

ANALISIS DAMPAK REGULASI PEMBUKAAN RUTE PENERBANGAN DARI DAN MENUJU BANDARA KERTAJATI

Sidi Omara¹, Elsa Efrina Nur Faidab², Muhammad Juda Wira Sanggac³, Marisya
Aurora Destiany⁴

Institut Teknologi Bandung, Indonesia

omarsidi14@gmail.com¹, efrina79@gmail.com², judaws28@gmail.com³,
marisya.aurora@gmail.com⁴

Abstract

Bandara Internasional Jawa Barat Kertajati (BIJB) memiliki potensi besar sebagai pusat transportasi udara di Jawa Barat, namun menghadapi tantangan dalam okupansi penumpang dan kargo akibat terbatasnya rute penerbangan dan keterlibatan maskapai. Regulasi pembukaan rute penerbangan menjadi faktor kunci dalam meningkatkan daya saing bandara. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dampak regulasi terhadap okupansi penumpang dan kargo di BIJB serta mengidentifikasi strategi yang efektif untuk meningkatkan lalu lintas penerbangan. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Regulatory Impact Assessment* (RIA) dengan pendekatan deskriptif-analitis. Data yang digunakan berupa data sekunder dari dokumen regulasi, laporan kinerja bandara, statistik penerbangan, serta wawancara dengan pemangku kepentingan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa alternatif tindakan yang berbasis promosi, kerja sama strategis, serta peningkatan fasilitas dan layanan (Alternatif 2) memberikan dampak positif dalam meningkatkan jumlah penumpang dan kargo. Selain itu, kebijakan regulasi seperti subsidi, insentif, pengalihan rute, dan pengembangan infrastruktur (Alternatif 3) juga terbukti efektif, meskipun menghadapi tantangan dalam implementasinya. Implikasi dari penelitian ini menekankan perlunya kombinasi strategi berbasis regulasi dan non-regulasi untuk meningkatkan daya saing BIJB. Kolaborasi antara pemerintah, operator bandara, maskapai, dan sektor swasta menjadi kunci keberhasilan dalam meningkatkan okupansi penumpang dan kargo. Dengan penerapan strategi yang lebih adaptif, BIJB dapat berkembang menjadi hub transportasi udara yang kompetitif di tingkat nasional dan internasional.

Kata Kunci: Bandara kertajati, regulatory impact assessment, rute penerbangan, okupansi.

Abstract

West Java International Airport Kertajati (BIJB) has great potential as an air transportation hub in West Java, but faces challenges in passenger and cargo occupancy due to limited flight routes and airline involvement. Regulation of flight route opening is a key factor in increasing airport competitiveness. This study aims to analyze the impact of regulations on passenger and cargo occupancy at BIJB and identify effective strategies to increase flight traffic. The method used in this study is the Regulatory Impact Assessment (RIA) with a descriptive-analytical approach. The data used are secondary data from regulatory documents, airport performance reports, flight statistics, and interviews with stakeholders. The results of the study indicate that alternative actions based on promotion, strategic cooperation, and improvement of facilities and services (Alternative 2) have a positive impact on increasing the number of passengers and cargo. In addition, regulatory policies such as subsidies, incentives, route diversion, and infrastructure development (Alternative 3) have also proven effective, although they face challenges in their implementation. The implications of this study emphasize the need for a combination of regulatory and non-regulatory strategies to increase BIJB's competitiveness. Collaboration between the government, airport operators, airlines, and the private sector is the key to success in increasing passenger and cargo occupancy. With the

implementation of a more adaptive strategy, BIJB can develop into a competitive air transportation hub at the national and international levels.

Keywords: *Kertajati airport, regulatory impact assessment, flight route, occupancy*

INTRODUCTION

Dalam beberapa dekade terakhir, pertumbuhan industri penerbangan global mengalami perkembangan pesat yang didorong oleh meningkatnya mobilitas masyarakat dan perkembangan teknologi transportasi udara. Bandara tidak hanya berfungsi sebagai titik keberangkatan dan kedatangan, tetapi juga menjadi penggerak utama pertumbuhan ekonomi daerah (Bilotkach, 2015). Keberadaan bandara internasional sering kali dikaitkan dengan percepatan pertumbuhan ekonomi, distribusi logistik, dan peningkatan daya saing suatu wilayah di tingkat global (Bao et al., 2016). Namun, dalam banyak kasus, kebijakan regulasi dan pengelolaan rute penerbangan menjadi faktor krusial dalam menentukan keberhasilan operasional suatu bandara.

