yang tertulis di lapangan (Miles dan Huberman, 2007: h.17). Reduksi data ini bertujuan untuk menganalisis data yang lebih mengarahkan, membuang yang tidak perlu dan mengorganisasikan data agar diperoleh kesimpulan yang dapat ditarik atau verifikasi. Dalam penelitian ini, proses reduksi data dilakukan dengan mengumpulkan data dari hasil wawancara, observasi dan dokumentasi kemudian dipilih dan dikelompokkan berdasarkan kemiripan data.
2. Penyajian data, adalah pengumpulan informasi tersusun yang memberikan kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan

(Miles dan Huberman, 2007: h.18). Dalam hal ini, data yang telah dikategorikan tersebut kemudian diorganisasikan sebagai bahan penyajian data. Data tersebut disajikan secara deskriptif yang didasarkan pada aspek yang diteliti.

3. Verifikasi data dan penarikan kesimpulan. Verifikasi data adalah sebagian dari suatu kegiatan utuh, artinya makna-makna yang muncul dari data telah disajikan dan diuji kebenarannya, kekokohannya dan kecocokannya (Miles dan Huberman, 2007: h.19). Penarikan kesimpulan berdasarkan pada pemahaman terhadap data yang disajikan dan dibuat dalam pernyataan singkat dan mudah dipahami dengan mengacu pada pokok permasalahan yang diteliti.

3.5 Uji Kredibilitas Data

Uji kredibilitas data atau kepercayaan terhadap data hasil penelitian kualitatif antara lain dilakukan dengan perpanjangan pengamatan, peningkatan ketentuan dalam penelitian, triangulasi, diskusi dengan teman sejawat dan member check. Digunakannya uji ini dimaksudkan untuk mendapatkan data yang lebih mendalam mengenai subyek penelitian (Sugiono, 2008: h.270). Adapun pengujian kredibilitas data adalah sebagai berikut :

1. Perpanjangan Pengamatan. Perpanjangan pengamatan perlu dilakukan karena berdasarkan pengamatan yang telah dilakukan, dirasakan data yang diperoleh masih kurang memadai. Menurut Moleong (2001: h.327) perpanjangan pengamatan berarti peneliti tinggal di lapangan penelitian sampai kejenuhan pengumpulan data tercapai. Peneliti berperan sebagai anggota masyarakat tempat penelitian dilakukan, berbaur dengan

masyarakat dan mengikuti segala aktivitas dalam masyarakat sampai dirasakan data yang diperoleh telah cukup dan memadai.

2. Peningkatan ketekunan, berarti melakukan pengamatan secara lebih mendalam untuk memperoleh kepastian data. Meningkatkan ketekunan dilakukan dengan membaca berbagai referensi baik buku maupun dokumen yang terkait dengan temuan yang diteliti sehingga berguna untuk memeriksa data apakah benar dan bisa dipercaya atau tidak. Dalam hal ini peneliti berperan untuk melihat dan mengamati lebih mendalam tentang fenomena yang terjadi di masyarakat sesuai dengan penelitian yang dilakukan, peneliti juga lebih banyak membaca dan mencari referensi lainnya yang terkait dengan temuan yang ditemui dalam penelitian, sehingga dapat mengambil suatu kesimpulan yang benar dan dapat dipercaya.
3. Triangulasi. Analisa triangulasi merupakan suatu metode analisis untuk mengatasi masalah akibat dari kajian mengandalkan suatu teori saja, satu macam data atau satu metode penelitian saja (Sugiyono, 2006: h.225). Triangulasi dapat diartikan sebagai pengecekan data dari berbagai sumber dengan berbagai cara. Menurut (Sugiono, 2008: h.273-274), terdapat minimal 3 (tiga) macam triangulasi, yaitu :
 - a) Triangulasi sumber data. Pada triangulasi ini, data di cek kredibilitasnya dari berbagai sumber data yang berbeda dengan teknik yang sama, misalnya mengecek sumber data antara bawahan, atasan dan teman.

- b) Triangulasi teknik pengumpulan data. Data di cek kredibilitasnya dengan menggunakan berbagai teknik yang berbeda dengan sumber data yang sama.
- c) Triangulasi waktu pengumpulan data. Data di cek kredibilitasnya dengan waktu yang berbeda-beda namun dengan sumber data dan teknik yang sama.

Triangulasi menjadikan data yang diperoleh dalam penelitian menjadi lebih konsisten, tuntas dan pasti serta meningkatkan kekuatan data (Sugiono, 2008: h.241)

4. Pemeriksaan teman sejawat. Dilakukan dengan mendiskusikan data hasil temuan dengan rekan-rekan sesama mahasiswa maupun teman yang bukan mahasiswa. Melalui diskusi ini diharapkan akan ada saran atau masukan yang berguna untuk proses penelitian.
5. *Member Check*. Dilakukan dengan cara mendiskusikan hasil penelitian kepada sumber-sumber yang telah memberikan data untuk mengecek kebenaran data dan interprestasinya. Menurut Moleong (2002: h.336) pengecekan dilakukan dengan jalan:
 - a. Penilaian dilakukan oleh responden
 - b. Mengkoreksi kekeliruan
 - c. Menyediakan tambahan informasi
 - d. Memasukkan responden dalam kancah penelitian, menciptakan kesempatan untuk mengikhtisarkan sebagai langkah awal analisa data
 - e. Menilai kecukupan menyeluruh data yang dikumpulkan

Pengujian kredibilitas (*credibility*) bertujuan untuk menilai kebenaran dari temuan penelitian kualitatif. Kredibilitas ditunjukkan ketika partisipan mengungkapkan bahwa transkrip penelitian memang benar-benar sebagai pengalaman dirinya sendiri. Dalam hal ini peneliti akan memberikan data yang telah ditranskripsikan untuk dibaca ulang oleh partisipan.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Deskripsi Lokasi Penelitian

