

TANTANGAN PENGEMBANGAN JEMBATAN UDARA DI PROVINSI PAPUA

¹Sugiarti, ²Joni Gusmali, ³Siti Asriati

^{1,2,3}Sekolah Tinggi Penerbangan Aviassi, Jakarta, Indonesia

¹ugiart77@gmail.com, ²jonigus@stp_aviasi.ac.id, ³siti.asriati@gmail.com

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisa tentang gambaran mengenai tantangan pengembangan jembatan udara di Provinsi Papua. Berdasarkan data yang diperoleh, Provinsi Papua memiliki kekayaan sumber daya alam yang berlimpah namun sedikit sumber daya manusia. Berbagai potensi yang dimiliki daerah sangat banyak sehingga dapat dijadikan sumber acuan untuk menjadikan jembatan udara di Papua semakin berkembang. Untuk penelitian ini menggunakan teknik analisa data dengan Metode Kualitatif. Berdasarkan hasil analisa, diperoleh data bahwa Potensi yang dimiliki Provinsi Papua untuk mengembangkan jembatan udara adalah bandara sejumlah 70 (tujuh puluh) termasuk 4 (empat) bandar udara internasional yaitu Bandara Frans Kaisiepo (BIK) di Biak Numfor, Bandara Sentani (DJJ) di Jayapura, Bandara Mopah (MKQ) di Merauke, dan Bandara Mozes Kilangin Timika (TIM) di Mimika, Papua. Rata-rata kargo berangkat per pesawat dari Biak 140 kg, dari Jayapura 4650 kg, dari Merauke 200 kg, dan dari Timika 930 kg. Angka ini menunjukkan bahwa sebagian besar angkutan barang di Papua berpotensi diangkut dengan pesawat udara kargo tanpa awak (Drone Kargo) dengan ukuran sekali angkut mulai dari sekitar 150 kg. Dengan demikian terdapat tantangan yang perlu segera dihadapi dengan cara mewujudkan sistem transportasi udara berupa pengembangan jembatan udara di Wilayah Papua dengan memasukkan potensi pemakaian Drone Kargo. Kendala yang dihadapi oleh Papua dalam mengembangkan jembatan udara adalah adanya empat akar masalah yang menjadi pemicu terus terjadinya konflik kekerasan di kawasan Papua. Permasalahan pertama adalah marjinalisasi yang terjadi terhadap masyarakat Papua. Akibatnya, terjadi ketidakseimbangan yang dialami masyarakat Papua dalam sisi hubungan daerah dengan pusat. Kedua, terjadinya kegagalan pembangunan yang bisa dilihat dari ketidaksetaraan hasil pembangunan. Ketiga, persoalan status politik Papua. Adapun faktor keempat adalah masalah pelanggaran HAM. Selain itu letak geografis Papua yang diapit oleh pegunungan dan banyak lereng yang terjal sehingga pembangunan sarana infrastruktur terhambat. Sedangkan upaya yang harus dilakukan untuk mengatasi kendala tersebut adalah harus adanya upaya perbaikan kerja sama antara Pemerintah Daerah Papua dan Pemerintah Pusat. Saat ini kerja sama sudah terarah lebih baik. Salah satu upaya yang saat ini akan diwujudkan adalah menjadikan Papua sebagai Provinsi yang berkembang dengan menata sistem transportasi udara nasional yang terarah dan berkesinambungan melalui program pengembangan rute jembatan udara di Papua. Selain itu juga, adanya kerja sama dari dalam negeri dan luar negeri terkait sumber daya alam Papua yang melimpah. Sehingga dengan adanya proyek-proyek tersebut dapat menambah pendapatan daerah dan pendapatan pusat untuk pemerataan dalam pembangunan desa dalam rangka mewujudkan masyarakat yang adil dan makmur.

Kata kunci : tantangan, pengembangan, jembatan udara

A. PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara besar yang kaya akan sumber daya. Bukan hanya sumber daya alam yang dimiliki namun sumber daya manusia juga. Keanekaragaman sumber daya manusia bisa terlihat dari suku-suku yang ada di negara kepulauan ini. Suku-suku yang ada di

Indonesia terdapat pada setiap provinsi yang ada di Indonesia. Wilayah Papua dibagi ke dalam dua provinsi yaitu Papua dan Papua Barat. Papua sebagai salah satu provinsi dari 34 provinsi yang ada di Indonesia merupakan provinsi yang terluas wilayahnya.

