

# DAMPAK PENGHENTIAN OPERASI PT. MANDALA AIRLINES DI BANDARA AHMAD YANI SEMARANG

Oleh: Idjon Sudjono \*)

\*) 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

*The impact of ceasing temporary operation PT. Mandala Airlines in Achmad Yani Airport at Semarang on January 13<sup>th</sup> 2011 will effect toward the decreasing air of tranport capacity of Semarang –Jakarta routes and Semarang-Banjarmasin routes. In hence, the route Semarang-Banjarmasin flown by Mandala airlines seven times in a week, and route Semarang-Jakarta twelve times per week. By using load factor comparative method, from the result of the research was obtained the increasing of load factor to all routes of airline schedule flown by mandala.*

**Key words :** *Air tranport capacity, Mandala, Achmad Yani Airport Semarang.*

## PENDAHULUAN

### Latar Belakang

Pada tahun 2000 pesawat udara yang dioperasikan PT. Mandala Airlines hanya memiliki 11 unit pesawat B737-200, kemudian untuk memperkuat armada dalam rangka memenuhi Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, disebutkan bahwa angkutan udara niaga berjadwal memilik paling sedikit 5 (lima) unit pesawat udara dang menguasai paling sedikit 5 (lima) unit pesawat udara dengan jenis yang mendukung kelangsungan usaha sesuai dengan rute yang dilayani.

PT. Mandala Airlines mengganti armada pesawat konvensionalnya dengan memasukan pesawat tipe B737-400, dan pada tahun 2006 mulai memasukkan pesawat generasi baru, yaitu A320. Pesawat A320 ini dilengkapi teknologi baru seperti ACAS, RVSM, RNP, GPWS, *wing tip* dan lain-lain dengan maksud untuk berkompetisi dengan PT. Lion Air yang mengoperasikan B737-900ER dan PT. Garuda yang mengoperasikan B737-800 NG.

PT. Mandala Airlines sebagai perusahaan angkutan udara niaga berjadwal yang sedang membenahi dirinya menjadi “*The best low cost carrier (LCC)*” di Indonesia (Sarosa, Kepala Komunikasi Perusahaan PT. Mandala Airlines, *Angkasa Majalah Kedirgantaraan* No. 1, 04 Januari 2011 Tahun XXI hal 80), telah melayani rute-rute domestik selama 41 tahun bahkan pada saat ini PT. Mandala Airlines juga melayani rute-rute ASEAN ke Singapura serta rute-rute internasional ke Hongkong dan Macau.

Dibawah kepemimpinan Diono Nurjadin, PT. Mandala Airlines merencanakan untuk membuka rute regional lagi setelah cukup armadanya, dengan rencana kedatangan 5 unit pesawat A320. Tetapi memasuki awal tahun 2011, PT. Mandala Airlines terlilit hutang



sebesar Rp. 2,45 Trilyun kepada 345 kreditor konkuren dan Rp. 54, 14 Milyar kepada kreditor *sparatris* Bank Victoria, sehingga armadanya ditarik oleh lessor secara bertahap dan akhirnya PT. Mandala Airlines menghentikan operasinya untuk sementara waktu (Media Indonesia, Kamis 03 Maret 2011). PT. Mandala Airlines menunda pengurusan pesanan pesawat tersebut berhubung ada pembatalan negosiasi antara pihak PT. Mandala Airlines dengan pihak ke dua dari Perancis sebagai pemasok pesawat. PT. Mandala Airlines bersama perusahaan Cardig Internasional memiliki 51% saham dan sisanya 49% dimiliki oleh perusahaan asing Indigo Partner dari Amerika Serikat.

Rute-rute domestik PT. Mandala Airlines yang padat seperti Balikpapan-Surabaya, Banjarmasin-Surabaya, Denpasar-Yogya, Denpasar-Surabaya, Jakarta-Balikpapan, Jakarta-Batam, Jakarta-Denpasar, Jakarta-Yogya, Jakarta-Medan, Jakarta-Padang, Jakarta-Pekanbaru, Jakarta-Semarang dan Jakarta-Surabaya terpaksa dihentikan. Sedangkan bagi para pelanggan yang sudah terlanjur membeli tiket, terpaksa dikembalikan uangnya seharga tiket pada loket-loket penjualan yang ditunjuk oleh PT Mandala Airlines.

Dampak dari penghentian beroperasinya PT. Mandala Airlines tentunya akan berpengaruh terhadap pengurangan kapasitas angkutan udara pada beberapa bandara yang disinggahi oleh PT. Mandala Airlines seperti pada Bandara Ahmad Yani-Semarang.