Kabupaten Nagan Raya merupakan salah satu kabupaten di Provinsi Aceh. Ibukota Kabupaten Nagan Raya adalah Suka Makmue, yang berjarak sekitar 287 km atau 5 jam perjalanan dari Banda Aceh. Kabupaten Nagan Raya merupakan salah satu daerah yang terletak di Provinsi Aceh yang memiliki letak 03040-04038 Lintang Utara 96011-96048 Bujur Timur, dengan luas daerah 3.363.72 Km². Kabupaten ini berdiri berdasarkan UU Nomor 4 Tahun 2002, tanggal 2 Juli 2002 sebagai hasil pemekaran Kabupaten Aceh Barat dengan batas wilayah sebagai berikut;

- a. Sebelah utara berbatasan dengan Kabupaten Aceh Tengah dan Kabupaten Aceh Barat
- b. Sebelah selatan berbatasan dengan samudera Indonesia dan Kabupaten Aceh Barat Daya
- c. Sebelah timur berbatasan dengan Kabupaten Gayo Lues dan Kabupaten Aceh Barat Daya
- d. Sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Aceh Barat

Kabupaten Nagan Raya terdiri dari 222 gampong, 27 mukim dan 9 kecamatan. Kesembilan kecamatan tersebut adalah sebagai berikut;

1. Kecamatan Beutong
2. Kecamatan Darul Makmur
3. Kecamatan Kuala

4. Kecamatan Seunagan
5. Kecamatan Seunagan Timur
6. Kecamatan Tadu Raya
7. Kecamatan Kuala Pesisir
8. Kecamatan Suka Makmue
9. Kecamatan Tripa Makmur

Pemanfaatan transportasi oleh masyarakat Kabupaten Nagan Raya selama ini terdiri atas transportasi darat, transportasi laut, transportasi sungai dan transportasi udara. Kegiatan transportasi tersebut hendaknya harus didukung oleh jasa penunjang transportasi yang sifatnya menunjang kegiatan transportasi itu sendiri seperti terminal, pelabuhan dan pergudangan. Transportasi darat dan udara selama ini menjadi jenis transportasi yang mengalami perkembangan cukup pesat. Transportasi darat merupakan sarana transportasi yang paling banyak dimanfaatkan oleh masyarakat. Untuk mendukung kelancaran arus transportasi tersebut Pemerintah Kabupaten Nagan Raya secara terus menerus membangun dan memperbaiki infrastruktur transportasi seperti jalan dan jembatan agar semua kecamatan dan gampong dapat terjangkau dan terlayani dengan baik dan memadai.

Dalam hal transportasi udara, Bandara Cut Nyak Dhien Nagan Raya merupakan sarana transportasi udara yang ada di Nagan Raya dengan melayani penerbangan Medan dan Banda Aceh PP. Perubahan nama menjadi Bandara Cut Nyak Dhien Nagan Raya sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. KP.129 Tahun 2008 tanggal 19 Maret 2008. Untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat Pemerintah Kabupaten Nagan Tahun

2012 telah membebaskan tanah untuk perpanjangan landasan pacu Bandara Cut Nyak Nagan Raya untuk dapat melayani penumpang dengan pesawat berbadan lebar sehingga masyarakat pengguna transportasi udara tidak harus menunggu dalam waktu lama. Setelah dilakukan perpanjangan landasan pacu dan peningkatan infrastruktur, Bandara Cut Nyak Dhien Nagan Raya kedepan diharapkan dapat melayani rute Nagan Raya-Jakarta dan ke Ibukota Propinsi lain di Indonesia dan juga diharapkan dapat menjadi Bandara pelayanan pemberangkatan jamaah Haji untuk kawasan Barat Selatan.

4.2 Sejarah Bandar Udara Cut Nyak Dhien Nagan Raya

Bandar Udara Cut Nyak Dhien Nagan Raya adalah bandar udara yang terletak di Kecamatan Kuala Pesisir Kabupaten Nagan Raya Provinsi Aceh. Bandar Udara Cut Nyak Dhien sebelumnya merupakan lapangan terbang (airstrip) dengan landasan rumput yang diperkeras HGU PT. Socfindo. Pada Tahun 1976 atas permintaan dan keinginan pemerintah daerah Kabupaten Aceh Barat, lapangan terbang (airstrip) tersebut dijadikan lapangan terbang perintis yang langsung dikelola oleh pemerintah Kabupaten Aceh Barat dengan panjang landasan pacu 750 m x 23 m. Lapangan terbang perintis tersebut pertama kali didarati oleh maskapai penerbangan Merpati dan sekaligus menjadi awal beropersinya Bandar Udara Cut Nyak Dhien Meulaboh.

Pemerintah Kabupaten Aceh Barat sebagai pengelola waktu itu mulai melakukan peningkatan kapasitas lapangan terbang, tepatnya pada tahun 1980 pengelola melakukan perpanjangan landasan pacu dari 750 m x 23 m menjadi 900 m x 23 m. Pada tahun yang sama pula pemerintah mulai melakukan penerimaan PNS untuk ditempatkan sebagai pegawai Bandara, serta peningkatan kelas Bandar

Udara dari lapangan terbang perintis menjadi pelabuhan udara kelas IV. Pada Tahun 1988 landasan pacu Bandar Udara kembali mengalami pelebaran menjadi 900 m x 30 m. Peningkatan kelas Bandar Udara juga terus dilakukan oleh pengelola, yaitu pada tahun 2002 terjadi peningkatan kelas Bandar Udara dari kelas IV menjadi kelas III.

