

KAJIAN ALTERNATIF PENYEDIAAN AVTUR (*Aviation Turbine*) SELAIN PT. PERTAMINA (Persero) BAGI PERUSAHAAN PENERBANGAN DI BANDARA SOEKARNO-HATTA

Oleh: Arman Mardoko *)

*) Pusat Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Udara
Jl. Merdeka Timur No. 5 Jakarta 10110 Telp. (021) 34832944 Fax. (021) 34832968
e-mail : litbang_udara@yahoo.co.id

ABSTRACT

In supporting fixed the operating of aeroplane required ready of fuel avtur (aviation turbine) in airport. During the time ready service avtur (aviation turbine) in airport all Indonesia done by PT. Pertamina (Persero), with opening of of door liberalisasi which start the echo everywhere do, automatically also push the climate emulation of effort in this country more and more heat, do not aside from in sector levying of fuel avtur (aviation turbine). With cover of of ready monopolies avtur (aviation turbine) in airport by PT. Pertamina (Persero) in the year 2008, hence opening the opportunity for good private sector circle of national and foreign to follow to to provide avtur (aviation turbine) in airport. Of research result indicate that the amount companies of bunkering avtur (aviation turbine) in ideal airport not yetly may simply, but better to each; every his terminal there are one company of bunkering of aeroplane, his purpose to lessen movement of vehicle traffic/ Ground Support Equipment (GSE) and for the shake of safety creation and orderliness in ramp. All airlines in principle very is in agreement with opened by theX it and give of opportunity to company besides PT. Pertamina (Persero) to do the bunkering avtur (aviation turbine) in Airport Soekarno-Hatta.

Keyword : Ready of Avtur, Air Transport, Soekarno Hatta Airport

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sejak diberlakukannya Peraturan Menteri Nomor KM 11 tahun 2002 yang dirubah menjadi Peraturan Menteri Nomor KM 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara, pemerintah memberikan kemudahan untuk mendirikan perusahaan penerbangan. Pada saat ini perusahaan penerbangan yang beroperasi di Indonesia berjumlah 73 perusahaan yang terdiri atas 13 angkutan udara niaga berjadwal, 1 angkutan udara niaga niaga berjadwal kargo, 34 angkutan udara niaga charter dan 25 angkutan udara bukan niaga. Dengan banyaknya perusahaan penerbangan berarti juga diikuti dengan peningkatan jumlah pesawat udara, rute dan penumpang di seluruh bandara di Indonesia, baik bandara domestik maupun internasional. Tercatat 536 pesawat beroperasi di Indonesia yang terdiri dari 448 unit pesawat bersayap tetap dan 88 unit pesawat bersayap putar.

Untuk menunjang tetap beroperasinya pesawat udara dibutuhkan penyediaan bahan bakar avtur (*aviation turbine*) di setiap bandara. Selama ini pelayanan penyediaan avtur di bandara seluruh Indonesia dilakukan oleh PT. Pertamina (Persero). Dan semenjak dibukanya pintu liberalisasi yang mulai menggema di mana-mana, otomatis juga mendorong iklim persaingan usaha di negeri ini makin menghangat, tak terkecuali di sektor pengadaan bahan bakar avtur (*aviation turbine*). Sejak monopoli penyediaan avtur di bandara oleh PT. Pertamina (Persero) ditutup pada tahun 2008, maka membuka peluang bagi kalangan swasta baik nasional maupun asing untuk bermain di jalur ini. Perusahaan swasta yang berkeinginan menjual bahan bakar avtur (*aviation turbine*) untuk sektor pesawat udara, harus mengajukan izin ke otoritas pengelola bandar udara (bandara) terkait. Sedangkan Badan Pengatur Kegiatan Usaha Hilir Minyak dan Gas Bumi (BPH Migas) akan mengatur tata niaga BB Avtur (*aviation turbine*) bagi penerbangan yang terkait *azas comingle*. Untuk perusahaan baru yang sudah memiliki pengalaman dalam bisnis BB Avtur (*aviation turbine*) penerbangan ini, dapat mengajukan izin untuk mendistribusikan sendiri. Sedangkan bagi perusahaan baru yang tidak memiliki pengalaman wajib melakukan kerja sama operasi dengan perusahaan yang sudah ada. Dalam melakukan kerja sama operasi, perusahaan-perusahaan yang terlibat di dalamnya harus menerapkan mekanisme *comingle principle*. Permintaan avtur atau *aviation turbine fuel* di Indonesia mencapai 2,5 juta kiloliter per tahun yang dipasok oleh Pertamina dari Unit Pengolahan (UP) II Dumai, UP III Plaju-Sungai Gerong, UP IV Cilacap, dan UP V Balikpapan. Sejak tahun 2006, pemerintah berkeinginan melakukan liberalisasi penyediaan bahan bakar pesawat udara melalui sistem multioperator sesuai dengan UU No. 22 Tahun 2001 tentang Migas.

Dengan melihat kondisi tersebut di atas, perusahaan penerbangan berusaha untuk sebaik-baiknya melakukan pemilihan perusahaan mana yang akan dijadikan mitra untuk memenuhi kebutuhan avtur dalam operasional pesawat udaranya, khususnya di Bandara Soekarno Hatta.

B. Rumusan Masalah

Apakah dengan diperbolehkannya perusahaan penyedia avtur selain PT. Pertamina (Persero) di bandara akan berpengaruh terhadap penyediaan avtur bagi perusahaan penerbangan.

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

Tujuan pengkajian adalah untuk mengetahui alternatif pelayanan penyediaan avtur di bandara yang dilakukan oleh perusahaan selain PT. Pertamina (Persero), serta memberikan saran kepada instansi terkait dalam upaya meningkatkan pelayanan penyediaan avtur.