Bandara Ahmad Yani-Semarang sampai saat ini dilayani oleh PT. Garuda Indonesia, PT. Sriwijaya Air, PT. Lion Air dan PT. Batavia Air. Pada umumnya perusahaan angkutan udara niaga berjadwal yang beroperasi di bandara tersebut masih menggunakan pesawat B737-200, B737-300, B737-400, dan B737-500.

Untuk mengetahui pemanfaatan kapasitas angkutan udara diperlukan pengkajian Pemanfaatan Kapasitas Angkutan Udara Pasca Penghentian Operasi PT. Mandala Airlines di Bandara Ahmad Yani-Semarang.

### **Rumusan Masalah**

Berapa *Load Factor* (L/F) jumlah penumpang perusahaan angkutan udara niaga berjadwal di Bandara Ahmad Yani-Semarang pasca berhentinya operasi PT. Mandala Airlines ?

### **Tujuan dan Manfaat**

Tujuannya untuk mengevaluasi dan menganalisis kinerja pemenuhan kapasitas tersedia angkutan udara di Bandara Ahmad Yani-Semarang, dalam upaya peningkatan pelayanan pengguna jasa angkutan udara

### **Ruang Lingkup Pengkajian**

Ruang lingkup kegiatan yang akan dilaksanakan meliputi :

1. Inventarisasi peraturan perundangan yang terkait dengan kajian;
2. Inventarisasi rute, frekuensi, jenis pesawat yang dioperasikan perusahaan angkutan udara niaga berjadwal di Bandara Ahmad Yani-Semarang;
3. Pengumpulan data jumlah produksi kapasitas tersedia angkutan udara dan terpakai di Bandara Ahmad Yani-Semarang;
4. Identifikasi kapasitas tersedia angkutan udara dan terpakai penumpang di Bandara Ahmad Yani-Semarang;

5. Identifikasi market share perusahaan angkutan udara niaga berjadwal secara nasional;
6. Analisis load factor penumpang di Bandara Ahmad Yani-Semarang pada rute-rute yang diterbangi oleh PT. Mandala Airlines.

## **BAHAN DAN METODA PENELITIAN**

### **Tinjauan pustaka**

1. Undang-undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan  
 Dasar hukum dari kajian ini adalah Undang-undang Nomor 1 tahun 2009, yang dapat diuraikan sebagai berikut :
  - a. Pasal 192, menjelaskan :  
 Bahwa Tataan Kebandarudaraan Nasional diwujudkan dalam rangka penyelenggaraan bandar udara yang andal, terpadu, efisien, serta mempunyai daya saing global untuk menunjang pembangunan nasional dan daerah yang berwawasan nusantara. Selain itu, Tataan Kebandarudaraan Nasional merupakan sistem perencanaan kebandarudaraan nasional yang menggambarkan interdependensi, interrelasi dan sinergi antar unsur yang meliputi sumber daya alam, sumber daya manusia, geografis, potensi ekonomi, dan pertahanan keamanan dalam rangka mencapai tujuan nasional.
  - b. Pasal 194, menyatakan ;  
 Bandar udara memiliki peran sebagai ; 1) simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya; 2) pintu gerbang kegiatan perekonomian; tempat kegiatan alih moda transportasi; 3) pendorong dan penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan; pembuka isolasi daerah, pengembangan daerah perbatasan, dan penanganan bencana; 4) serta prasarana memperkuat wawasan nusantara dan kedaulatan negara.
  - c. Pasal 232, menyatakan ;  
 Kegiatan perusahaan bandar udara terdiri atas : 1) pelayanan jasa kebandarudaraan dan pelayanan jasa terkait bandar udara. 2) Pelayanan jasa kebandarudaraan meliputi pelayanan jasa pesawat udara, penumpang, barang dan pos yang terdiri atas penyediaan dan/atau pengembangan : 3) fasilitas untuk kegiatan pelayanan pendaratan, lepas landas, manuever, parkir dan penyimpanan pesawat udara; fasilitas terminal untuk pelayann angkutan penumpang, kargo dan pos; fasilitas elektronika, listrik, air dan instalasi limbah buangan; dan lahan untuk bangunan, lapangan, dan industri serta gedung atau bangunan yang berhubungan dengan kelancaran angkutan udara.  
 Pelayanan jasa terkait bandar udara sebagaimana dimaksud di atas meliputi kegiatan: jasa terkait untuk menunjang kegiatan pelayanan operasi pesawat udara di bandar udara, terdiri atas: penyediaan hangar pesawat udara; perbengkelan pesawat udara; pergudangan; catering pesawat udara; pelayanan teknis penanganan pesawat udara didarat (*ground handling*); pelayanan penumpang dan bagasi; serta penanganan kargo dan pos.  
 Selain itu, jasa terkait untuk menunjang kegiatan pelayanan penumpang dan barang, terdiri atas : penyediaan penginapan/hotel dan transit hotel; penyediaan

toko dan restoran; penyimpanan kendaraan bermotor; pelayanan kesehatan; perbankan dan/atau penukaran uang; dan transportasi darat.