Setiap tahun Bandar Udara Cut Nyak Dhien terus mengalami perubahan dan perkembangan, baik dari segi luas bandara, jumlah pegawai, sarana bandara dan pengelola. Pada tanggal 7 Juni 2008, Bandar Udara Cut Nyak Dhien Meulaboh secara resmi berubah nama menjadi Bandar Udara Cut Nyak Dhien Nagan Raya. Hal ini merupakan konsekuensi dari pemekaran daerah yang terjadi di Kabupaten Aceh Barat. Bandar Udara Cut Nyak Dhien berada di dalam wilayah daerah pemekaran Kabupaten Nagan Raya, sehingga pengelolaan bandara tidak lagi dilakukan oleh pemerintah Kabupaten Aceh Barat, namun beralih kepada pemerintah Kabupaten Nagan Raya. Sampai saat ini Bandar Udara Cut Nyak Dhien Nagan Raya telah memiliki ukuran landasan pacu mencapai 2.400 x 30 m dan terus mengalami peningkatan dari berbagai aspek.

Jarak dari kota Nagan Raya sekitar 26 km, sedangkan jarak dari kota Meulaboh sekitar 45 km. Akses untuk mencapai kota dapat menggunakan angkutan pemerintah Kabupaten Nagan Raya, BUS Shantika dan BUS Harapan Jaya serta dengan menggunakan jasa mobil travel atau ojek. Sejak Agustus 2014, Bandara ini diserahkan pengelolaannya kepada sebuah BUMN yang membidangi pengelolaan beberapa bandara di wilayah barat Indonesia, yaitu PT. Angkasa Pura II (Persero) dan Pemerintah Kabupaten Nagan Raya.

4.3 Hasil Penelitian

Perkembangan transportasi di Indonesia saat ini sangat pesat, dikarenakan semakin banyaknya masyarakat yang membutuhkan jasa transportasi untuk sarana kegiatan sehari-hari. Begitu juga disaat masyarakat ingin melakukan perjalanan keluar kota atau keluar negeri, masyarakat membutuhkan waktu yang cukup lama untuk mencapai tujuan. Oleh karena itu, masyarakat lebih memilih menggunakan transportasi udara karena lebih menghemat waktu, mudah dan terhindar dari kemacetan. Masyarakat/penumpang yang akan menggunakan jasa transportasi udara, dalam hal ini pesawat, selama ini dikenakan biaya tambahan di luar tiket pada saat penumpang berada di airport dan melewati loket *check-in*. Biaya tambahan tersebut dinamakan *Passenger Service Charge (PSC)* atau Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) atau yang lebih dikenal lagi dengan sebutan Airport Tax.

Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) adalah biaya yang dibebankan oleh pengelola bandar udara kepada penumpang pesawat yang menggunakan bandar udara yang bersangkutan karena ikut memanfaatkan jasa-jasa pelayanan dan penggunaan fasilitas bandar udara tersebut. PJP2U atau Airport Tax dikelola langsung oleh otoritas bandar udara, dalam hal ini PT Angkasa Pura I, yang mencakup bandar udara di wilayah tengah dan timur Indonesia, dan PT Angkasa Pura II, yang mencakup bandar udara daerah barat di Indonesia. Besarnya nominal PJP2U atau airport tax berbeda-beda di setiap bandar udara. Setiap Bandar Udara di Indonesia terdapat pelayanan jasa tersebut, tidak terkecuali Bandar Udara Cut Nyak Dhien Kabupaten Nagan Raya.

Berdasarkan penelitian yang penulis lakukan, selama ini pihak Bandar Udara Cut Nyak Dhien Kabupaten Nagan Raya telah melakukan pengutipan Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Hal tersebut terlihat dari hasil wawancara penulis dengan kepala kantor Banadar Udara Cut Nyak Dhien, berikut petikan wawancaranya;

“Iya, alhamdulillah ada. Sama seperti bandar udara yang lain, selama ini kita sebagai pengelola bandara Cut Nyak Dhien juga telah melakukan kutipan retribusi Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) atau yang lebih dikenal dengan airport tax. Kutipan tersebut merupakan kebijakan pemerintah yang harus dijalankan oleh seluruh bandara di Indonesia” (Zuber, Kepala Kantor Bandara Cut Nyak Dhien)

Pernyataan Kepala Banadara tersebut diperkuat oleh jawaban petugas banadara dan Kasi Tarif dan Usaha Jasa Banadara Cut Nyak Dhien ketika penulis menanyakan hal yang sama, berikut hasil wawancaranya;

“Selama pengelola Banadara Cut Nyak Dhien telah melakukan kutipan retribusi PJP2U sesuai ketentuan. Kami sebagai petugas yang diberikan tugas untuk melakukan pengutipan retribusi telah melaksanakannya dengan penuh tanggung jawab. Kita juga memiliki loket khusus tempat pembayaran retribusi PJP2U tersebut” (Rinal Fuad, petugas pengutipan retribusi PJP2U Bandara Cut Nyak Dhien)

“Sebagai pengelola bandara, kami memiliki kewajiban melakukan kutipan retribusi Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) kepada setiap penumpang yang menggunakan jasa penerbangan, karena itu memang telah menjadi tugas dan kewajiban kami sesuai dengan keputusan pemerintah, dan selama ini kami telah melakukannya sesuai dengan ketentuan yang berlaku” (Darwisianto, Kasi Tarif dan Usaha Jasa Bandara)

Pengutipan retribusi PJP2U bandara selama ini telah dilakukan oleh pengelola bandara. Pengutipan tersebut tidak hanya kebijakan sepihak dari pengelola bandara, tetapi juga telah mendapatkan persetujuan dari masyarakat umum sebagai pengguna jasa pesawat. Masyarakat pengguna jasa bandar udara

Cut Nyak Dhien selama ini telah mengetahui tentang keberadaan retribusi PJP2U atau airport tax, berikut hasil wawancara penulis dengan perwakilan penumpang di bandar udara Cut Nyak Dhien;