Sedangkan kegunaannya adalah untuk memberikan pilihan kepada perusahaan penerbangan untuk menentukan perusahaan penyedia avtur mana yang dapat memberikan keandalan di dalam proses penyediaan dan pengisian avtur.

D. Ruang Lingkup

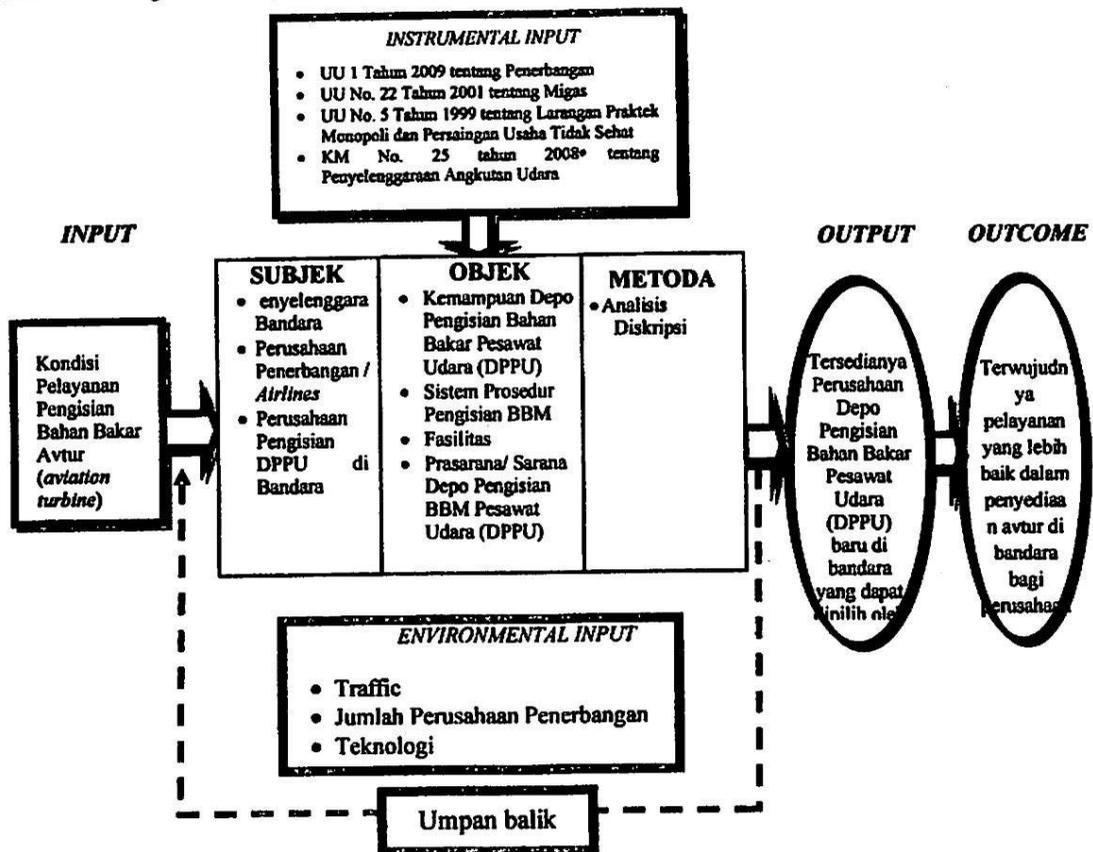
Ruang lingkup pengkajian ini dengan melihat pelayanan penyediaan avtur yang selama ini ada di bandara, dengan langkah-langkah kegiatan sebagai berikut :

1. Menginventarisasi peraturan-peraturan yang berkaitan dengan kajian terutama mengenai penyediaan Avtur;

2. Menginventarisasi perusahaan penerbangan domestik dan jumlah serta jenis pesawat udara;
3. Menginventarisasi perusahaan penyedia avtur;
4. Menginventarisasi jumlah kebutuhan avtur bagi perusahaan penerbangan domestik;
5. Mengidentifikasi biaya operasional pengisian bahan bakar avtur (*aviation turbine*);
6. Menganalisis dan mengevaluasi sistem pelayanan yang dilakukan oleh PT. Pertamina;
7. Saran/Rekomendasi

E. Kerangka Berpikir

Untuk memudahkan memperoleh gambaran penelitian secara menyeluruh perlu dirumuskan suatu kerangka berpikir yang akan menjadi acuan dalam penelitian ini, pola pikir dalam kajian ini dapat dilihat pada Gambar 1.



Gambar 1. Pola Pikir Penelitian

1. Kondisi Pelayanan Depot Pengisian Bahan Bakar Pesawat Udara (DPPU) PT. Pertamina di Bandara Soekarno Hatta

Merupakan gambaran kondisi pelayanan Depot Pengisian Bahan Bakar Pesawat Udara (DPPU) di Bandara Soekarno Hatta pada saat ini, ditinjau dari banyaknya perusahaan penerbangan yang dilayani oleh DPPU PT. Pertamina (Persero) dengan

perkembangan adanya rencana perusahaan pengisian bahan bakar minyak (avtur) di bandara selain PT. Pertamina (Persero). Dengan meningkatnya jumlah dan lalu lintas pesawat udara yang dilayani di Bandara Soekarno Hatta, maka diperlukan perusahaan penyedia bahan bakar minyak (avtur) selain PT. Pertamina (Persero) di Bandara Soekarno - Hatta yang mempunyai pelayanan yang lebih baik dan harga avtur yang dapat bersaing. Dengan melihat kondisi pelayanan Depot Pengisian Bahan Bakar Pesawat Udara (DPPU) saat ini diharapkan dapat sebagai bahan untuk mengevaluasi dan memberikan pilihan kepada perusahaan penerbangan dalam melakukan pengisian bahan bakar minyak (avtur).