Begitu pula dengan jasa yang terkait untuk memberikan nilai tambah bagi perusahaan bandar udara, terdiri atas : penyediaan tempat bermain dan rekreasi; penyediaan fasilitas perkantoran; penyediaan fasilitas olah raga; penyediaan fasilitas pendidikan dan pelatihan; pengisian bahan bakar kendaraan bermotor; dan periklanan.

2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 25 tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan KM. 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara, bahwa yang dimaksud dengan angkutan udara niaga berjadwal adalah angkutan udara niaga yang dilaksanakan pada rute teratur, dengan tarif tertentu dan dipublikasikan.

### **Sejarah PT. Mandala Airlines**

PT Mandala Airlines didirikan pada tanggal 17 April 1969 oleh Kolonel Sofyar, Adil Aljoli, Mayor (AU) Soegandi Partosoegondo, Kasbi Indrajano dan Darwin Ramli dengan melalui perusahaan PT. Darma Kencana Sakti.

PT Darma Kencana Sakti, pada gilirannya menjadi bagian dari unit komersial Yayasan Dharma Putera Kostrad, sebuah yayasan yang ada afiliasinya dengan Komando Strategi Angkatan Darat (KOSTRAD).

Maskapai penerbangan ini dinamai Mandala, sesuai dengan operasi militer menggabungkan Papua Barat ke Indonesia yakni Operasi Mandala. Nama ini juga mengacu pada mandala istilah Sansakerta untuk diagram melambangkan alam semesta, yang digunakan sebagai logo perusahaan.

Pada awal tahun beroperasinya, maskapai penerbangan ini melayani rute-rute penerbangan yang terbang dari Jakarta dengan tujuan kota-kota di Kawasan Timur Indonesia seperti Ambon, Gorontalo, Kendari, Makassar dan Manado. Kemudian pada tahun 1972 Mandala mengambil alih Seulawah Air Service, yang terbang ke kota-kota di Kawasan Barat Indonesia seperti Banda Aceh, Banjarmasin, Medan, Padang, Palembang, Pekanbaru dan Pontianak. Dengan proses akuisisi Seulawah ini, PT. Mandala Airlines melayani rute-rute penerbangan dengan cakupan nasional Indonesia pada tahun 2002.

Namun pada bulan April 2006, PT. Mandala Airlines dijual kepada Cardig Internasional dengan nilai sekitar 30 juta dollar Amerika Serikat atau sekitar Rp. 300 milyar ditengah persaingan ketat dan keras industri jasa penerbangan dan menguatnya desakan militer agar tidak berbisnis. Kemudian bulan Oktober 2006, Indigo Partners membeli 49% saham Cardig dan Indigo.

### **Armada Pesawat PT. Mandala Airlines**

Pada tahun 1998 jumlah armada pesawat PT. Mandala Airlines hanya 8 unit, kemudian tahun 1999 turun menjadi 7 unit. Untuk lebih jelasnya perkembangan armada jumlah pesawat PT. Mandala Airlines selama tahun 2000 sampai dengan tahun 2006 dapat dilihat pada tabel 1.

**Tabel 1**  
**Perkembangan jumlah pesawat udara yang dioperasikan PT. Mandala Airlines**  
**Tahun 2000-2006**

Jenis Pesawat	Tahun				
	2006	2007	2008	2009	2010
B-737-200	7	4	3	2	-
B-737-400	2	2	2	2	-
A-320	1	3	5	7	11
A-319	-	1	2	3	-
AIRBUS A3	-	-	-	1	-

Sumber : Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara, 2010

Berdasarkan tabel. 1, mulai tahun 2006 PT. Mandala Airline telah mengoperasikan 1 unit pesawat jet Airbus tipe A 320 generasi baru disamping 7 unit pesawat tipe Boeing 737-200 dan 2 unit pesawat tipe Boeing 737-400. Tahun 2009, armada jumlah pesawat PT. Mandala Airline mencapai 15 unit yang terdiri dari 2 unit B 737-200, 2 unit B 737-400, 3 unit A-319, 7 unit A-320, dan 1 unit AIRBUS A3.