“Iya, saya tahu. Kutipan retribusi PJP2U tersebut selalu dilakukan sebelum melakukan keberangkatan, biasanya kami sebut dengan istilah airport tax. Biaya tersebut dibebankan oleh pengelola bandar udara kepada kami para penumpang pesawat yang menggunakan bandar udara” (Mustafa, penumpang pesawat di Bandara Cut Nyak Dhien)

“Retribusi PJP2U itu merupakan kutipan wajib yang biasanya dilakukan oleh pengelola bandara kepada para penumpang karena telah ikut memanfaatkan jasa-jasa pelayanan dan penggunaan fasilitas bandar udara. Biasanya ada petugas bandara yang menunggu kami ketika hendak masuk di ruang tunggu keberangkatan untuk mengutip retribusi tersebut” (Hafsah, penumpang pesawat di Bandara Cut Nyak Dhien)

Ketika ditanyakan tentang berapa jumlah tarif retribusi PJP2U (airport tax) di Bandara Cut Nyak Dhien yang dikutip selama ini dan bagaimana tanggapan saudara tentang tarif tersebut, maka para informan memberikan tanggapannya melalui petikan wawancara berikut ini;

“Kalau saya tidak salah, selama ini tarif retribusi PJP2U atau airport tax yang dipungut oleh pengelola bandara tersebut hanya sebesar Rp. 10.000,-. Menurut saya itu sudah cukup dan sesuai dengan keadaan bandara Cut Nyak Dhien saat ini, atau dengan kata lain dapat saya katakan sudah cocok dan tidak memberatkan penumpang” (Teuku Rizki, penumpang pesawat di Bandara Cut Nyak Dhien)

“Retribusi PJP2U (airport tax) di Bandara Cut Nyak Dhien yang dikutip selama ini sebesar Rp. 10.000,- diluar dari tiket pesawat. Biasanya dikutip sebelum masuk ke ruang tunggu. Kalau menurut pendapat saya jumlah tersebut sudah cukup dan tidak terlalu mahal. Saya rasa masyarakat lain juga tidak keberatan dengan tarif tersebut” (Andrianto, penumpang pesawat di Bandara Cut Nyak Dhien)

Pernyataan perwakilan para penumpang pesawat di Bandara Cut Nyak Dhien tersebut dibenarkan oleh salah satu petugas bandara yang selama ini melakukan kutipan retribusi PJP2U, berikut hasil wawancaranya;

“Selama ini tarif retribusi PJP2U yang dikenakan kepada masyarakat hanya sebesar Rp. 10.000,- sesuai dengan PP Nomor 6 Tahun 2009 tentang jenis dan tarif atas jenis penerimaan negara bukan pajak yang berlaku pada Departemen Perhubungan. Kondisi ini disesuaikan dengan kondisi dan kelas bandara kita dan kesepakatan dengan masyarakat pengguna jasa bandara. Jumlah tarif tersebut menurut saya sudah sesuai dan tidak memberatkan masyarakat/penumpang” (Masdiani, petugas pengutipan retribusi PJP2U Bandara Cut Nyak Dhien)

Dalam pelaksanaan pengutipan retribusi PJP2U, tentu terdapat tahapan dan proses yang harus dijalankan. Proses dan tahapan tersebut biasanya berlaku umum untuk seluruh bandara. Ditanyakan tentang proses pelaksanaan pungutan PJP2U (airport tax) di Bandara Cut Nyak Dhien, salah seorang petugas bandara memberikan tanggapannya sebagai berikut;

“Biasanya proses pembelian atau pembayaran PJP2U atau airport tax dilakukan pada saat check in di bandara, beberapa petugas bandara telah menunggu penumpang di pintu masuk untuk memberikan karcis/tiket retribusi kepada para penumpang. Setiap penumpang diberikan satu karcis dengan biaya Rp. 10.000,- dan setelah itu baru diperkenankan masuk ke dalam ruang bandara” (Rinal Fuad, petugas pengutipan retribusi PJP2U Bandara Cut Nyak Dhien)

Selanjutnya, menanggapi pertanyaan di atas, Kepala Bidang Umum dan Keuangan Bandara Cut Nyak Dhien juga memberikan komentarnya tentang proses pelaksanaan pungutan PJP2U (airport tax) selama ini, berikut petikan wawancaranya;

“Selama ini proses pelaksanaan pungutan retribusi PJP2U sama seperti di Bandara lainnya. Kami telah menyediakan pos atau loket yang diisi oleh beberapa petugas bandara yang telah diarah sebelumnya. Penumpang yang akan masuk ke ruang tunggu keberangkatan terlebih dahulu menjumpai para petugas kami yang

ada di loket untuk mengambil karcis yang ditukarkan dengan uang Rp. 10.000,- sebagai retribusi PJP2U. Uang hasil penjualan karcis tersebut kemudian akan disetorkan pada kas negara melalui Bank” (Aditya Bramdita, Kepala Bidang Umum dan Keuangan Bandara Cut Nyak Dhien)

Pengutipan retribusi PJP2U atau Airport Tax yang dilakukan selama ini tentu memiliki tujuan dan manfaat tersendiri, terutama bagi perkembangan bandara. Ketika ditanyakan tentang manfaat dari pungutan retribusi PJP2U (airport tax) tersebut, masing-masing informan penelitian memberikan tanggapannya sebagai berikut;

“Menurut saya, manfaat dari retribusi PJP2U tersebut adalah untuk menambah atau meningkatkan pendapatan negara karena uang tersebut disetorkan ke kas negara, atau untuk menanbah pendapatan pengelola Bandara Cut Nyak Dhien yang nantinya mungkin akan digunakan untuk membantu biaya operasional bandara” (Mustafa, penumpang pesawat di Bandara Cut Nyak Dhien)