2. Tiga unsur pendekatan penelitian

- **Subyek**, yaitu merupakan unsur utama yang terlibat dalam permasalahan yang dikaji dalam studi ini, terdiri dari penyelenggara bandara dalam hal ini PT. Angkasa Pura II dan Administrator Bandara, Perusahaan Pengisian Bahan Bakar Avtur, Perusahaan Penerbangan;
- **Obyek**, yaitu unsur-unsur permasalahan yang akan dicarikan solusi pemecahan masalahnya, adalah pelayanan pengisian-bahan bakar pesawat udara dan prosedur pengisian Bahan Bakar Pesawat Udara, fasilitas, sarana prasarana sebagai penunjang kegiatan pelayanan pengisian DPPU di Bandara Soekarno - Hatta; dan
- **Metode**, metode yang digunakan dalam pencarian solusi permasalahan dalam kajian ini adalah deskriptif kualitatif yang digunakan untuk mengetahui pelayanan Depot Pengisian Bahan Bakar Pesawat Udara (DPPU) oleh PT. Pertamina (Persero) terhadap perusahaan penerbangan.

3. *Instrumental Input* (Landasan Hukum) dan Pengaruh Lingkungan Eksternal

Selain dari ketiga unsur pendekatan tersebut di atas, ada unsur lain yang juga dapat mempengaruhi permasalahan yang dibahas dalam studi ini, yaitu *instrumental input*, berupa peraturan perundang-undangan yang menjadi landasan hukum dari kajian ini, dan pengaruh lingkungan eksternal, yaitu lingkungan luar yang terkait atau berpengaruh terhadap pelayanan Depot Pengisian Bahan Bakar Pesawat Udara (DPPU) di bandara.

4. Umpan balik (*feed-back*)

Umpan balik (*feed-back*) diperlukan untuk mengetahui berbagai kendala dan permasalahan yang dihadapi, sehingga proses perumusan pemecahan masalah dapat berjalan, yang selanjutnya akan didapatkan butir-butir hasil (*output* dan *outcome*) yang diharapkan dari studi ini.

5. Hasil yang diharapkan (*output* dan *outcome*)

Hasil yang diharapkan dari studi ini adalah terdapatnya perusahaan Depot Pengisian Bahan Bakar Pesawat Udara (DPPU) baru di bandara yang dapat dipilih oleh perusahaan penerbangan selain PT. Pertamina (Persero) (*output*), dan terwujudnya pelayanan yang lebih baik dalam penyediaan avtur di bandara bagi perusahaan penerbangan (*outcome*).

II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian/Definisi

1. *Bisnis Aviation Fuel Global*

Bisnis bahan bakar pesawat (*aviation fuel*) pada *market share global* antara lain Exxon Mobil, Shell, Air BP, dan Chevron Texaco, keempatnya menguasai 57 persen *market share* di seluruh dunia untuk bisnis bahan bakar pesawat.

Di luar keempat perusahaan tersebut, terdapat pula perusahaan lain, seperti SPC (Singapura), Petronas (Malaysia), PTT (Thailand), dan lain-lain yang aktif merebut *market share* yang ada. PT. Pertamina (Persero) saat ini menguasai *market share* dalam negeri, dihitung sekitar satu persen saja dari *market share* dunia.

Beberapa perusahaan asing sejak dibukanya pasar domestik Indonesia, telah datang ke PT. Pertamina (Persero) untuk menjajaki kerjasama. Di antara mereka adalah Shell, Cevron Texaco, dan Petronas. Iklim seperti itu yang dihadapi Pertamina dalam sektor bisnis bahan bakar penerbangan. Pemain luar masuk ke kancah domestik, dan peluang PT. Pertamina (Persero) masuk kancah global.

Situasi yang demikian ini membuat PT. Pertamina (Persero) harus menyesuaikan dengan UU No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Kemudian keluar UU No. 22 Tahun 2001 tentang Minyak dan Gas Bumi yang menyatakan dengan jelas bahwa kegiatan usaha hilir diselenggarakan melalui mekanisme persaingan usaha yang wajar, sehat, dan transparan. Semangat UU itu adalah demokrasi bidang ekonomi. Semangat untuk tidak ada lagi pemusatan kekuatan ekonomi pada pelaku usaha tertentu.

2. *Kualitas Avtur Tata Cara Pengisian Avtur*

Produk Avtur/JET A-1 PT Pertamina (Persero) yang selama ini digunakan oleh semua perusahaan penerbangan baik asing maupun lokal yang singgah di bandara-bandara yang ada di seluruh Indonesia memiliki kualitas yang baik dan terjamin mutunya. Spesifikasi produk Avtur/JET A-1 ditetapkan berdasarkan standar yang ditentukan oleh Kementerian Pertahanan Inggris (*Defence Standard 91/91 Issue 4* tanggal 14 Juni 2002) serta peraturan Direktorat Jenderal Migas Departemen Energi & Sumber Daya Mineral No. 91.K/72/DJM/2004 tanggal 28 Oktober 2004.