Papua memiliki luas wilayah sebesar 319.036.05 km², lebih tiga kali dari luas pulau Jawa. Papua memiliki 29 kabupaten / kota dengan jumlah penduduk sebesar 4.303.707 jiwa pada tahun 2020.

Papua terletak di pulau Nugini Bagian Barat (*west new guinea*). Papua memiliki kelompok suku asli yang terdiri dari 255 suku dengan bahasa yang masing-masing berbeda. Kata Papua berasal dari bahasa Melayu yang berarti rambut keriting, gambaran yang merujuk kepada penampilan fisik suku-suku asli.

Untuk Bandar udara, Papua memiliki lebih dari 70 bandara termasuk 4 (empat) bandar udara internasional yaitu Bandara Frans Kaisiepo (BIK) di Biak Numfor, Bandara Sentani (DJJ) di Jayapura, Bandara Mopah (MKQ) di Merauke, dan Bandara Mozes Kilangin Timika (TIM) di Mimika, Papua.

Menurut Kementerian Perhubungan (Kemenhub) melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Udara menyebutkan akan membuat proyek prioritas tahun 2022 melalui pembangunan 37 rute "jembatan" udara di Papua.

Menurut Badan Pusat Statistik Provinsi Papua, lalu lintas udara berupa pergerakan penumpang pada bulan Januari dan Februari 2022 di 3 (tiga) bandara yaitu Bandara Sentani, Bandara Mopah, dan Bandara Mozes Kilangin tercatat sebagai berikut: "Jumlah penumpang yang berangkat menggunakan angkutan udara dalam negeri pada Februari 2022 tercatat sebanyak 76.391 orang atau turun 21,01 persen dibanding Januari 2022 yang sebanyak 96.705 orang. Dilihat menurut bandara, jumlah penumpang yang berangkat melalui Bandara Sentani di Jayapura tercatat sebanyak 46.482 orang, penumpang yang berangkat melalui Bandara Mopah di Merauke sejumlah 8.481 orang, dan jumlah penumpang yang berangkat

melalui Bandara Mozes Kilangin di Mimika sebanyak 21.428 orang. Jumlah penumpang yang datang dengan menggunakan angkutan udara dalam negeri pada Februari 2022 tercatat sebanyak 92.373 orang atau turun 28,25 persen bila dibandingkan Januari 2022 yang sebanyak 128.751 orang. Jumlah penumpang yang datang pada Februari 2022 tercatat sebanyak 59.676 orang di Bandara Sentani, 8.997 orang di Bandara Mopah, dan 23.700 orang di Bandara Mozes Kilangin.

Sedangkan untuk pergerakan kargo, bongkar dan muat barang tercatat sebagai berikut: Volume barang yang dimuat pada Februari 2022 tercatat sebesar 11.153 ton atau turun 16,89 persen dibandingkan Januari yang sebesar 13.420 ton. Di Bandara Sentani, volume muat barang pada Februari 2022 sebesar 9.917 ton atau turun 11,23 persen dibandingkan Januari 2022 sebesar 11.172 ton. Di Bandara Mopah, volume muat barang sebesar 78 ton atau naik 61,73 persen dibandingkan Januari yang sebesar 48 ton. Di Bandara Mozes Kilangin, volume muat barang sebesar 1.158 ton atau turun 47,36 persen dibandingkan Januari yang sebesar 2.199 ton. Volume muat barang kumulatif Januari-Februari 2022 sebesar 24.573 ton, naik sebesar 24,68 persen bila dibandingkan dengan Januari-Februari 2021. Sementara itu, volume barang yang dibongkar pada Februari 2022 sebesar 1.522 ton atau turun 8,18 persen dibanding bulan Januari 2022. Di Bandara Sentani, volume bongkar barang pada Februari 2022 sebesar 1.061 ton atau turun 2 persen dibandingkan Januari 2022. Di Bandara Mopah, volume bongkar barang sebesar 100 ton atau turun 11,41 persen dibanding bulan sebelumnya. Di Bandara Mozes Kilangin, volume bongkar barang pada Februari 2022 sebesar 361 ton atau turun 21,89 persen dibandingkan Januari 2022."