Jawaban berbeda disampaikan oleh Kasi Fasilitas Bandar Udara Cut Nyak Dhien menanggapi pertanyaan penulis tentang manfaat pengutipan retribusi PJP2U, berikut hasil wawancaranya;

“Selain memang telah menjadi kewajiban kami untuk melakukan kutipan, retribusi PJP2U ini pada dasarnya bermanfaat untuk membantu perkembangan bandara itu sendiri seperti untuk membantu biaya perawatan fasilitas bandar udara dan peningkatan kualitas pelayanan bandara” (Abdurrahman, Kasi Fasilitas Bandar Udara Cut Nyak Dhien)

Selanjutnya, tanggapan Kasi Fasilitas Bandar Udara di atas diperkuat oleh pernyataan Kepala Kantor Bandar Udara Cut Nyak Dhien saat memberikan penjelasan kepada penulis tentang manfaat pengutipan retribusi PJP2U, berikut petikan wawancaranya;

“Secara konsep memang pada dasarnya retribusi PJP2U atau yang lebih kita kenal dengan istilah Airport Tax digunakan untuk kepentingan pengembangan kualitas bandara seperti peningkatan fasilitas umum di bandar udara, biaya penambahan kualitas SDM

pengelola bandar udara serta biaya perawatan dan pemeliharaan bandara. Namun demikian memang anggaran tersebut tidak dapat digunakan langsung, melainkan harus disetor terlebih dahulu ke kas negara, setelah itu baru dikembalikan dalam bentuk anggaran pembangunan dan operasional bandara dengan jumlah yang lebih besar sesuai dengan peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor: PM 40 Tahun 2014. Artinya terjadi subsidi silang dari bandara yang lebih besar dan memiliki banyak pemasukan retribusi kepada bandara-bandara kecil seperti bandara Cut Nyak Dhien” (Zuber, Kepala Kantor Bandara Cut Nyak Dhien)

Berdasarkan hasil wawancara di atas, terlihat bahwa secara konsep retribusi PJP2U memiliki banyak manfaat bagi perkembangan bandar udara, salah satunya adalah untuk meningkatkan fasilitas umum bandar udara. Menanggapi hal tersebut, ketika penulis menanyakan tentang bagaimanakah fasilitas umum yang tersedia di Bandara Cut Nyak Dhien selama ini, maka para informan penelitian memberikan tanggapannya berikut ini;

“Secara umum memang fasilitas umum yang ada di Bandara Cut Nyak Dhien ini masih belum begitu memadai, masih banyak bangunan atau fasilitas lain yang harus ditambahkan seperti ruangan khusus untuk ibu menyusui, gudang barang/argo dan beberapa fasilitas lain juga harus diperbaiki menjadi lebih baik” (Teuku Rizki, penumpang pesawat di Bandara Cut Nyak Dhien)

”Menurut saya, fasilitas umum yang tersedia di Bandara Cut Nyak Dhien masih belum maksimal dan perlu dilakukan banyak penambahan diberbagai aspek, terutama dari segi bangunan bandara, landasan dan perluasan area bandara. Kondisi tersebut harus dilakukan agar bandara jadi lebih berkualitas dan nantinya akan banyak pesawat yang bisa mendarat di Bandara ini” (Hafsah, penumpang pesawat di Bandara Cut Nyak Dhien)

Pernyataan beberapa perwakilan penumpang tersebut dibenarkan oleh salah seorang petugas bandara dan Kasi Fasilitas Bandar Udara Cut Nyak Dhien yang memberikan tanggapannya melalui petikan wawancara berikut ini;

“Fasilitas umum di Bandara Cut Nyak Dhien ini memang masih belum maksimal dan tidak seperti bandara-bandara lainnya. Masih terdapat beberapa kekurangan dari segi fasilitas umum. Namun demikian, setiap tahunnya pihak kami terus melakukan perbaikan

demi kesempurnaan sebuah bandara dengan melakukan pembangunan secara bertahap yang diseduaikan dengan keuangan” (Masdiani, petugas pengutipan retribusi PJP2U Bandara Cut Nyak Dhien)

“Kalau masalah fasilitas umum Bandara, harus kita akui memang fasilitas Bandara Cut Nyak Dhien masih kurang memadai dan perlu dilakukan penambahan-penambahan. Masih terdapat beberapa fasilitas penting yang belum tersedia, salah satunya adalah gudang khusus barang. Namun demikian, sebagai pengelola setiap tahunnya kami terus berusaha melakukan perbaikan dengan mengusulkan berbagai program pembangunan bandara” (Abdurrahman, Kasi Fasilitas Bandar Udara Cut Nyak Dhien)

Adapun beberapa jenis sarana atau fasilitas umum yang masih kurang dan diperlukan dapat dilihat melalui tabel berikut ini;

Tabel 4.1
 Jenis sarana dan fasilitas umum yang belum lengkap
 di Bandara Cut Nyak Dhien

| No | Jenis Sarana/Fasilitas | Jumlah |
|----|--|--------|
| 1 | Kargo | 1 Unit |
| 2 | Tempat penyimpanan bahan bakar pesawat | 1 Unit |
| 3 | Tempat khusus ibu menyusui | 1 Unit |
| 4 | Kantin khusus dalam bandara | 1 Unit |

Sumber: Pengelola Bandara Cut Nyak Dhien

Selanjutnya, ketika ditanyakan apakah selama ini terjadi peningkatan fasilitas umum di Bandara Cut Nyak Dhien, para informan memberikan jawabannya sebagai berikut;

“Menurut saya, dalam beberapa tahun ini tidak ada peningkatan fasilitas umum bandara, semuanya masih seperti beberapa tahun yang lalu, tidak ada sesuatu yang baru. Kalaupun ada peningkatan fasilitas umum, hal tersebut tidak terlihat dengan jelas dan berjalan lambat” (Andrianto, penumpang pesawat di Bandara Cut Nyak Dhien)