Pengawasan secara ketat mutu Avtur/JET A-1 Pertamina dilakukan sejak bahan bakar tersebut diproduksi pada kilang-kilang PT. Pertamina (Persero) maupun diimpor dari pasar internasional sampai tingkat pengguna. Pengisian ke dalam pesawat udara termasuk dalam Mata Rantai Pengawasan Mutu yang tidak terputus agar produk tersebut tidak berubah mutunya. Proses produksi Avtur/JET A-1 PT. Pertamina (Persero) telah mengikuti tata cara pengelolaan dan penggunaan fasilitas berstandar internasional yang sudah ditetapkan untuk mencapai standar spesifikasi yang ditetapkan. Fasilitas tersebut antara lain adalah penyaringan Avtur/JET A-1 pada titik akhir penyerahan ke pesawat udara melalui *refueller* atau *hydrant dispenser* di mana dengan menggunakan *filter monitor (Clean Dry Fuel/CDF)*. Peralatan ini berfungsi menahan air serta bahan-bahan padat lainnya sehingga memiliki ukuran 0,3. Selain itu, dioperasikan juga peralatan seperti *dust cap/penangkap debu (Underwater Coupler, Ground Unit Adaptor), Strainer (Bottom Loading Valve & Underwater*

Coupler), *Close Circuit Sampler*, *Becker Glass*, *Hydrometer/Thermometer* dan *Shell Water Detector (capsule & syringe)*.

3. Tata Cara Pengisian Avtur

Pengisian Avtur/JET A-1 ke dalam pesawat udara mengikuti tata cara :

a. Sebelum Pengisian

Clear and Bright Test

Pengambilan sample @ 1.000 cc melalui *becker glass/ closed circuit sampler* oleh petugas dari PT. Pertamina (Persero) untuk diperlihatkan dan dimintakan persetujuan kepada petugas perusahaan penerbangan bahwa produk Avtur/JET A-1 yang akan diserahkan dalam kondisi "*CLEAR & BRIGHT*" yaitu :

- *Clear* :

Bebas dari air melalui pemeriksaan menggunakan peralatan *Water Detector* (dapat mendeteksi *water suspended* hingga : 30 ppm) serta bebas dari adanya *Solid Matters Particle* (secara *appearance*/kasat mata).

- *Bright* :

Kejernihan produk yang akan diserahkan berdasarkan *appearance* (produk avtur/JET A-1 merupakan produk yang *colourless*).

- Pemeriksaan terhadap : *Density & Temperature*.

- Setelah pemeriksaan bersama dan atas dasar "*approved*" dari pihak *airliner* maka : *refueling* dapat dimulai/*start*.

b. Selama Pengisian Berlangsung :

Petugas *refueling* akan selalu melaksanakan pemantauan terhadap Kondisi Kerja Sistem Filter / Penyaringan untuk tidak melampaui sesuai batas maksimum yang diijinkan yaitu 22 psi.

c. Setelah Pengisian :

Petugas PT. Pertamina (Persero) akan melaksanakan pengambilan "*Retained Sample*" @ 1.000 cc untuk dimasukkan ke dalam botol tertutup dan tersegel menggunakan label yang ditandatangani bersama pihak perusahaan penerbangan untuk disimpan selama jangka waktu penyimpanan (masa berlaku) : 1 x 24 jam.

Demikian tata cara pelaksanaan *refueling* Avtur/JET A-1 ke pesawat udara sebagaimana khusus terkait untuk segi kualitas sebagai *Quality Assurance* yang diberlakukan Depot Pengisian Bahan Bakar Pesawat Udara (DPPU) PT. Pertamina (Persero) di seluruh Indonesia. Seluruh rangkaian pengawasan mutu Avtur/JET A-1 dan pelaksanaan pengisian ke pesawat udara yang dilakukan oleh PT. Pertamina (Persero) telah sesuai dengan Spesifikasi & Ketentuan sehingga Avtur/JET A-1 yang diisikan ke pesawat udara adalah Avtur/JET A-1 yang "*On Specification*".

III. METODOLOGI PENELITIAN

A. Tempat dan Waktu Penelitian

Dalam penelitian ini, tempat pengamatan objek penelitian adalah Bandara Internasional Soekarno Hatta dan waktu pelaksanaan penelitian pada bulan Juli 2009.

B. Sifat Penelitian

Metode yang digunakan dalam pengkajian ini, adalah deskriptif kualitatif, yaitu dengan melihat bagaimana pelayanan yang selama ini telah diberikan oleh perusahaan penyedia avtur kepada perusahaan penerbangan dan bagaimana jika terdapat perusahaan lain.

C. Metode Pengumpulan dan Pengolahan Data

1. Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan untuk memperoleh data yang diperlukan. Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan melalui pengisian kuesioner dan wawancara, dengan pertimbangan semua informasi yang dibutuhkan dapat diperoleh dengan akurat dan lengkap

Dalam penelitian ini penggunaan kuesioner merupakan hal pokok untuk pengumpulan data, karena dengan menggunakan kuesioner maka akan diperoleh informasi yang relevan dengan tujuan penelitian. Kuesioner dalam penelitian ini berupa pertanyaan tertutup dan terbuka. Pada pertanyaan tertutup, kemungkinan jawabannya sudah ditentukan terlebih dahulu dan responden tidak diberi kesempatan untuk memberikan jawaban lain. Sedangkan pada pertanyaan terbuka, responden bebas memberikan jawaban terhadap pertanyaan tentang apa yang diketahui responden, pertanyaan tentang sikap dan saran-saran.

Proses pengumpulan data yang lain dilakukan melalui wawancara, di mana wawancara berfungsi sebagai pelengkap yang digunakan untuk mendapatkan informasi yang belum diperoleh dari pengisian kuesioner dan untuk meyakinkan/mengukur kebenaran suatu informasi.

2. Penetapan Sampel

Metode sampling yang paling tepat untuk pengumpulan data/informasi adalah *convenience sampling* mengingat bahwa karakteristik dan ukuran populasi belum terdefiniskan secara lengkap.