Bersumber dari Statistik Angkutan Udara pada Tabel Statistik Angkutan Udara Siaga Covid-19 Badan Pusat Statistik (BPS) diolah data sepuluh hari pertama bulan April 2022 di Papua, Terkait penerbangan kargo berangkat dari bandar udara di Papua dapat diketahui antara lain:

1. Bandara yang termasuk siaga Covid adalah: Biak, Jayapura, Timika, dan Merauke.
2. Rata-rata kargo berangkat dari Biak adalah 700 kg per hari, turun 27% dari periode yang sama pada tahun sebelumnya.
3. Rata-rata kargo berangkat dari Jayapura adalah 279.5 ton, naik 42% dari periode yang sama pada tahun sebelumnya.
4. Rata-rata kargo berangkat dari Merauke adalah 1.6 ton, naik sedikit (0.05 %) dari periode yang sama pada tahun sebelumnya.
5. Rata-rata kargo berangkat dari Timika adalah 33.8 ton, naik 22,49% dari periode yang sama pada tahun sebelumnya.
6. Bila dibandingkan dengan angka kargo berangkat per pesawat maka diketahui bahwa rata-rata kargo berangkat per pesawat dari Biak 140 kg, dari Jayapura 4,65 ton, dari Merauke 200 kg, dan dari Timika 930 kg.

Berdasarkan informasi dan data statistik tentang pergerakan penumpang dan kargo di Papua, maka merupakan tantangan yang harus diupayakan untuk mewujudkan sistem transportasi udara berupa pengembangan rute jembatan udara di Papua.

B. LITERATUR TEORI

Menurut KBBI, tantangan adalah hal atau objek yang menggugah tekad untuk meningkatkan kemampuan mengatasi masalah, atau hal atau objek yang perlu ditang-gulangi.

Menurut KBBI, pengembangan berasal dari kata kembang yang berarti proses, cara, perbuatan mengembangkan.

Menurut Menteri Perhubungan, jembatan udara adalah pelaksanaan angkutan udara kargo dari bandara ke bandara lainnya dan/atau dari bandara ke bandara di daerah tertinggal, terpencil, terluar, dan perbatasan.

Drone adalah pesawat tanpa awak yang dikendalikan dari jarak jauh dengan menggunakan komputer atau *remote control*, yang bisa digunakan untuk membawa muatan baik senjata maupun muatan lainnya. (Carafano:1-4).

Menurut Neil S. Grigg, infrastruktur yaitu sebuah sistem fisik yang menyediakan sarana pengairan, drainase, transportasi, bangunan gedung, dan fasilitas fisik yang diperlukan untuk bisa memenuhi berbagai keperluan dasar manusia, baik kebutuhan ekonomi maupun kebutuhan sosial. Menurut Robert J. Kodoatie, infrastruktur adalah suatu sistem yang menunjang sistem ekonomi dan sosial yang sekaligus menjadi perantara sistem lingkungan. Di mana sistem tersebut dapat digunakan sebagai salah satu dasar dalam mengambil kebijakan.

C. METODE PENELITIAN

Metode yang dipakai untuk penelitian ini adalah metode deskriptif kualitatif berdasarkan dari fakta yang menggambarkan tentang keadaan Papua yang sebenarnya.

Obyek dari penelitian ini adalah tentang aspek yang mendukung pengembangan rute jembatan udara di Papua. Di mana pengembangan rute jembatan udara di Papua merupakan tantangan tersendiri yang dihadapi oleh pemerintah daerah dan pemerintah pusat.

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan gambaran tersebut, perumusan masalah yang akan dijawab dalam penelitian ini adalah:

1. Potensi apakah yang dimiliki Provinsi Papua untuk mengembangkan jembatan udara
2. Kendala yang dihadapi oleh Provinsi Papua dalam mengembangkan jembatan udara
3. Upaya yang telah ditempuh oleh Provinsi Papua dalam mengembangkan jembatan udara

E. PEMBAHASAN

Dalam rangka mewujudkan rute jembatan udara tersebut, Papua harus memiliki potensi yang dapat mendukung pembangunan rute jembatan udara tersebut. Potensi yang dimiliki Papua antara lain infrastruktur, koperasi dan usaha kecil dan menengah (UKM), pariwisata, potensi perikanan dan kelautan, perindustrian dan perdagangan, potensi lahan subsektor tanaman pangan dan hortikultura, proyek investasi di Papua, dan pendapatan daerah.