“Setiap tahunnya memang terjadi perkembangan dan peningkatan fasilitas umum bandara, namun peningkatan atau perkembangan tersebut berjalan sangat lamban, karena pembangunan dilakukan dengan mengharapkan anggaran dari PT. Angkasa Pura sebagai pengelola ditingkat pusat” (Abdurrahman, Kasi Fasilitas Bandar Udara Cut Nyak Dhien)

Menanggapi pertanyaan penulis tersebut, Kepala Bidang Umum dan Keuangan Bandara Cut Nyak Dhien juga memberikan komentarnya sebagai berikut;

“Kalau masalah peningkatan pembangunan fasilitas umum bandara, menurut saya selama ini ada, tetapi berjalan secara bertahap dan memerlukan waktu yang panjang. Hal tersebut dikarenakan pengelola bandara tidak memiliki sumber dana sendiri untuk melakukan pembangunan fasilitas-fasilitas utama dan penunjang bandara. Kita tidak pegang uang, semua pemasukan diserahkan kepada kas negara” (Aditya Bramdita, Kepala Bidang Umum dan Keuangan Bandara Cut Nyak Dhien)

Berikut penulis tampilkan daftar pembangunan fasilitas-fasilitas Bandar Udara Cut Nyak Dhien yang selama ini telah dilakukan;

Tabel 4.2
Perkembangan Sarana/Fasilitas Umum Bandara Cut Nyak Dhien

| No | Jenis Sarana/Fasilitas | Tahun |
|----|--|-------|
| 1 | Penambahan Pembuatan Pagar Bandara | 2011 |
| 2 | Penataan Halaman Bandara | 2012 |
| 3 | Pembuatan Ruang VIP | 2013 |
| 4 | Pembuatan Ruang Bea Cukai dan Imigrasi | 2014 |

Sumber: Pengelola Bandara Cut Nyak Dhien

Untuk meningkatkan fasilitas bandara tentunya tidak terlepas dari faktor keuangan bandara, yaitu anggaran yang dimiliki oleh bandara. Anggaran tersebut berasal dari banyak sumber, salah satunya adalah retribusi PJP2U. Ditanyakan tentang jumlah pemasukan Bandara Cut Nyak Dhien per tahunnya dari sektor

retribusi PJP2U, Kasi Tarif dan Usaha Jasa Bandara memberikan tanggapannya sebagai berikut;

“Pemasukan keuangan Bandara Cut Nyak Dhien dari sektor retribusi PJP2U per tahunnya tidak terlalu banyak, namun demikian setiap tahunnya terlihat terjadi peningkatan pendapatan. Tahun 2012 sekitar Rp. 140.050.000,-, tahun 2013 sebesar Rp. 144.650.000,- dan untuk tahun ini kita belum rekap karena belum akhir tahun” (Darwisianto, SE, Kasi Tarif dan Usaha Jasa Bandara)

Hal senada juga disampaikan oleh Kepala Bidang Umum dan Keuangan Bandara Cut Nyak Dhien ketika memberikan penjelasan tentang pemasukan bandara dari sektor retribusi PJP2U, berikut petikan wawancaranya;

“Jumlah pemasukan bandara dari sektor retribusi PJP2U tergolong masih kecil apabila dibandingkan dengan bandara-bandara lainnya di Sumatera. Namun terus mengalami peningkatan setiap tahun. Misalnya pada tahun 2012 lalu pemasukan dari sektor retribusi sekitar Rp. 140.050.000,- meningkat pada tahun 2013 menjadi 144.650.000,-. Untuk tahun 2014 per bulan September saja kita sudah menerima pemasukan sekitar Rp. 119.730.000,- dan dipastikan terus mengalami penambahan hingga akhir tahun nanti” (Aditya Bramdita, Kepala Bidang Umum dan Keuangan Bandara Cut Nyak Dhien)

Untuk lebih memperkuat jawaban dan tanggapan para informan di atas, berikut kami tampilkan daftar pemasukan bandara dari sektor retribusi PJP2U sejak tahun 2011 s/d tahun 2014;

Tabel 4.3
Pemasukan Bandara dari sektor retribusi PJP2U

| No | Tahun | Jumlah Pemasukan |
|----|----------------------------|-------------------|
| 1 | Januari s/d Desember 2011 | Rp. 135.000.000,- |
| 2 | Januari s/d Desember 2012 | Rp. 140.050.000,- |
| 3 | Januari s/d Desember 2013 | Rp. 144.650.000,- |
| 4 | Januari s/d September 2014 | Rp. 119.730.000,- |

Sumber: Pengelola Bandara Cut Nyak Dhien

Ketika ditanyakan apakah retribusi PJP2U (airport tax) yang dikutip selama ini berperan dalam meningkatkan fasilitas umum Bandara Cut Nyak Dhien, maka Kepala Kantor Bandara Cut Nyak Dhien memberikan jawabannya sebagai berikut;

“Menurut saya, retribusi PJP2U yang kami kutip selama ini tidak berpengaruh secara signifikan terhadap peningkatan dan pembangunan fasilitas bandara, karena memang hasil retribusi tersebut tidak digunakan langsung oleh pengelola bandara, namun dikembalikan kepada negara dalam hal ini adalah PT. Angkasa Pura. Selaian itu, anggaran yang dihasilkan dari retribusi tersebut per tahunnya pun masih terlalu kecil dan tidak mencukupi untuk melakukan pembangunan” (Zuber, Kepala Kantor Bandara Cut Nyak Dhien)

Hal senada juga disampaikan oleh salah seorang perwakilan petugas bandara dan Kasi Tarif dan Usaha Jasa Bandara Cut Ntak Dhien, berikut petikan wawancaranya;