Populasi dalam penelitian ini terdiri dari beberapa segmen di mana setiap segmen mempunyai karakteristik yang berbeda terutama dari segi tujuannya. Segmen-segmen itu adalah :

- a) Penyelenggara Bandara (PT. Angkasa Pura II (Persero))
- b) Perusahaan Penerbangan/*Airlines*
- c) Perusahaan Depot Pengisian Bahan Bakar Pesawat Udara (DPPU) di bandara

3. Pengolahan Data

Data dan informasi yang telah terkumpul dalam kuesioner merupakan data terstruktur yang telah diarahkan kepada pengolahan yang telah disiapkan. Terstruktur yang dimaksudkan adalah urutan sistematis seluruh lembaran kuesioner yang menampung data itu sendiri, sehingga tahap-tahap berikutnya setelah data terkumpul adalah

- a. Tabulasi data;
- b. Verifikasi data, yaitu penyempurnaan data dalam segi kelengkapan, ketepatan jawaban dan relevansinya dengan tujuan penelitian;

- c. Kompilasi data, yaitu menggabungkan seluruh jawaban ke dalam format hasil dengan memanfaatkan sistematika penomoran sebagai kodifikasi tulisan;
- d. Komputasi, yaitu menuangkan seluruh hasil kompilasi ke dalam format secara komputer dan melakukan beberapa perhitungan sederhana yang mengarah pada tingkat keyakinan suatu opini.

D. Metode Analisis

Metode analisis yang digunakan dalam pencarian solusi permasalahan dalam kajian ini adalah deskriptif kualitatif yang dipergunakan untuk mengetahui pelayanan Depot Pengisian Bahan Bakar Pesawat Udara (DPPU) oleh PT. Pertamina (Persero) terhadap perusahaan penerbangan.

IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Pengumpulan dan Pengolahan

1. Profil Bandara Soekarno - Hatta

Bandara Udara Internasional Soekarno-Hatta (IATA :CGK, ICAO: WII) adalah gerbang utama Indonesia dari dunia Internasional. Bandara Soekarno - Hatta memiliki peran yang sangat penting bagi cermin Negara Indonesia. Bandara ini diberi nama sesuai dengan tokoh pahlawan sekaligus Presiden dan Wakil Presiden Indonesia Pertama, yaitu Soekarno dan Mohammad Hatta.

Bandara ini sering juga disebut Cengkareng karena letaknya areanya berada di daerah Cengkareng. Bandara Soekarno - Hatta ini terletak 20 km dari Barat Jakarta, di Kabupaten Tangerang, Banten. Bandara Soekarno - Hatta ini adalah salah satu bandara dengan jumlah terbanyak di Indonesia.

2. Fasilitas Bandara Soekarno Hatta

- a. Luas Area : 18 km²
 - b. Landasan : 2 buah landasan paralel yang dipisahkan 2 *taxiway* sepanjang 2400 m.
 - c. Bandara Soekarno - Hatta memiliki 4 terminal :
 - a. Terminal 1 yaitu dikhususkan untuk penerbangan domestik
 - b. Terminal 2 yang dikhususkan untuk penerbangan internasional
 - c. Terminal 3 yang sementara ini dikhususkan untuk penerbangan domestic.
 - d. Terminal Kargo
- Terminal 1 dan 2 terdiri dari 3 subterminal dengan yaitu 1 A, B dan C serta 2 D, E dan F.
- | | |
|---------------------------|------------------------------|
| Fasilitas <i>check-in</i> | : 150 buah check in counter. |
| Fasilitas Bagasi klain | : 30 buah, |
| Fasilitas Gerbang | : 42 buah. |

3. Perusahaan Penerbangan Yang Beroperasi

Untuk Terminal I (A, B, C) untuk penerbangan Domestik yaitu :

- a. Terminal 1 A adalah *Lion Air* dan *Wings Air*
- b. Terminal 1 B adalah *Sriwijaya Air*, *Kartika Airlines*, *Batavia Air* dan *Express Air*
- c. Terminal 1 C adalah *Garuda Citylink*, *Airfast Indonesia*, *Jatayu Air* dan *Loreva Air*
- d. Untuk terminal 2 (D, E, F) digunakan untuk penerbangan Internasional yaitu:

- a. Terminal 2D

Pada terminal 2D ini terdapat beberapa maskapai penerbangan antara lain :

Quantast Airways, Qatar Airways, Air Asia, Value Air, Phillipine Airlines, Singapore Airlines, Thai Airlines, China Airlines, Cathay Airlines, Malaysia Airlines, Kuwait Airlines, Japan Airlines, Yemen Airlines, Saudi Arabia Airlines, Emirates Airlines, China Southern Airlines, Lufthansa Airlines, Air India, Eva Air.

b. Terminal 2E

Pada terminal 2E ini terdapat beberapa maskapai penerbangan antara lain

1. PT. Garuda Indonesia (Persero)
2. PT. Lion Air
3. Korean Air
4. KLM Royal Dutch Air
5. Gulf Air

c. Terminal 2F

Pada Terminal 2F ini terdapat beberapa maskapai penerbangan antara lain

1. PT. Garuda Indonesia (Persero)
2. PT. Merpati Nusantara Airways

4. Rute Yang Dilayani oleh Perusahaan Penerbangan

Rute-rute yang dilayani oleh perusahaan penerbangan di Bandara Soekarno – Hatta yaitu :

a. PT. Garuda Indonesia (Persero)

Rute yang dilayani dari Bandara Soekarno – Hatta terbagi menjadi dua yaitu Domestik dan Internasional.