Di tingkat global, kebijakan penerbangan yang berorientasi pada efisiensi dan aksesibilitas bandara telah menjadi perhatian utama banyak negara. Sebuah studi oleh May et al. (2004) menyoroti pentingnya analisis kelembagaan dalam pengambilan keputusan terkait infrastruktur bandara, termasuk dalam pengaturan regulasi rute penerbangan. Selain itu, pengembangan bandara di beberapa negara berkembang seperti Kolombia menunjukkan adanya keterkaitan erat antara regulasi penerbangan dan dampak sosial-ekonomi bagi masyarakat setempat (Díaz & Alonso, 2022).

Bandara Internasional Jawa Barat (BIJB) Kertajati, yang berlokasi di Kabupaten Majalengka, merupakan salah satu proyek strategis nasional yang diharapkan dapat meningkatkan konektivitas dan mendorong pertumbuhan ekonomi regional. Namun, sejak beroperasi, BIJB Kertajati menghadapi berbagai tantangan, terutama terkait dengan rendahnya jumlah penumpang dan keterbatasan rute penerbangan (Syafei & Arief, 2024). Hal ini memicu perdebatan tentang efektivitas regulasi yang diterapkan dalam membuka dan mengembangkan rute penerbangan dari dan menuju bandara tersebut.

Laporan dari Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat (2024) mengungkapkan bahwa rendahnya trafik penerbangan di BIJB Kertajati disebabkan oleh beberapa faktor, termasuk kurangnya daya tarik bagi maskapai penerbangan dan minimnya keterhubungan dengan pusat-pusat ekonomi utama. Ricardianto et al., (2021) menekankan bahwa strategi peningkatan daya tarik penumpang di BIJB Kertajati harus melibatkan sinergi antara regulasi pemerintah dan strategi pemasaran maskapai.

Beberapa penelitian telah menyoroti dampak ekonomi dan sosial dari pembangunan bandara baru. Misalnya, penelitian oleh Haq, (2021) menunjukkan bahwa pembangunan Bandara Kertajati telah memberikan dampak positif bagi wilayah sekitarnya, terutama dalam menciptakan peluang kerja baru dan mendorong pertumbuhan sektor jasa. Namun, dalam konteks Indonesia, kajian oleh (Nurkholidah & Pratiwi, 2020) mengenai Bandara Internasional Yogyakarta mengungkap bahwa tidak semua pembangunan bandara berdampak positif, terutama jika tidak diikuti dengan strategi yang tepat dalam pengelolaan rute penerbangan dan konektivitas transportasi.

Dalam perspektif regulasi, BAPPENAS (2009) menekankan pentingnya Regulatory Impact Assessment (RIA) dalam mengukur efektivitas kebijakan penerbangan. Regulasi yang diterapkan dalam pembukaan rute penerbangan harus mempertimbangkan aspek ekonomi, sosial, dan lingkungan secara menyeluruh. Studi oleh Ramanya et al., (2023) juga Analisis Dampak Regulasi Pembukaan Rute Penerbangan Dari Dan Menuju Bandara Kertajati

menyoroti bahwa pemindahan rute penerbangan dari satu bandara ke bandara lain dapat berdampak signifikan terhadap kepuasan pelanggan dan nilai layanan penerbangan.

Berbeda dengan penelitian sebelumnya yang lebih banyak berfokus pada dampak ekonomi dari pembangunan bandara, penelitian ini menitikberatkan pada analisis dampak regulasi dalam pembukaan rute penerbangan BIJB Kertajati. Dengan menggunakan pendekatan yang lebih holistik, penelitian ini menggabungkan aspek regulasi, dampak sosial-ekonomi, serta respons maskapai dan penumpang terhadap kebijakan yang diterapkan. Penelitian ini juga akan menggunakan data terbaru dari FlightConnections (2024) mengenai rute penerbangan yang tersedia dari dan menuju BIJB Kertajati untuk memahami tren mobilitas udara di wilayah tersebut.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dampak regulasi terhadap efektivitas pembukaan rute penerbangan di BIJB Kertajati. Mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi keberhasilan dan kegagalan strategi pengembangan rute penerbangan di bandara tersebut. Menyusun rekomendasi kebijakan yang dapat meningkatkan daya saing dan konektivitas BIJB Kertajati dalam industri penerbangan nasional dan internasional.