Menurut Badan Pusat Statistik Provinsi Papua, Potensi desa (Podes) merupakan indikator yang sangat penting. Potensi desa ini bisa dilihat dengan kenaikan Indeks Pembangunan Desa (IDP) yang menggambarkan tingkat kemajuan atau perkembangan desa pada suatu waktu. Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 2015 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2015-2019 Pembangunan Desa dan Kawasan Perdesaan, Indeks Pembangunan Desa terdiri dari lima (5) dimensi yaitu:

- 1) Pelayanan Dasar,
- 2) Kondisi Infrastruktur,
- 3) Aksesibilitas/ Transportasi,
- 4) Pelayanan Umum, dan
- 5) Penyelenggaraan Pemerintahan Desa.

Tingkat perkembangan desa menurut IPD dikategorikan ke dalam tiga (3) status yaitu: Desa Mandiri, Desa Berkembang, dan Desa Tertinggal. Semakin tinggi IPD menunjukkan semakin mandiri desa tersebut. Jumlah desa mandiri di Provinsi Papua sebanyak 10 desa (0,18 persen), 693 desa berkembang (12,70 persen), dan 4.753 desa tertinggal (87,12 persen). Rata-rata IPD Provinsi Papua untuk Dimensi Transportasi 56,96; Dimensi Penyelenggaraan Pemerintahan Desa 52,30; Dimensi Pelayanan Umum 41,67 persen; Dimensi Pelayanan Dasar 25,05; dan Dimensi Kondisi Infrastruktur 18,49. Pendataan Potensi Desa 2018 mengumpulkan beragam informasi. Salah satu potensi desa/kelurahan yang disajikan terkait bidang pariwisata yaitu potensi wisata di desa/kelurahan. Podes 2018 mencatat ada 40 desa wisata di Provinsi Papua, meningkat dari tahun 2014 yang hanya 17 desa wisata. Pada bidang ekonomi, peningkatan terjadi pada desa/kelurahan yang memiliki Industri Kecil dan Mikro. Peningkatan terbesar terjadi pada Industri Makanan dan Minuman sebesar 77 persen (menjadi 244 desa/kelurahan). Pada sarana ekonomi lainnya juga terjadi peningkatan dibandingkan tahun 2014. Desa/kelurahan dengan keberadaan warung/toko kelontong, pasar dengan bangunan (permanen dan semi permanen), hotel/penginapan, toko/warung kelontong. Pada bidang kesehatan, desa dengan penyelenggaraan kegiatan posyandu sebulan sekali meningkat 18 persen dibandingkan tahun 2014 menjadi 2.012 desa/kelurahan. Pada bidang pendidikan, desa dengan keberadaan SD/MI sampai dengan SMU/MA dan SMK mengalami peningkatan. Peningkatan terbesar terjadi pada keberadaan SMU/MA. Dari segi pendidikan kepala desa/lurah, ada 1.817 kepala desa/lurah berpendidikan minimal SMU/ sederajat (meningkat 33 persen dibandingkan tahun 2014).

Menurut BPS Provinsi Papua, Nilai Tukar Petani (NTP) yang menunjukkan

daya tukar (*term of trade*) dari produk pertanian dengan barang dan jasa yang dikonsumsi maupun untuk biaya produksi, terdata bahwa NTP Papua Maret 2022 tercatat turun 0,11 persen menjadi 101,13 dibandingkan NTP Februari 2022. Dilihat menurut subsektornya, perubahan angka indeks yang terjadi yaitu subsektor tanaman pangan turun 0,30 persen, subsektor hortikultura naik 1,39 persen, subsektor tanaman perkebunan rakyat turun 0,36 persen, subsektor peternakan turun 0,11 persen, dan subsektor perikanan turun 0,09 persen.

Menurut BPS Provinsi Papua dalam kegiatan pariwisata, Tingkat penghunian kamar (TPK) hotel bintang di Papua selama Februari 2022 mencapai 37,66 turun sebesar 1,88 poin dibanding bulan sebelumnya yang sebesar 39,54 persen. Penurunan terjadi pada kelas bintang 3 yaitu sebesar 12,40 poin, sementara kelas bintang satu, bintang dua dan bintang empat meningkat sebesar 1,00 pada bintang satu, 12,16 pada bintang dua dan 4,80 pada bintang empat. Jika dibanding bulan yang sama tahun sebelumnya, TPK hotel bintang pada Februari 2022 naik 5,02 poin. Kenaikan TPK terjadi pada tiga kelas, sementara satu kelas mengalami penurunan. Bintang satu naik 7,97 poin, bintang dua naik 21,29 poin dan bintang empat naik 17,03 poin. Sementara pada bintang tiga turun 0,94.