- 1) Rute Domestik meliputi Banda Aceh, Medan, Pekanbaru, Padang, Jambi, Palembang, Pangkal Pinang, Tanjung Karang, Pontianak, Banjarmasin, Balikpapan, Makassar, Kendari, Manado, Semarang, Solo, Yogyakarta, Surabaya, Denpasar, Ampenan dan Jayapura.
- 2) Rute Internasional meliputi Singapura, Kuala Lumpur, Bangkok, Shanghai, Canton, Beijing, Hongkong, Sydney, Melbourne, Riyadh dan Jeddah.

b. PT. Merpati Nusantara Airways

Rute yang dilayani dari Bandara Soekarno – Hatta adalah :

Jakarta – Surabaya, Jakarta – Denpasar – Kupang, Jakarta – Lampung, Jakarta – Banjarmasin, Jakarta – Sampit, Jakarta – Makassar – Jayapura – Merauke, Jakarta – Makassar – Timika.

c. PT. Mandala Air

Rute yang dilayani PT. Mandala Air dari Bandara Soekarno – Hatta hanya penerbangan Domestik. Untuk rute domestik yang diterbangi meliputi Medan, Pekanbaru, Batam, Padang, Jambi, Bengkulu, Pontianak, Palangkaraya, Banjarmasin, Balikpapan, Semarang, Yogyakarta, Surabaya, Denpasar, Kupang.

- d. PT. Lion Air**
Rute yang dilayani dari Bandara Soekarno – Hatta terbagi menjadi dua yaitu Domestik dan Internasional.
- 1) Rute Domestik meliputi Banda Aceh, Medan, Batam, Pekanbaru, Padang, Bengkulu, Jambi, Palembang, Pangkal Pinang, Banjarmasin, Pontianak, Balikpapan, Surabaya, Semarang, Solo, Jogjakarta, Mataram, Denpasar, Kupang, Manado, Gorontalo, Palu, Kendari, Makassar, Ambon, Jayapura.
 - 2) Rute Internasional meliputi Singapura, Kuala Lumpur, dan Jeddah
- e. PT. Sriwijaya Air**
Rute yang dilayani dari Bandara Soekarno – Hatta meliputi Medan, Pekanbaru, Padang, Palembang, Jambi, Batam, Tanjung Karang, Balikpapan, Makassar, Gorontalo, Yogyakarta, Semarang, Surabaya, Ambon.
- f. PT. Metro Batavia Air**
Rute penerbangan yang dilayani PT. Metro Batavia dari Bandara Soekarno – Hatta terbagi menjadi dua yaitu Domestik dan Internasional.
- 1) Rute Domestik meliputi Medan, Pekanbaru, Batam, Padang, Jambi, Bengkulu, Palembang, Pangkal Pinang, Tanjung Pinang, Tanjung Karang, Pontianak, Banjarmasin, Balikpapan, Makassar, Kendari, Manado, Ambon, Ternate, Semarang, Yogyakarta, Surabaya, Malang, Denpasar, Kupang, Ampenan dan Jayapura.
 - 2) Rute Internasional hanya tujuan ke Singapura.
- g. PT. Indonesia Air Asia**
Rute penerbangan yang dilayani oleh PT. Indonesia Air Asia dari Bandara Soekarno – Hatta terbagi menjadi dua yaitu Domestik dan Internasional.
- 1) Rute penerbangan Domestik meliputi rute penerbangan dengan tujuan ke Medan, Yogyakarta, Surabaya, Denpasar, Ampenan dan Jayapura.
 - 2) Rute penerbangan Internasional rute penerbangan dengan tujuan ke Kuala Lumpur, Singapura, Penang, Selangor, Johor Baru, Bangkok, Kucing dan Beijing.
- 5. Kebutuhan Avtur Perusahaan Angkutan Udara di Bandara Soekarno Hatta**
Kebutuhan Avtur masing-masing perusahaan angkutan udara di Bandara Soekarno Hatta.
- a. PT. Garuda Indonesia dalam satu hari membutuhkan bahan bakar avtur pesawat untuk penerbangan Domestik rata-rata 650.000 liter/hari, penerbangan Internasional rata-rata sebesar 380.000 liter/hari.
 - b. PT. Merpati Nusantara *Airways* dalam satu hari membutuhkan bahan bakar avtur pesawat untuk penerbangan rata-rata 50 000 liter/hari.
 - c. PT. Lion Air dalam satu hari membutuhkan bahan bakar avtur pesawat untuk penerbangan dengan rata-rata 866.500 Kgs/hari.
 - d. PT. Sriwijaya Air dalam satu hari membutuhkan bahan bakar avtur pesawat untuk penerbangan rata-rata 590.716 liter/hari.

- e. PT. Metro Batavia dalam satu hari membutuhkan bahan bakar avtur pesawat secara nasional untuk penerbangan pada bulan Agustus rata-rata 747.695 liter/hari.
- f. PT. Indonesia Air Asia dalam satu hari membutuhkan bahan bakar avtur pesawat untuk penerbangan dalam satu hari rata-rata lebih kurang 110.000 liter/hari.

B. PEMBAHASAN HASIL PENELITIAN

Dari hasil penyebaran kuesioner yang diberikan kepada pihak penyelenggara bandara, perusahaan pengisian bahan bakar minyak dan perusahaan angkutan udara, dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. Penyelenggara Bandara

Bentuk kerjasama antara penyelenggara bandara dan perusahaan pengisian bahan bakar pesawat udara adalah *Terufut Fee*, di mana penggunaan pipa saluran *fuel* dari DPO Bandara Soekarno-Hatta ke *hydrant pit* di Apron. Fasilitas Depot Pengisian Bahan Bakar Pesawat Udara (DPPU) yang terdapat di bandara disediakan oleh penyelenggara bandara, yaitu PT. Angkasa Pura II. PT. Angkasa Pura II (Persero) Cabang Utama Bandara Soekarno - Hatta menyatakan bahwa sampai saat ini PT. Pertamina (Persero) adalah satu-satunya perusahaan pengisian bahan bakar pesawat udara di Bandara Soekarno-Hatta dan dapat memberikan pelayanan dengan baik. Untuk lebih meningkatkan pelayanan terhadap konsumen, akan lebih baik apabila terdapat perusahaan pengisian bahan bakar avtur (*aviation turbine*) lain yang memberikan pelayanan pengisian bahan bakar pesawat.