Dengan mempertimbangkan berbagai aspek yang telah disebutkan, penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi yang signifikan dalam perumusan kebijakan penerbangan yang lebih adaptif dan berorientasi pada pertumbuhan ekonomi berkelanjutan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menerapkan pendekatan deskriptif-analitis dengan mengacu pada teori regulasi untuk menganalisis aspek kelembagaan dalam transportasi. Evaluasi dampak regulasi dilakukan secara sistematis menggunakan alat bantu Regulatory Impact Assessment (RIA). Variabel masukan (input) yang dianalisis mencakup kebijakan terkait pembukaan rute penerbangan, sedangkan variabel keluaran (output) difokuskan pada efektivitas kebijakan tersebut, seperti dampaknya terhadap jumlah penumpang dan frekuensi penerbangan. Selain itu, penelitian ini mengidentifikasi variabel hasil (outcome) yang mencakup dampak kebijakan terhadap pemangku kepentingan, yaitu pemerintah, operator atau maskapai penerbangan, serta masyarakat atau penumpang. Data yang digunakan dalam penelitian ini berupa data sekunder, termasuk dokumen regulasi terkait, laporan kinerja Bandara Kertajati, statistik penerbangan, dan literatur mengenai regulasi transportasi udara.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil Penelitian

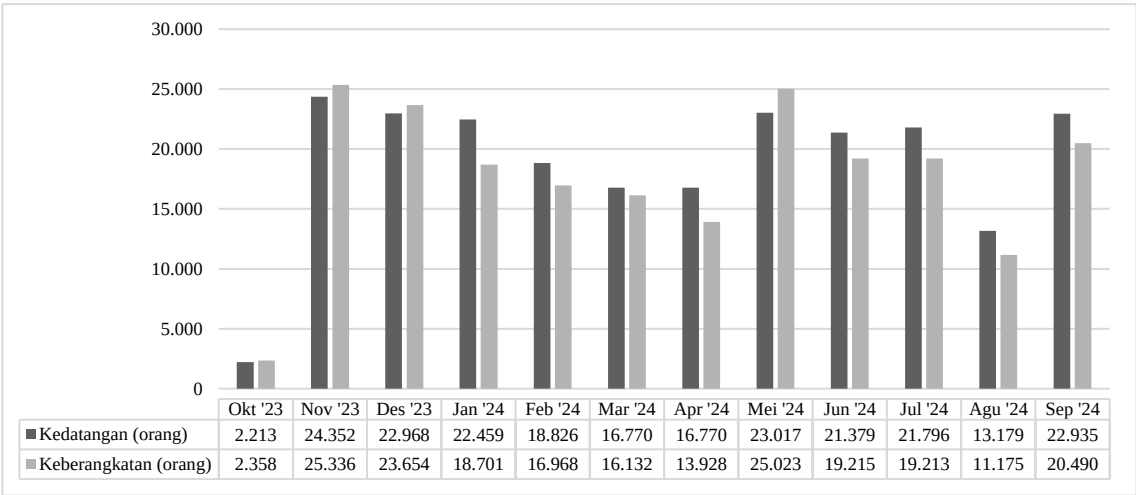
Proses RIA diawali dengan langkah perumusan masalah. Langkah ini bertujuan memastikan bahwa regulasi yang dihasilkan sesuai dan efektif dalam mengatasi permasalahan nyata yang dihadapi masyarakat. Salah satu metode yang dapat digunakan dalam tahap ini adalah pohon permasalahan, sebuah pendekatan yang sederhana namun efektif untuk mengidentifikasi akar penyebab dari suatu masalah.



Gambar 1. Langkah-Langkah Penerapan RIA

Sumber: BAPPENAS (2009)

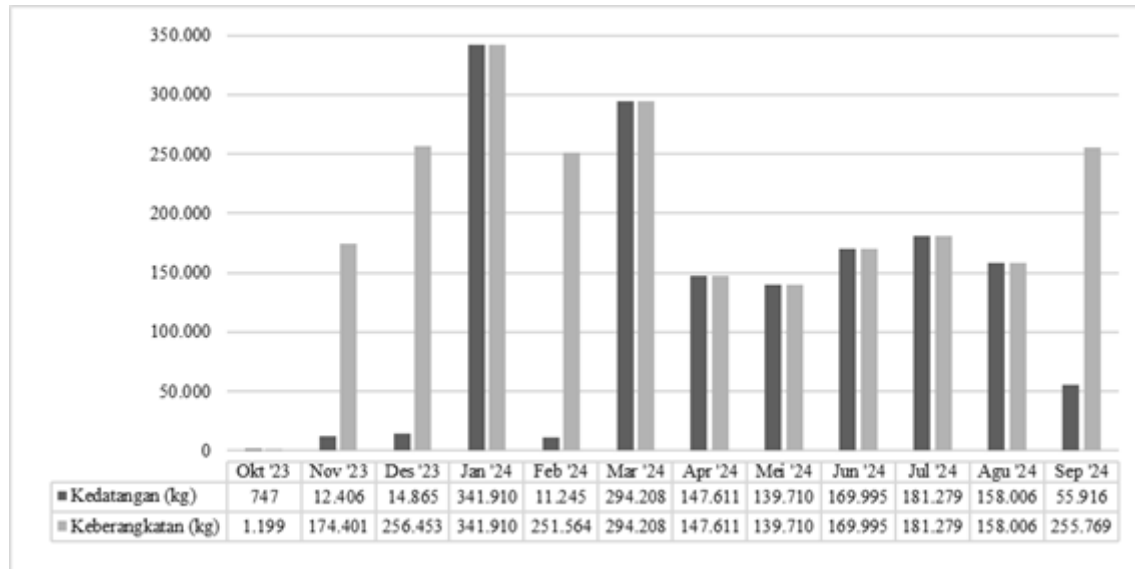
Hal ini merujuk pada data dari Dinas Perhubungan Jawa Barat (Dishub Jabar), yang mencatat bahwa rata-rata harian penumpang BIJB hanya berkisar antara 800 hingga 1.400 orang per hari selama periode Januari hingga September 2024, dengan jumlah terendah tercatat pada Agustus 2024. Jumlah ini jauh di bawah target yang ditetapkan, yaitu 7.500 penumpang per hari (Syafei & Arief, 2024).