Sehubungan dengan tantangan dalam pengembangan rute jembatan udara maka infrastruktur yang sudah dimiliki Papua berupa bandara terdiri dari:

1. Bandara Aboge di Mappi, Papua.
2. Bandara Aboy (ABY) di Pegunungan Bintang, Papua.
3. Bandara Aboyaga di Kabupaten Dogiyai, Papua.
4. Bandara Akimuga (AKM) di Mimika, Papua.
5. Bandara Alama di Mimika, Papua.

6. Bandara Ambisibil, di Pegunungan Bintang, Papua.
7. Bandara Anggruk di Yahukimo, Papua.
8. Bandara Apalapsili di Yalimo, Papua.
9. Bandara Batom (BXM) di Pegunungan Bintang, Papua.
10. Bandara Benawa di Yalimo, Papua.
11. Bandara Beoga (BXG) di Puncak, Papua.
12. Bandara Bilorai (UGU) di Intan Jawa, Papua.
13. Bandara Bokondini (BUI) di Tolikara, Papua.
14. Bandara Bomakia (BXG) di Boven Digoel, Papua.
15. Bandara Borome di Pegunungan Bintang, Papua.
16. Bandara Botawa di Waropen, Papua.
17. Bandara Dabra (DRH) di Membramo Raya, Papua.
18. Bandara Nabire / Douw Aturure (NBX) di Nabire, Papua.
19. Bandara Elelim (ELR) di Yalimo, Papua.
20. Bandara Enarotali (EWI) di Paniai, Papua.
21. Bandara Ewer (EWE) di Asmat, Papua.
22. Bandara Fawi di Puncak Jaya, Papua.
23. Bandara Frans Kaisiepo (BIK) di Biak Numfor, Papua.
24. Bandara Holuwun di Yahukimo, Papua.
25. Bandara Ilaga (ILA) di Puncak, Papua.
26. Bandara Ilu (ILU) di Puncak, Papua.
27. Bandara Iwur di Pegunungan Bintang, Papua.
28. Bandara Jila di Mimika, Papua.
29. Bandara Kamur (KMR) di Asmat, Papua.
30. Bandara Kapiroya di Deiyai, Papua.
31. Bandara Karubaga (KBF) di Tolikara, Papua.
32. Bandara Kasonaweja di Mamberamo Raya, Papua.
33. Bandara Kelila (LLN) di Mamberamo Tengah, Papua.

34. Bandara Kenyam di Nduga, Papua.
35. Bandara Kepi (KEI) di Mappi, Papua.
36. Bandara Kilmit di Mimika, Papua.
37. Bandara Kimaam (KMM) di Merauke, Papua
38. Bandara Kirihi di Waropen, Papua.
39. Bandara Kiwirok di Pegunungan Bintang, Papua.
40. Bandara Kobakma di Mamberamo Tengah, Papua.
41. Bandara Kokonao (KOX) di Mimika, Papua.
42. Bandara Koroway Batu di Boven Digoel, Papua.
43. Bandara Manggelum di Boven Digoel, Papua.
44. Bandara Mapanduma di Nduga, Papua.
45. Bandara Marinda (RJM) di Raja Ampat, Papua.
46. Bandara Mindiptana (MDP) di Boven Digoel, Papua.
47. Bandara Moanamani (ONI) di Dogiyai, Papua.
48. Bandara Molof di Keerom, Papua.
49. Bandara Mopah (MKQ) di Merauke, Papua.
50. Bandara Mozes Kilangin Timika (TIM) di Mimika, Papua.
51. Bandara Mugi di Nduga, Papua.
52. Bandara Mulia (LII) di Puncak Jaya, Papua.
53. Bandara Ninia di Yahukimo, Papua.
54. Bandara Nop Goliat Dekai (DEX) di Yahukimo, Papua.
55. Bandara Numfor (FOO) di Biak Numfor, Papua.
56. Bandara Okaba (OKQ) di Merauke, Papua.
57. Bandara Okbab di Pegunungan Bintang, Papua.
58. Bandara Oklip di Pegunungan Bintang, Papua.
59. Bandara Oksibil (OKL) di Pegunungan Bintang, Papua.
60. Bandara Okyop di Pegunungan Bintang, Papua.
61. Bandara Senggeh (SHE) di Keerom, Papua.
62. Bandara Senggo (ZEG) di Mappi, Papua.
63. Bandara Sentani (DJJ) yang sudah berganti nama menjadi Bandara Dortheys Hiyo Eluay di Jayapura, Papua.
64. Bandara Sinak di Kabupaten Puncak, Papua.
65. Bandara Stevanus Rumbewas (ZRI) di Kepulauan Yapen, Papua.
66. Bandara Tanah Merah (TMH) di Boven Digoel, Papua.
67. Bandara Tiom (TMY) di Lanny Jaya , Papua.
68. Bandara Waghete (WET) di Deiyai, Papua.
69. Bandara Wamena (WMX) di Puncak Jaya, Papua.
70. Bandara Waris Baru (WAR) di Keerom, Papua.