PT. Angkasa Pura II (Persero) Cabang Utama Bandara Soekarno Hatta sebagai penyelenggara bandara menyatakan bahwa dengan semakin bertambahnya jumlah pesawat udara saat ini dan dituntut untuk tetap memberikan layanan terbaiknya kepada pengguna jasa, maka sudah perlu adanya perusahaan pengisian bahan bakar avtur (*aviation turbine*) lain selain PT. Pertamina (Persero) untuk mengelola/memberikan pelayanan pengisian bahan bakar pesawat udara di Bandara Soekarno-Hatta. Jumlah perusahaan pelayanan pengisian bahan bakar pesawat udara di Bandara Soekarno - Hatta secara ideal memang belum dapat dipastikan. Namun untuk mengurangi pergerakan lalu lintas kendaraan/ *Ground Support Equipment* (GSE) dan terciptanya keselamatan dan ketertiban di *ramp*, maka sudah sepantasnya di masing-masing terminal tersedia, sehingga perusahaan tersebut tidak berada di satu terminal saja.

Keluhan yang signifikan belum ada, hanya saja untuk Terminal 3 (T3), perusahaan pengisian bahan bakar minyak harus menyediakan *Truck Refueller* untuk memberikan pelayanan karena di Terminal 3 khusus di area *appron Golf* (G) tidak tersedia *hydrant pit*. *Truck Refueller* tersebut diisi terlebih dahulu di area yang tersedia *hydrant pit*, setelah itu mendekati pesawat yang akan dilayani. Untuk mengatasi masalah tersebut di atas PT. Pertamina (Persero) selaku perusahaan pengisian bahan bakar pesawat udara menyediakan *Truck Refueller* untuk memberikan layanan. *Truck Refueller* tersebut diisi di *hydrant pit* yang tersedia di *appron remote* F, setelah itu memberikan layanan ke pesawat udara yang membutuhkannya.

PT. Angkasa Pura II (Persero) Cabang Bandara Soekarno - Hatta sebagai penyelenggara Bandara Soekarno - Hatta menyarankan sudah waktunya ada

kompetitor perusahaan lain untuk memberikan pelayanan pengisian bahan bakar pesawat udara ini, sehingga PT. Pertamina (Persero) akan berupaya lebih memaksimalkan lagi untuk memberikan layanan terbaiknya.

2. Perusahaan Angkutan Udara

Dalam penelitian ini perusahaan penerbangan yang dijadikan sebagai objek penelitian adalah PT. Garuda Indonesia (Persero), PT. Merpati Nusantara Airways, PT. Mandala, PT. Mentari Lion Air, PT. Metro Batavia, PT. Sriwijaya dan PT. Indonesia Air Asia. Pemakaian bahan bakar pesawat udara (avtur) oleh perusahaan penerbangan di Bandara Soekarno-Hatta rata-rata perhari lebih kurang antara 50.000 liter – 1.038.900 liter. Dengan pemakaian terbanyak oleh PT. Mentari Lion Air dan PT. Garuda Indonesia (Persero). Sedangkan yang paling sedikit adalah PT. Merpati Nusantara Airways. Dari pihak perusahaan angkutan udara, untuk penilaian pelayanan sangat bervariasi. Terdapat beberapa perusahaan penerbangan yang memberikan penilaian kurang puas antara lain PT. Garuda Indonesia (Persero) PT. Mandala, PT. Sriwijaya Air, dan PT. Metro Batavia. Sedangkan yang memberikan penilaian baik adalah PT. Merpati Nusantara Airways, dan PT. Mentari Lion Air. Untuk PT. Indonesia Air Asia memberikan penilaian secara umum baik, tetapi belum cukup memuaskan karena beberapa kali mengalami keterlambatan.

Semua perusahaan angkutan udara pada prinsipnya sangat setuju dengan diberikan kesempatan kepada perusahaan lain selain PT. Pertamina (Persero) untuk melakukan pengisian bahan bakar pesawat udara di Bandara Soekarno - Hatta. Mereka beranggapan bahwa dengan dibukanya kesempatan tersebut dapat mengurangi monopoli oleh PT. Pertamina (Persero), sehingga dapat menjadi pilihan alternatif bagi perusahaan penerbangan dalam melakukan pengisian bahan bakar pesawat udara, dan dapat menjadi pesaing bagi PT. Pertamina (Persero) sehingga dapat memperbaiki dan meningkatkan pelayanan dalam pengisian bahan bakar pesawat.