Gambar 2. Data Akumulasi Kedatangan dan Keberangkatan Penumpang di Bandara Kertajati

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat (2024)

Jumlah penumpang tertinggi terjadi pada November 2023, dengan kedatangan 24.352 orang dan keberangkatan 25.336 orang. Penurunan signifikan terjadi pada Agustus 2024, dengan kedatangan hanya 13.179 orang dan keberangkatan 11.175 orang. Hal ini bisa disebabkan oleh faktor musiman atau kurangnya jadwal penerbangan. Pola fluktuatif menunjukkan adanya faktor eksternal yang mempengaruhi pergerakan penumpang, seperti promosi, ketersediaan rute, serta kepercayaan masyarakat terhadap bandara sebagai pilihan transportasi utama.



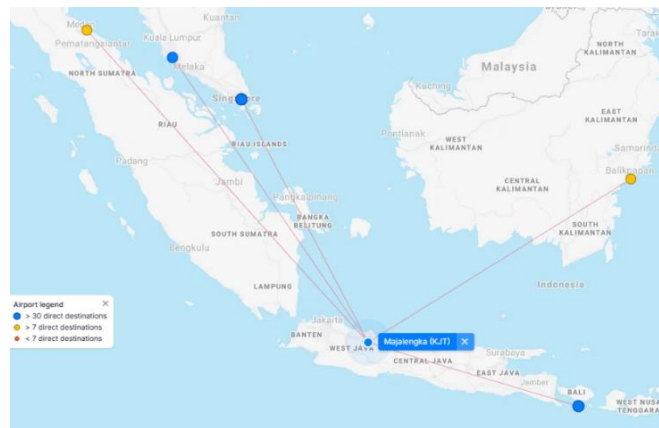
Gambar 3. Data Akumulasi Kedatangan dan Keberangkatan Kargo di Bandara Kertajati

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat (2024)

Lonjakan besar terjadi pada Januari 2024 dengan kedatangan dan keberangkatan kargo mencapai 341.910 kg, yang menunjukkan adanya aktivitas logistik skala besar, kemungkinan dari proyek ekspor-impor atau peningkatan arus barang menjelang Tahun Baru. Penurunan drastis terlihat pada Oktober 2023 dan Februari 2024, yang bisa disebabkan oleh berkurangnya permintaan atau keterbatasan fasilitas pengelolaan kargo. Tren volume kargo mengalami kenaikan pada pertengahan tahun, terutama dari Maret hingga Juli 2024, yang bisa dikaitkan dengan peningkatan aktivitas perdagangan atau musim panen komoditas tertentu.

Selain itu, penerbangan kargo di Bandara Kertajati juga belum mencapai target yang diharapkan. Berdasarkan data Dishub Jabar, rata-rata volume kargo yang masuk dan keluar dari Bandara Kertajati hanya berkisar antara 159 hingga 367 ton per bulan selama periode yang sama, sedangkan target yang ditetapkan adalah 1.000 ton per bulan (Oswaldo, 2021). Berdasarkan data tersebut maka dapat disimpulkan bahwa kurang optimalnya pengoperasian Bandara Kertajati disebabkan oleh rendahnya jumlah penumpang dan kargo yang memanfaatkan bandara ini sebagai fasilitas transportasi.