“Tidak. Karena yang saya lihat selama ini dalam meningkatkan fasilitas umum Bandara Cut Nyak Dhien pihak pengelola mendapatkan anggaran dari pusat, bukan dari anggaran pengutipan retribusi PJP2U tersebut. Kalau hanya berharap pada kutipan tersebut, maka akan dipastikan tidak cukup untuk melakukan pembangunan fasilitas umum karena hasil pengutipan tersebut terlalu sedikit” (Rinal Fuad, petugas pengutipan retribusi PJP2U Bandara Cut Nyak Dhien)

“Dalam rangka meningkatkan fasilitas bandara, selama ini kami selalu mengajukan permohonan kepada pihak angkasa pura, karena mereka yang akan mengalokasikan anggaran untuk pembangunan fasilitas bandara. Jadi, untuk Bandara Cut Nyak Dhien retribusi PJP2U tersebut tidak terlalu berpengaruh dalam peningkatan fasilitas umum bandara karena jumlahnya yang masih sangat kecil” (Darwisianto, Kasi Tarif dan Usaha Jasa Bandara)

4.4 Pembahasan: Peran retribusi PJP2U dalam peningkatan fasilitas umum bandara.

Penumpang yang akan menggunakan jasa transportasi udara, dalam hal ini pesawat, dikenakan biaya tambahan di luar tiket pada saat penumpang berada di airport dan melewati loket *check-in*. Biaya tambahan tersebut dinamakan *Passenger Service Charge (PSC)* atau Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) atau yang lebih dikenal lagi dengan sebutan Airport Tax. Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) adalah biaya yang dibebankan oleh pengelola bandar udara kepada penumpang pesawat yang menggunakan bandar udara yang bersangkutan karena ikut memanfaatkan jasa-jasa pelayanan dan penggunaan fasilitas bandar udara tersebut.

Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) bukan termasuk pajak, alasannya adalah terdapat kontraprestasi langsung sementara pajak tidak ada. Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) lebih cocok dimasukkan dalam kategori retribusi karena adanya kontraprestasi langsung kepada penumpang berupa fasilitas-fasilitas dan jasa pelayanan yang disediakan oleh bandar udara. Dalam melakukan penelitian ini, penulis menggunakan teori yang disampaikan oleh Victor M. Situmorang dan Sitanggang yang mengatakan pada umumnya terdapat beberapa ciri dari retribusi yaitu :

1. Retribusi dipungut oleh negara;
2. Dalam pemungutan terdapat paksaan secara ekonomis;
3. Adanya kontra prestasi yang secara langsung dapat ditunjuk;
4. Retribusi dikenakan pada setiap orang/ badan yang menggunakan/ mengenyam jasa-jasa yang disiapkan negara.

Retribusi merupakan pembayaran wajib dari penduduk kepada negara karena adanya jasa tertentu yang diberikan oleh negara bagi penduduknya secara perorangan. Jasa tersebut dapat dikatakan bersifat langsung yaitu hanya yang membayar retribusi yang menikmati balas jasa dari negara, dalam hal ini adalah fasilitas-fasilitas umum yang ada di Bandara Cut Nyak Dhien.

Berdasarkan hasil penelitian yang telah penulis lakukan ditemukan fakta bahwa selama ini pihak Bandar Udara Cut Nyak Dhien Kabupaten Nagan Raya telah melakukan pengutipan Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Kutipan retribusi tersebut merupakan kebijakan pemerintah yang harus dijalankan oleh seluruh bandara yang ada di Indonesia. Sebagai pengelola bandara, para petugas di Bandara Cut Nyak Dhien memiliki kewajiban melakukan kutipan retribusi Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) kepada setiap penumpang yang menggunakan jasa penerbangan.

Pengutipan retribusi PJP2U bandara tersebut tidak hanya merupakan kebijakan sepihak dari pengelola bandara, tetapi juga telah mendapatkan persetujuan dari masyarakat umum sebagai pengguna jasa pesawat. Masyarakat pengguna jasa bandar udara Cut Nyak Dhien selama ini telah mengetahui tentang keberadaan retribusi PJP2U atau Airport Tax. Masyarakat telah menyadari bahwa retribusi PJP2U itu merupakan kutipan wajib karena telah ikut memanfaatkan jasa-jasa pelayanan dan penggunaan fasilitas bandar udara. Tarif retribusi PJP2U (airport tax) di Bandara Cut Nyak Dhien yang dipungut oleh pengelola bandara selama ini hanya sebesar Rp. 10.000,-. Jumlah tarif tersebut dipandang sudah cukup dan tidak terlalu mahal serta tidak memberatkan masyarakat/penumpang.

Besaran tarif retribusi PJP2U disesuaikan dengan kondisi bandara dan kesepakatan dengan masyarakat pengguna jasa bandara.

Dalam pelaksanaan pengutipan retribusi PJP2U, tentu terdapat tahapan dan proses yang harus dijalankan. Proses dan tahapan tersebut biasanya berlaku umum untuk seluruh bandara. Biasanya proses pembelian atau pembayaran PJP2U atau airport tax dilakukan pada saat *check-in* di bandara, beberapa petugas bandara telah menunggu penumpang di pintu masuk untuk memberikan karcis/tiket retribusi kepada para penumpang. Setiap penumpang diberikan satu karcis dengan biaya Rp. 10.000,- dan setelah itu baru diperkenankan masuk ke dalam ruang bandara. Uang hasil penjualan karcis tersebut kemudian akan disetorkan pada kas negara melalui Bank.