Papua juga memiliki infrastruktur berupa pelabuhan yaitu Pelabuhan Jayapura dan Pelabuhan Merauke. Untuk infrastruktur di kabupaten Merauke, terdapat jalan darat yang menghubungkan ibu kota kabupaten dengan ibu kota distrik atau daerah pedalaman lainnya. Dari 11 distrik yang bisa dijangkau melalui jalan darat baru 10 distrik (Merauke, Kurik, Okaba, Muting, Semangga, Tanah Miring, Jagebob, Sota, Elikobel, dan Ulilin). Hubungan ibu kota distrik desa-desa umumnya melalui transportasi sungai, darat/jalan setapak. Kabupaten Merauke juga memiliki irigasi yang jenisnya berupa saluran irigasi primer, saluran irigasi sekunder, saluran irigasi sekunder tersier, saluran drainase, tanggul pengairan banjir, dan bangunan air. Kabupaten Mappi tersedia tenaga listrik, jalan raya, angkutan udara, pos dan telekomunikasi. Kabupaten Yahukimo berdasarkan data tahun 2005, memiliki landasan pesawat terbang status kepemilikan milik pemerintah, MAF (*Mission Aviation Fellowship*), dan PT

AMA yang terdapat di 7 Distrik (Kurima, Silimo, Sumohai, Samenage, Ninia, Anggruk, Nalca). Kabupaten Tolikara berdasarkan data tahun 2004, memiliki dua moda transportasi yaitu transportasi darat dan transportasi udara. Lapangan terbang yang ada di kabupaten Tolikara hampir dimiliki oleh seluruh distrik (kecuali Distrik Woniki), dengan status dua buah lapangan terbang perintis yang berlokasi di Distrik Karubaga dan Distrik Bokondini, sementara sisanya berstatus *Air Strip*. *Air Strip* merupakan landasan pacu di berbagai wilayah terpencil di Indonesia hanya berupa rumput atau area seadanya. Menurut mantan Menteri Perhubungan Ignasius Jonan, pesawat dilarang mendarat di bandara yang tidak dikelola oleh Kementerian Perhubungan atau Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Angkasa Pura I dan Angkasa Pura II karena pendaratan pesawat di bandara *Air Strip* sangat beresiko karena landasan tak sesuai standar. Kabupaten Mamberamo Tengah terdapat Sungai Mamberamo yang memiliki potensi Pembangkit Listrik Tenaga Air (PLTA) terbesar di Indonesia, dan bio etanol yang berlimpah. Bio etanol merupakan sumber energi yang terbarukan dan ramah lingkungan. Selain PLTA, Pemerintah Provinsi Papua juga sedang mengembangkan Pembangkit Listrik Tenaga Surya (PLTS) di beberapa daerah.

Potensi desa yang telah disebutkan di atas merupakan sejumlah aset yang akan selalu berkembang seiring kebutuhan masyarakat dan bisa dijadikan dorongan untuk mewujudkan rute jembatan udara di Papua, tentunya dengan dukungan pemerintah daerah dan pemerintah pusat.

Selain potensi yang ada, tentunya ada kendala yang dihadapi oleh Pemerintah Provinsi Papua.