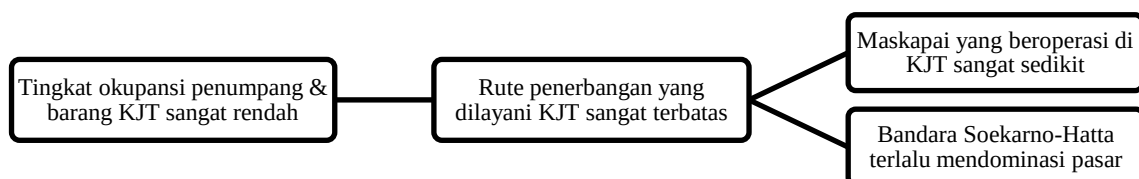
Selain jumlah pengguna, data dari PT. Bandarudara Internasional Jawa Barat (Perseroda), sebagai pengelola Bandara Kertajati, dan agen perjalanan daring menunjukkan bahwa jumlah rute penerbangan yang dilayani dari Bandara Kertajati masih sangat terbatas. Saat ini, bandara tersebut hanya melayani 3 rute domestik langsung, yaitu ke Denpasar, Medan, dan Balikpapan, serta 2 rute internasional, yakni Malaysia dan Singapura. Selain itu, hanya 5 maskapai yang beroperasi di BIJB, yaitu Super Air Jet, Citilink, AirAsia, Malaysia Airlines, dan Scoot. Keterbatasan ini berdampak pada preferensi penumpang, di mana mereka yang tinggal di sekitar Bandara Kertajati tetapi memiliki tujuan di luar rute yang tersedia cenderung memilih bandara lain, seperti Bandara Soekarno-Hatta, yang menawarkan lebih banyak pilihan rute domestik maupun internasional.



Gambar 4. Rute Penerbangan Langsung (*direct*) dari/ke Bandara Kertajati

Sumber: FlightConnections (2024)

Pohon masalah pada Gambar-4 menggambarkan permasalahan utama yang dihadapi oleh Bandara Kertajati, yaitu tingkat okupansi penumpang dan barang yang sangat rendah. Kondisi ini disebabkan oleh terbatasnya rute penerbangan yang dilayani di bandara tersebut. Faktor utama yang memengaruhi keterbatasan rute penerbangan adalah jumlah maskapai yang beroperasi di KJT yang sangat sedikit, serta dominasi pasar oleh Bandara Soekarno-Hatta (CGK). Bandara Soekarno-Hatta, sebagai hub utama, mendominasi pasar penerbangan domestik dan internasional, sehingga menurunkan daya saing Bandara Kertajati.

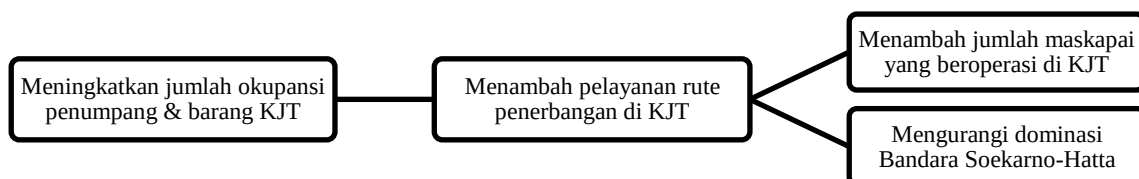


Gambar 5. Pohon Permasalahan BIJB

Sumber: Penulis (2024)

Perumusan Tujuan

Berdasarkan permasalahan yang telah dijelaskan sebelumnya, penelitian ini menerapkan metode pohon tujuan untuk merumuskan solusi. Secara garis besar, prosedur penyusunan pohon tujuan dilakukan dengan mengidentifikasi permasalahan atau "perilaku yang berkontribusi" pada munculnya masalah, kemudian mengubahnya menjadi tujuan yang mencerminkan "perilaku yang diharapkan" untuk mengatasi masalah tersebut. Metode ini mengubah masalah menjadi tujuan yang ingin dicapai. Dengan kata lain, kalimat masalah diubah menjadi kalimat tujuan yang positif.



Gambar 6. Pohon Tujuan Bandara Kertajati

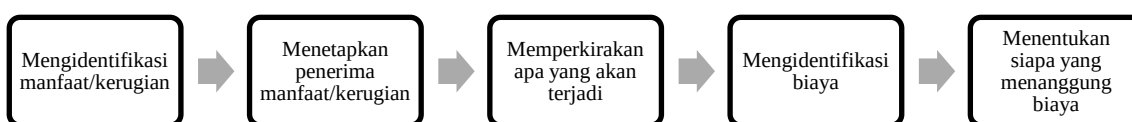
Sumber: Penulis (2024)

Tujuan utama yang ingin dicapai adalah meningkatkan jumlah penumpang dan barang di Bandara Kertajati. Tujuan utama ini dapat dicapai dengan menambah pelayanan rute penerbangan di bandara. Analisis Dampak Regulasi Pembukaan Rute Penerbangan Dari Dan Menuju Bandara Kertajati

Untuk mewujudkan hal tersebut, diperlukan dua langkah strategis, yaitu meningkatkan jumlah maskapai yang beroperasi di Bandara Kertajati guna menambah variasi dan kapasitas penerbangan, serta mengurangi dominasi Bandara Soekarno-Hatta agar Bandara Kertajati dapat lebih kompetitif dan menjadi pilihan utama bagi pengguna transportasi udara di wilayah sekitarnya.