Pengutipan retribusi PJP2U atau Airport Tax yang dilakukan selama ini tentu memiliki tujuan dan manfaat tersendiri, terutama bagi perkembangan bandara. Retribusi PJP2U ini pada dasarnya bermanfaat untuk membantu perkembangan bandara itu sendiri seperti untuk membantu biaya perawatan fasilitas bandar udara dan peningkatan kualitas pelayanan bandara. Jumlah pemasukan Bandara Cut Nyak dhien dari sektor retribusi PJP2U tergolong masih kecil apabila dibandingkan dengan bandara-bandara lainnya di Sumatera. Namun terus mengalami peningkatan setiap tahun. Misalnya pada tahun 2012 lalu pemasukan dari sektor retribusi sekitar Rp. 140.050.000,- meningkat pada tahun 2013 menjadi Rp. 144.650.000,-. Untuk tahun 2014 per bulan September saja kita sudah menerima pemasukan sekitar Rp. 119.730.000,- dan dipastikan terus mengalami penambahan hingga akhir tahun nanti

Secara konsep memang pada dasarnya retribusi PJP2U digunakan untuk kepentingan pengembangan kualitas bandara seperti peningkatan fasilitas umum di bandar udara, biaya penambahan kualitas SDM pengelola bandar udara serta biaya perawatan dan pemeliharaan bandara. Namun demikian memang anggaran tersebut tidak dapat digunakan langsung, melainkan harus disetor terlebih dahulu ke kas negara, setelah itu baru dikembalikan dalam bentuk anggaran pembangunan dan operasional bandara dengan jumlah yang lebih besar. Artinya terjadi subsidi silang dari bandara yang lebih besar dan memiliki banyak pemasukan retribusi kepada bandara-bandara kecil seperti bandara Cut Nyak Dhien.

Secara umum memang fasilitas umum yang ada di Bandara Cut Nyak Dhien ini masih belum begitu memadai, masih banyak bangunan atau fasilitas lain yang harus ditambahkan seperti ruangan khusus untuk ibu menyusui, gudang barang/argo dan beberapa fasilitas lain juga harus diperbaiki menjadi lebih baik.. Namun demikian, setiap tahunnya pihak kami terus melakukan perbaikan demi kesempurnaan sebuah bandara dengan melakukan pembangunan secara bertahap yang disesuaikan dengan keuangan. Harus diakui memang setiap tahunnya memang terjadi perkembangan dan peningkatan fasilitas umum bandara, namun peningkatan atau perkembangan tersebut berjalan sangat lamban, karena pembangunan dilakukan dengan mengharapkan anggaran dari PT. Angkasa Pura sebagai pengelola ditingkat pusat. Hal tersebut dikarenakan pengelola bandara tidak memiliki sumber dana sendiri untuk melakukan pembangunan fasilitas-fasilitas utama dan penunjang bandara. Pihak pengelola bandara tidak memiliki uang masuk, semua pemasukan diserahkan kepada kas negara.

Retribusi PJP2U yang dikutip selama ini tidak berperan secara signifikan terhadap peningkatan dan pembangunan fasilitas umum bandara, karena memang hasil retribusi tersebut tidak digunakan langsung oleh pengelola bandara, namun dikembalikan kepada negara dalam hal ini adalah PT. Angkasa Pura. Selama ini dalam meningkatkan fasilitas umum Bandara Cut Nyak Dhien pihak pengelola mendapatkan anggaran dari pusat, bukan dari anggaran pengutipan retribusi PJP2U tersebut. Kalau hanya berharap pada kutipan tersebut, maka akan dipastikan tidak cukup untuk melakukan pembangunan fasilitas umum karena hasil pengutipan tersebut terlalu sedikit dan tidak mencukupi untuk melakukan pembangunan.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Dari hasil pembahasan pada bagian sebelumnya, maka dapat disimpulkan bahwa retribusi PJP2U di Bandara Cut Nyak Dhien selama ini memiliki peran yang sangat kecil dalam peningkatan dan pembangunan fasilitas umum bandara atau dengan kata lain retribusi PJP2U tidak berperan secara signifikan terhadap peningkatan dan pembangunan fasilitas umum bandara. Selama ini dalam meningkatkan fasilitas umum Bandara Cut Nyak Dhien pihak pengelola mendapatkan anggaran dari pusat, bukan dari anggaran pengutipan retribusi PJP2U tersebut.

Anggaran dari hasil pungutan retribusi PJP2U tidak dapat digunakan langsung oleh pengelola bandara, namun dikembalikan terlebih dahulu kepada negara dalam hal ini adalah PT. Angkasa Pura, setelah itu baru dikembalikan dalam bentuk anggaran pembangunan dan operasional bandara dengan jumlah yang lebih besar. Artinya terjadi subsidi silang dari bandara yang lebih besar dan memiliki banyak pemasukan retribusi kepada bandara-bandara kecil seperti bandara Cut Nyak Dhien. Kalau hanya berharap pada kutipan retribusi PJP2U tersebut, maka akan dipastikan tidak cukup untuk melakukan pembangunan fasilitas umum karena hasil pengutipan tersebut terlalu sedikit dan tidak mencukupi untuk melakukan pembangunan berbagai fasilitas umum Bandar Udara Cut Nyak Dhien.

5.2 Saran

Dari pemaparan di atas, melalui kesempatan ini penulis hendak memberikan beberapa saran yang dapat membangun untuk perbaikan dimasa yang akan datang, diantaranya adalah:

1. Pihak pengelola Bandara Cut Nyak Dhien harus terus melakukan peningkatan fasilitas umum bandara baik secara kualitas maupun kuantitas demi kenyamanan para penumpang.
2. Pengelola Bandara Cut Nyak Dhien melalui para petugas bandara diharapkan dapat meningkatkan kualitas pelayanan umum bandara, sehingga akan dapat menarik minat masyarakat menggunakan jasa penerbangan di Bandara Cut Nyak Dhien yang nantinya akan berpengaruh terhadap pemasukan bandara dari sektor retribusi PJP2U.
3. Retribusi PJP2U kedepan diharapkan benar-benar dapat dimanfaatkan untuk kepentingan bandara Cut Nyak Dhien, terutama untuk peningkatan fasilitas umum bandara.