

PERINGATAN Hari Teknologi Nasional ke-22 di Makassar pada 10 Agustus lalu mengusung tema pembangunan maritim berbasis pengetahuan. Pemilihan tema tersebut semakin mempertegas bagaimana pentingnya penguasaan iptek di sektor maritim bagi bangsa Indonesia. Salah satu pilar maritim yang tentunya sangat vital ialah pengembangan iptek untuk sektor transportasinya khususnya transportasi udara.

Tuntutan akan pentingnya penguasaan iptek untuk transportasi udara dalam konteks maritim continental bahkan diisyaratkan langsung oleh Presiden Pertama RI Soekarno dalam pidatonya di Hari Penerbangan Nasional 9 April 1962.

Bung Karno mengatakan, "...bangsa yang kuat jikalau ia jaya bukan saja di lapangan komunikasi darat, tetapi juga di lapangan komunikasi laut, dan di dalam abad ke-20 ini dan seterusnya di lapangan komunikasi udara."

Cita-cita Bung Karno Indonesia jaya dalam industri penerbangan hampir terwujud, khususnya ketika pada 10 Agustus 1995, IPTN berhasil melakukan maiden flight (uji terbang perdana) pesawat N-250 yang merupakan karya terbaik anak bangsa. Namun sayang, pada 15 Januari 1998, bantuan pendanaan untuk Program N-250 akhirnya dihentikan. Setelah berlalu lebih kurang 13 tahun dari masa kelamnya, mulai 2011 hingga era pemerintahan Jokowi-JK, industri pesawat terbang nasional kembali mendapat angin segar dengan dimasukkannya N-219 di dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019. Dukungan tersebut sangat penting mengingat kebutuhan pasar domestik untuk pesawat terbang sangat besar. Selama 2014-2015, jumlah rute penerbangan perintis terus naik hingga menjadi 217 rute penerbangan. Ditambah lagi, pangsa pasar Asia Pasifik juga sangat menjanjikan karena diperkirakan hingga 2022 diperlukan sejumlah 118 pesawat sekelas N-219.

Namun sayang, berdasarkan master phasing plan N-219 diketahui, milestone pengembangan N-219 yang telah dimulai pada 2009 meleset termasuk jadwal maiden flight. Padahal, sejatinya PTDI telah menerima 200 letters of intent. Namun, belum ada satu pun Lol tersebut yang dibuatkan kontrak jual beli disebabkan pesawatnya belum melakukan maiden flight. Padahal, jika penyelesaian sertifikasi dan terbang perdananya semakin mundur, produksi pesawat pun akan mundur. Hal ini tentu menyebabkan peluang pesaingnya dalam merebut ceruk pasar N-219 semakin besar. Apalagi dengan munculnya pesawat Y-12F buatan Harbin Aircraft Industry, anak perusahaan Aviation Industry Corporation of China (AVIC). Y-12F menjadi satu-satunya pesaing N-219 setelah pesawat twin otter The de Havilland Canada (DHC)-6 200 dari Kanada yang akan pensiun.

Sejatinya, initial design Y-12F dilakukan hanya empat tahun lebih awal, yaitu pada 2005. Namun, tidak sebagaimana yang terjadi pada N-219, pada 2010 atau lima tahun setelah initial design dimulai, Harbin berhasil melakukan maiden flight untuk enam prototipe Y-12F. Bahkan, pada 22 Februari 2016, Y-12F akhirnya mendapatkan sertifikasi FAAR Part 23 (Federal Airworthiness Authority) Amerika Serikat yang merupakan syarat untuk masuk pasar internasional.

Pertanyaannya, apa rahasia Tiongkok dengan Y-12F mereka? Menurut studi yang pernah penulis lakukan pada 2015, keberhasilan Tiongkok dalam industri pesawat terbang mereka termasuk Harbin dan AVIC disebabkan harmonisasi antar-institutional arrangement (level kebijakan), yaitu kebijakan level nasional dan sektor yang ditopang dengan political will.

### **Kebijakan nasional Tiongkok**

Menurut Stewart et al (2007), kebijakan pengembangan industri pesawat terbang di Tiongkok dituangkan secara tegas baik di dalam dokumen perencanaan pembangunan lima tahun (2006-2010) maupun di dalam dokumen perencanaan pembangunan iptek jangka panjang (2006-2020). Selain itu, pemerintah Tiongkok mengeluarkan paket kebijakan cross-industry subsidies untuk high tech industry, dengan industri pesawat terbang salah satunya.

Pemerintah Tiongkok menyediakan The Central Foreign Trade Development Fund. Tujuannya ialah memberikan bantuan pendanaan, terutama untuk perdagangan luar negeri bagi produk-produk high-tech Tiongkok termasuk skim untuk pengadaan dan pembelian pesawat terbang. Pendanaan itu kemudian dikelola di antaranya melalui anak perusahaan Industrial and Commercial Bank of China (ICBC), yaitu ICBC Leasing.

### **Political will**

Dukungan pemerintah nasional Tiongkok terhadap pengembangan industri pesawat terbang komersial sangat tinggi. Contoh ialah komitmen pemerintah Tiongkok menggunakan pesawat long range Jet Avic dengan kapasitas 150 penumpang untuk pasar domestik (Steenhuis dan Bruijn, 2004). Begitupun untuk Y-12F, pesawat ini dikabarkan telah menerima sekitar 50 order yang sebagian besarnya untuk pasar domestik. Bahkan, dalam diskusi penulis dengan peneliti dari salah satu pusat teknologi penerbangan, Tiongkok tidak segan-segan membeli perusahaan kompetitor mereka dengan tujuan menjadi penyuplai tunggal untuk satu jenis pesawat.

Kesimpulan penulis, selain political will, dukungan lembaga pendanaan merupakan faktor pembeda yang sangat nyata di belakang pengembangan N-219 dan Y-12F. Berdasarkan penelitian Getar Danishswara dan Anugerah Akbar Darmawan (2014), sampai saat ini peraturan pemerintah yang mengatur pembebanan hipotek atas pesawat terbang sebagaimana disebutkan dalam Pasal 13 ayat (3) UU No 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan belum direalisasikan. Dengan kata lain, hingga kini, pesawat terbang atau helikopter belum bisa dijadikan sebagai jaminan pelunasan suatu utang.

Dengan political will yang kuat dan keberadaan lembaga pendanaan, sembari tetap meningkatkan tata kelola dan manajemen PT DI sendiri, harapan untuk melihat N-219 sebagai salah satu kekuatan maritim yang merupakan amanah Nawa Cita Jokowi-JK segera mengudara adalah suatu keniscayaan. Semoga

**Oleh : Muhammad Athar Ismail Muzakir**

**Kepala Seksi Kebijakan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi, Direktorat Jenderal Penguatan Riset dan Pengembangan**

Sumber: Koran Media Indonesia Halaman 6, terbit tanggal 12 Agustus 2017