Analisis Manfaat dan Biaya

Analisis manfaat dan biaya merupakan langkah krusial dalam proses peninjauan ulang suatu regulasi. Melalui analisis ini, kita dapat membandingkan semua alternatif tindakan untuk diketahui alternatif mana yang mampu memberikan manfaat paling besar pengukuran manfaat dan biaya dapat dilakukan dengan tiga cara, yakni pengukuran secara kualitatif, pengukuran secara kuantitatif tanpa mendasarkan pada satuan mata uang (non rupiah), atau pengukuran secara kuantitatif berdasarkan satuan mata uang (rupiah). Secara ideal, semua manfaat dan biaya sebaiknya dinyatakan dalam bentuk nilai kuantitatif untuk memudahkan perbandingan. Namun, dalam praktiknya, tidak semua aspek dapat diukur secara kuantitatif. Oleh karena itu, pendekatan yang menggabungkan analisis kualitatif dan kuantitatif dapat menjadi solusi yang lebih efektif. Langkah-langkah dalam menganalisis manfaat dan biaya setiap alternatif solusi adalah sebagai berikut:



Gambar 7. Langkah-langkah Analisis Biaya dan Manfaat

Sumber: BAPPENAS (2009)

Perumusan Alternatif

Terdapat berbagai alternatif tindakan yang dapat dilakukan untuk mengatasi permasalahan yang ada. Tindakan tersebut dapat berupa peraturan, non peraturan, atau bahkan tidak melakukan tindakan apapun (*do nothing*). Tahap ini bertujuan untuk mengidentifikasi berbagai alternatif tindakan yang dapat digunakan untuk mencapai tujuan yang telah dirumuskan sebelumnya. Fokusnya bukan pada menentukan metode atau tindakan tertentu yang akan dipilih, melainkan pada menyusun daftar beragam cara atau pendekatan yang dapat digunakan untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Untuk mencapai tujuan utama, yakni “Meningkatkan Jumlah Okupansi Penumpang dan Barang di Bandara Kertajati”, terdapat beberapa alternatif tindakan yang dapat dipertimbangkan, masing-masing dengan manfaat dan biaya yang berbeda.

Dengan mempertimbangkan manfaat dan biaya dari masing-masing alternatif tindakan, pihak terkait dapat membuat keputusan yang paling efektif dan efisien untuk mencapai tujuan meningkatkan jumlah okupansi penumpang dan barang di Bandara Kertajati. Setiap alternatif memiliki kelebihan dan kekurangan yang perlu dianalisis secara mendalam untuk memastikan kebijakan yang diambil membawa manfaat maksimal bagi masyarakat dan ekonomi lokal. Berikut adalah tabel analisis manfaat dan biaya untuk masing-masing alternatif tindakan untuk tiap stakeholder terkait, yang bertujuan untuk peningkatan okupansi penumpang dan barang di Bandara Kertajati.

Tabel 1. Analisis Manfaat dan Biaya tiap Alternatif

Alternatif 1: Tidak melakukan perubahan apapun (<i>do nothing</i>)				
Stakeholder	Manfaat/Kerugian	+ / 0 / -	Biaya	+ / 0 / -
Pemerintah		0		0
PT. BIJB	Okupansi terus menurun	-	o Pendapatan berkurang	-

			o Biaya operasional bandara tinggi	-
Maskapai	Okupansi terus menurun	-	Biaya operasional & perawatan pesawat tinggi	-
Penumpang		0		0
Usaha Logistik		0		0

Sumber: Penulis (2024)

Alternatif tindakan yang pertama adalah tidak melakukan perubahan apapun. Meskipun pendekatan ini tidak memerlukan biaya tambahan, potensi penurunan jumlah penumpang dan barang tetap tinggi, dan kesempatan untuk meningkatkan pendapatan hilang.