Keluhan dan kendala yang selama ini dirasakan oleh perusahaan penerbangan terhadap pelayanan pengisian bahan bakar pesawat udara antara lain masih didapatinya pengiriman bahan bakar minyak (avtur) yang tidak tepat waktu (keterlambatan) terutama pada saat pergantian/*shift*, sistem, pola dan mekanisme yang belum terbentuk baik di PT. Pertamina (Persero), ketersediaan tanker PT. Pertamina (Persero) Bandara Soekarno – Hatta, saat terjadinya pergantian petugas PT. Pertamina (Persero) sangat susah untuk melakukan permintaan pengisian bahan bakar minyak (avtur), *refueller* PT. Pertamina (Persero) kurang. Untuk mengatasi kendala dan hambatan tersebut antara lain dengan cara mengontaknya secara berulang-ulang serta diadakan rapat koordinasi, berkoordinasi kembali dengan pihak PT. Pertamina (Persero) untuk menempatkan satu unit di lapangan pada saat pergantian/*shift*, melakukan kontak ataupun sms kepada managernya atau dengan mendatangi Pool PT. Pertamina (Persero) untuk minta tolong pengisian bahan bakar avtur (*refuel*), selain itu dengan menyediakan *Truck Refueller* terutama di Terminal 3.

V. KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. Jumlah perusahaan pengisian bahan bakar pesawat udara (avtur) di bandara secara ideal belum bisa dipastikan, tetapi sebaiknya untuk setiap terminalnya terdapat satu perusahaan pengisian bahan bakar pesawat udara, tujuannya untuk mengurangi

- pergerakan lalu lintas kendaraan/ *Ground Support Equipment* (GSE) dan demi terciptanya keselamatan serta ketertiban di *ramp*.
2. Fasilitas untuk Depot Perusahaan Pengisian Bahan Bakar Pesawat Udara di Bandara Soekarno-Hatta disediakan oleh PT. Angkasa Pura II Cabang Bandara Soekarno - Hatta yaitu dengan cara *Terufut Fee*
 3. Untuk penilaian pelayanan sangat bervariasi, beberapa perusahaan penerbangan yang memberikan penilaian kurang puas antara lain PT. Garuda Indonesia (Persero), PT. Mandala, PT. Sriwijaya Air, dan PT. Metro Batavia Air. Sedangkan yang memberikan penilaian baik adalah PT. Merpati Nusantara *Airways*, PT. Lion Air. Khusus untuk PT. Indonesia Air Asia memberikan penilaian secara umum baik, tetapi belum cukup memuaskan karena beberapa kali mengalami keterlambatan.
 4. Semua perusahaan penerbangan pada prinsipnya sangat setuju dengan dibukanya dan diberikan kesempatan kepada perusahaan pengisian bahan bakar avtur (*aviation turbine*) lain selain PT. Pertamina (Persero) untuk melakukan pengisian bahan bakar pesawat udara di Bandara Soekarno - Hatta.
 5. Keluhan dan kendala yang selama ini dirasakan oleh perusahaan penerbangan terhadap pelayanan pengisian bahan bakar pesawat udara antara lain masih didapatinya pengiriman bahan bakar minyak (avtur) yang tidak tepat waktu (keterlambatan) terutama pada saat pergantian/*shift*, sistem, pola dan mekanisme yang belum terbentuk baik di PT. Pertamina (Persero), ketersediaan tanker PT. Pertamina (Persero) Bandara Soekarno – Hatta, saat terjadinya pergantian petugas PT. Pertamina (Persero) sangat susah untuk melakukan permintaan pengisian bahan bakar minyak (avtur), *refueller* PT. Pertamina (Persero) kurang.

B. Saran

1. Diharapkan ada perusahaan pengisian bahan bakar avtur (*aviation turbine*) lain untuk pengisian bahan bakar minyak (avtur) karena dapat sebagai pembanding peningkatan pelayanan mutu (*service*) untuk menjaga mutu, menjaga keselamatan dan menjaga *on time* pada saat pengisian bahan bakar pesawat udara.
2. Perlu adanya penambahan kendaraan operasional PT. Pertamina di lapangan.
3. Perlu ditingkatkannya pelayanan dan keahlian staff PT. Pertamina (Persero) Bandara Soekarno – Hatta terutama mengenai ketepatan waktu pengisian karena bagi perusahaan penerbangan yang melayani jasa penerbangan waktu sangat berharga mengingat *ground time* yang sudah ditetapkan.
4. Diberlakukannya tarif *world fuel*.
5. PT. Pertamina (Persero) harus berniat menjadi perusahaan tambang terbesar di Asia yang lebih profesional, setiap karyawan PT. Pertamina (Persero) harus mempunyai rasa bahwa dengan sistem kerja yang baik dari PT. Pertamina (Persero) sehingga dapat mendorong dan mendukung perusahaan penerbangan domestik lebih maju dan memberikan pelayanan yang baik dan tepat waktu kepada penumpang.
6. Koordinator lapangan DPPU PT. Pertamina (Persero) agar pro aktif untuk memantau petugas pengisian apakah sudah memberikan yang terbaik bagi konsumen.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada PT. Angkasa Pura II, Bandara Soekarno Hatta dan PT. Pertamina dengan dibantunya pengumpulan data, serta Dr. Yaddy Supriyadi sebagai Mitra Bestari Warta Ardhia Jurnal Penelitian Perhubungan Udara.

DAFTAR PUSTAKA

Undang-Undang Nomor 1, Tahun 2009, *Penerbangan*;

Undang-Undang Nomor 22, Tahun 2001, *Migas*;

Undang-Undang Nomor 5, Tahun 1999, *Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat*;

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 25, Tahun 2008, *Penyelenggaraan Angkutan Udara*;

Warta Pertamina, Warta Utama, Edisi No: 10/THN XXXIX.

Warta Pertamina, Warta Utama, Edisi No: 4/THN XLI, April 2006.

BIODATA PENULIS

*) Arman Mardoko, Sarjana Ekonomi, Peneliti Pertama bidang Transportasi Udara di Puslitbang Perhubungan Udara Badan Litbang Perhubungan.

Alamat Kantor : Jl. Merdeka Timur No. 5, Jakarta Pusat.