Kendala yang dihadapi Papua menurut Adriana, Anggota Tim Kajian

Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI), ada empat akar masalah yang menjadi pemicu terus terjadinya konflik kekerasan di kawasan Papua. Permasalahan pertama adalah marjinalisasi yang terjadi terhadap masyarakat Papua. Akibatnya, terjadi ketidakseimbangan yang dialami masyarakat Papua dalam sisi hubungan daerah dengan pusat. Kedua, terjadinya kegagalan pembangunan yang bisa dilihat dari ketidaksetaraan hasil pembangunan. Ketiga, persoalan status politik Papua. Adapun faktor keempat adalah masalah pelanggaran HAM. Adriana menuturkan, kesalahan yang terjadi di Papua selama ini adalah tidak adanya kebijakan yang terpadu antara pemerintah pusat dan daerah. Penyebabnya, tidak adanya rasa kepercayaan antara kedua belah pihak. "Selama ini dilakukan sendiri-sendiri. Ada distrust yang serius antara Jakarta dan Papua. Ketika Papua melakukan hal yang berbeda dianggap separatis," ujarnya. Selain kendala sosial, Papua juga memiliki kendala secara geografi dan tofografi. Banyaknya pegunungan dengan lereng yang tinggi membuat sukar dalam menata infrastruktur. Jika pun ada tentunya membutuhkan dana yang besar.

Upaya yang harus dilakukan untuk mengatasi kendala tersebut adalah harus adanya upaya perbaikan kerja sama antara Pemerintah Daerah Papua dan Pemerintah Pusat. Saat ini kerja sama sudah terarah lebih baik. Salah satu upaya yang saat ini akan diwujudkan adalah menjadikan Papua sebagai Provinsi yang berkembang dengan menata sistem transportasi udara nasional yang terarah dan berkesinambungan melalui program pengembangan rute jembatan udara di Papua. Jika hal ini dapat terwujud, maka akan membuat Papua semakin maju. Selain itu juga, adanya kerja sama dari dalam negeri dan luar negeri terkait sumber daya alam Papua yang melimpah. Sehingga dengan adanya proyek-proyek tersebut dapat me-nambah pendapatan daerah dan

pendapatan pusat untuk pemerataan dalam pembangunan desa dalam rangka mewujudkan masyarakat yang adil dan makmur.

F. PENUTUP

Dari hasil pembahasan di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa untuk mewujudkan tantangan dalam mengembangkan rute jembatan udara di Papua harus memiliki unsur utama yaitu potensi desa. Adanya keinginan untuk menghilangkan akar permasalahan yang terjadi di Papua sehingga tidak menjadi kendala untuk

pembangunan desa. Mengenai letak geografis Papua yang diapit pegunungan, membuat pembangunan sarana infrastruktur terhambat. Untuk angkutan udara dalam hal ini kargo yang mengangkut kebutuhan masyarakat Papua, sangat potensial dapat ditangani dengan drone kargo. Pengembangan suatu desa bisa terwujud jika ada upaya dari pemerintah daerah dan pemerintah pusat untuk mewujudkan masyarakat yang adil dan makmur.

DAFTAR PUSTAKA

- Adriana Elisabeth. <http://lipi.go.id/berita/single/Inilah-Empat-Akar-Masalah-Papua-Versi-LIPI/5919>
- Indikator Penting Provinsi Papua edisi April 2022. Katalog : 1103009.94. Badan Pusat Statistik Provinsi Papua
- <https://www.papua.go.id>
- <https://papua.bps.go.id/indicator/153/34/1/luas-wilayah-menurut-kabupaten-kota.html>
- <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/tantangan>
- <http://dephub.go.id/post/read/kemenhub-komitmen-kurangi-disparitas-harga-di-papua-melalui-jembatan-udara>
- <https://www.antaranews.com/berita/2363854/kemenhub-prioritaskan-bangun-37-rute-udara-di-papua-pada-2022> diakses tanggal 10 Mei 2022
- <https://bobo.grid.id/read/082499736/ketahui-nama-bandara-di-indonesia-dan-letaknya-yuk-ternyata-indonesia-punya-lebih-dari-350-bandara?page=all> diakses tanggal 9 Mei 2022
- <https://money.kompas.com/read/2015/09/10/045000226/Ini.Dilema.Kemenhub.Tutup.Bandara.Airstrip.di.Daerah.Pendalaman> diakses tanggal 9 Mei 2022
- https://www.gramedia.com/literasi/pengertian-infrastruktur/#Pengertian_Infrastruktur_Menurut_Para_Ahli diakses tanggal 22 Juni 2022