Tabel 2. Alternatif 2: Melakukan promosi, kerja sama tanpa regulasi formal, dan peningkatan fasilitas

Stakeholder	Manfaat/Kerugian	+ / 0 / -	Biaya	+ / 0 / -
Pemerintah	o Daya tarik Jawa Barat meningkat	+	o Biaya promosi	-
	o Investasi & pemeliharaan		o Biaya negosiasi & insentif	-
		+	o Biaya investasi & pemeliharaan	-
			o Penerimaan pajak	+
PT. BIJB	o Okupansi meningkat	+	o Biaya promosi	-
	o Tenaga kerja meningkat	+	o Biaya negosiasi & insentif	-
	o Citra dan reputasi membaik	+	o Biaya investasi & pemeliharaan	-
			o Pendapatan meningkat	+
Maskapai	o Jumlah penumpang & barang meningkat	+	o Biaya promosi	-
			o Pendapatan meningkat	+
	o Kemudahan perizinan	+	o Potensi kerugian	-
Penumpang	o Pilihan rute bervariasi	+		0
	o Harga tiket bersaing	+		
	o Aksesibilitas & kenyamanan meningkat	+		
Usaha Logistik	o Aksesibilitas lebih mudah	+		0
	o Efisiensi harga	+		

Sumber: Penulis (2024)

Alternatif kedua adalah melalui tindakan non-peraturan. Kampanye promosi dan pemasaran dapat meningkatkan kesadaran dan minat masyarakat serta pelaku bisnis terhadap Bandara Kertajati. Meskipun ini membutuhkan biaya signifikan untuk kampanye dan sumber daya untuk pelaksanaannya, manfaatnya adalah peningkatan jumlah penumpang dan barang. Selain itu, kerjasama dengan maskapai dan agen perjalanan dapat menawarkan paket perjalanan yang menarik, meskipun membutuhkan negosiasi dan insentif. Peningkatan fasilitas dan layanan di bandara juga dapat meningkatkan kepuasan penumpang dan daya tarik bandara, meskipun memerlukan investasi besar dan biaya pemeliharaan.

Tabel 3. Alternatif 3 Skema subsidi, insentif, pengalihan rute penerbangan, dan pengembangan infrastruktur

Stakeholder	Manfaat/Kerugian	+ / 0 / -	Biaya	+ / 0 / -
Pemerintah	Potensi penolakan dari maskapai, Bandara Soetta, usaha logistik, maupun masyarakat	-	o Subsidi	-
			o Pembangunan infrastruktur	-
PT. BIJB	o Okupansi meningkat	+	Biaya pembangunan infrastruktur	-
	o Tenaga kerja meningkat	+		
	o Citra dan reputasi membaik	+		
Maskapai	o Meningkatkan jumlah penerbangan dan penumpang di Bandara Kertajati	+	o Biaya perizinan	-
	o Mengurangi jumlah penerbangan dan penumpang di Bandara Soetta	-	o Biaya operasional armada	-
Operator CGK	Okupansi menurun	-	Potensi kerugian	-
Penumpang	o Pilihan rute bervariasi	+		0
	o Harga tiket bersaing	+		
	o Aksesibilitas & kenyamanan meningkat	+		
Usaha Logistik	o Aksesibilitas lebih mudah	+		0
	o Efisiensi harga	+		

Keterangan: + = Berdampak positif, 0 = tidak berdampak, - = Berdampak negatif

Sumber: Penulis (2024)

Alternatif ketiga melibatkan tindakan peraturan. Memberikan subsidi dan insentif kepada maskapai dapat meningkatkan jumlah penerbangan dan penumpang, namun membutuhkan anggaran pemerintah dan pengawasan yang ketat. Regulasi pengalihan rute penerbangan dari bandara lain ke Bandara Kertajati dapat meningkatkan okupansi, tetapi mungkin menghadapi resistensi dari maskapai dan penumpang yang sudah terbiasa dengan rute lama. Pengembangan infrastruktur pendukung seperti jalan tol dan transportasi umum dapat meningkatkan aksesibilitas dan kenyamanan penumpang, serta mendorong pertumbuhan ekonomi di sekitar bandara, meskipun membutuhkan investasi besar dan waktu yang lama untuk pembangunan.

KESIMPULAN

Penelitian ini merangkum temuan utama mengenai implementasi kebijakan intensifikasi pemungutan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB) dari kendaraan yang tidak melakukan daftar ulang (KTMDU) di Kabupaten Cirebon. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kebijakan ini belum berjalan secara optimal, disebabkan oleh kurangnya koordinasi antarinstansi, rendahnya kesadaran wajib pajak, serta keterbatasan sumber daya manusia dan teknologi dalam pemutakhiran data. Penelitian ini menekankan pentingnya kolaborasi antara berbagai pihak, termasuk pemerintah daerah, kepolisian, dan masyarakat, untuk meningkatkan efektivitas pemungutan pajak. Rekomendasi yang diajukan mencakup optimalisasi strategi sosialisasi, penguatan koordinasi lintas sektor, serta penerapan insentif bagi wajib pajak agar lebih patuh dalam melakukan daftar ulang kendaraan mereka. Selain Analisis Dampak Regulasi Pembukaan Rute Penerbangan Dari Dan Menuju Bandara Kertajati

itu, kebijakan yang lebih adaptif dan berbasis teknologi diharapkan dapat diterapkan tidak hanya di Kabupaten Cirebon, tetapi juga di daerah lain yang menghadapi permasalahan serupa dalam pemungutan pajak kendaraan bermotor.

DAFTAR PUSTAKA

- Aldi Rahmadan, Agus Subagyo, dan Dadang Sufianto. "Dampak Pembangunan Bandara Internasional Jawa Barat Kertajati terhadap Peningkatan Pendapatan Asli Daerah di Kabupaten Majalengka." *Jurnal Prinsip*, vol. 1, no. 1, 2024, hlm. 184-198. DOI: <https://doi.org/10.36859/prinsip.v1i1.2929>
- Bao, D., Hua, S., & Gu, J. (2016). Relevance of airport accessibility and airport competition. *Journal of Air Transport Management*, 55, 52–60. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2016.04.009>
- BAPPENAS. (2009). Pedoman Penerapan Regulatory Impact Assessment (RIA).
- Bilotkach, V. (2015). Are airports engines of economic development? A dynamic panel data approach. *Urban Studies*, 52(9), 1577–1593. <https://doi.org/10.1177/0042098015576869>
- Díaz Olariaga, C., dan Alonso-Malaver, E. Kebijakan Bandara dan Dampak Sosioekonomi di Kolumbia. Bogota: Universidad Nacional de Colombia, 2021. DOI:10.1111/rsp3.12483
- Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat. (2024). Laporan Umum Bandara Kertajati.
- FlightConnections. (2024). Rute Penerbangan dari Majalengka (KJT). <https://www.flightconnections.com/flights-from-majalengka-kjt>
- Haq, M. "Dampak Bandara Internasional Jawa Barat terhadap Wilayah Sekitarnya." *CR Journal*, vol. 7, no. 1, 2021, hlm. 37-50.
- May, T., Matthews, B., Lindsey, R., De Palma, A., Matthes, A., Seidel, T., Wieland, B., Kallioinen, J., & Moilanen, P. (2004). Theoretical and Practical Approaches to Institutional Analysis. <http://www.strafica.fi/tipp>
- Nurkholidah, A. F., dan Pratiwi, P. H. "Dampak Sosial Ekonomi Pembangunan Bandara Internasional Yogyakarta bagi Masyarakat Purworejo." *DIMENSIA: Jurnal Kajian Sosiologi*, vol. 9, no. 1, 2020, hlm. 46-60. 10.21831/dimensia.v9i1.38930
- Oswaldo, G. (2021, Desember 22). Penerbangan Kargo Perdana, Bandara Kertajati Digadang Jadi Pusat Logistik. <https://finance.detik.com/infrastruktur/d-5866041/penerbangan-kargo-perdana-bandara-kertajati-digadang-jadi-pusat-logistik>
- Rama Arianto Widagdo, Faizah Finur Fithriah, dan Eka Jatnika Sundana. "Konsep Pengembangan Kawasan REBANA: Memisahkan Fungsionalitas dan Masyarakat Desa Terdampak Pembangunan Bandara Internasional Lombok Praya." *Jurnal Sosiologi Pendidikan Humanis*, vol. 1, 2020, hlm. 57-70. DOI: <https://doi.org/10.29313/jrpwk.v3i2.3299>
- Rd Arasheila Ramanya, dkk. "Kajian Pemindahan Rute Penerbangan Bandar Udara terhadap Kepuasan dan Nilai Pelanggan." *Jurnal Talenta Sipil*, vol. 4, no. 2, 2019, hlm. 52-60. DOI: <http://dx.doi.org/10.33087/talentasipil.v6i1.149>
- Ricardianto, P., Martagani, M., Teweng, N. M., Maemunah, S., & Kurniawan, J. S. (2021). Strategy to Increase Passenger Attractiveness at Kertajati International Airport, West Java. *Journal of Research in Humanities and Social Science*, 9(9), 31–37.
- Syafei, F. R., & Arief, T. M. V. (2024, Maret 12). Jumlah Penumpang BIJB Kertajati Masih Jauh dari Target, Rute Penerbangan Bakal Ditambah. https://bandung.kompas.com/read/2024/03/13/132504178/jumlah-penumpang-bijb-kertajati-masih-jauh-dari-target-rute-penerbangan#google_vignette