PT. Mandala Airlines mengklaim telah berhasil mentransformasi dan merestrukturisasi dan akan terus menerus mengembangkan armadanya melalui pemesanan 25 unit pesawat jenis Airbus A 320. Dengan pembelian armada baru ini, PT. Mandala Airlines akan melayani untuk rute domestik dan regional dengan satu tipe pesawat generasi baru saja, yaitu Airbus. PT. Mandala Airlines dikenal sebagai maskapai penerbangan yang mengoperasikan pesawat udara generasi baru tipe A-319 dan tipe A-320.

Pada awal tahun 2010, PT. Mandala Airlines mengoperasikan 11 unit pesawat udara tipe Airbus. Namun pada pertengahan tahun 2010, 4 unit dikembalikan ke lessornya di Eropa. Kemudian pada kuartal III tahun 2010, 2 unit pesawatnya dikembalikan lagi, sehingga pada awal tahun 2011 PT. Mandala hanya mengoperasikan 5 unit pesawat, sampai akhirnya memasuki bulan Februari 2011, PT. Mandala Airlines menghentikan operasinya untuk sementara.

Sedangkan kapasitas seat tersedia untuk masing-masing tipe pesawat yang beroperasi di Bandara Achmad Yani dapat dilihat pada tabel 2.

**Tabel 2**  
**Kapasitas seat tersedia per tipe pesawat lima operator penerbangan berjadwal di**  
**Bandara Ahmad Yani Semarang tahun 2010**

TIPE PESAWAT	OPERATOR PENERBANGAN BERJADWAL				
	GARUDA	LION	MANDALA	BATAVIA	SRIWIJAYA
B 737-900 ER	-	213	-	-	-
B 737-800 NG	170	-	-	-	-
B 737-500	96	-	-	-	-
B 737-400	134	168	-	168	161
B 737-300	110	149	-	144	136
B 737-200	-	-	120	120	126
A 319	-	-	140	144	-
A 320	-	-	180	168	-
MD 90'S	-	166	-	-	-

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan udara, 2010 hasil olahan

Konfigurasi pengaturan seat tersedia diserahkan kepada masing-masing operator dengan pertimbangan aspek bisnis *demand per route* dan dari aspek *safety* tidak boleh melebihi batas *payload maximum* dari masing-masing tipe pesawat.

### **Metode Analisis**

Metode yang digunakan dalam pengkajian ini adalah metode pendekatan analisis deskriptif kuantitatif dengan melakukan pendekatan melihat pelayanan yang dilakukan oleh penyelenggara Bandara Achmad Yani kepada penumpang yang akan berangkat dan diangkut oleh semua maskapai penerbangan berjadwal yang beroperasi di Bandara Achmad Yani-Semarang. Untuk mengetahui tidak ada penumpukan penumpang yang tidak terangkut di Terminal Keberangkatan Bandara Achmad Yani-Semarang dapat dilihat dari besaran load faktor pada setiap maskapai penerbangan berjadwal, dengan menghitung jumlah penumpang terangkut dibagi dengan jumlah seat kapasitas tersedia dikalikan 100% perbulan (*comparative load factor methode*). Apabila masih dibawah 100% berarti semua penumpang dapat terangkut, sehingga tidak ada *over booking*.

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **1. Operator Penerbangan Berjadwal Yang Beroperasi Di Bandara Achmad Yani Semarang**

Sampai dengan bulan Januari 2011, terdapat 5 operator penerbangan berjadwal yang beroperasi di Bandara Achmad Yani Semarang, yaitu Garuda Indonesia, Batavia Air, Sriwijaya Air, Lion Air dan PT. Mandala Airlines. Kemudian pada tanggal 13 Januari 2011, PT. Mandala Airlines menghentikan operasinya di Bandara Achmad Yani Semarang untuk rute Semarang-Jakarta (PP) dan Semarang-Banjarmasin (PP). Selanjutnya untuk rute Semarang-Banjarmasin (PP), mulai tanggal 19 Januari 2011 diterbangi Sriwijaya Air, kemudian mulai tanggal 16 Maret 2011 diterbangi Trigana. Sedangkan rute Semarang-Surabaya (PP), sejak 20 Januari 2011 diterbangi Wings Air untuk menyaingi Sriwijaya Air yang sudah lama beroperasi.

Rata-rata pergerakan penumpang setelah Mandala berhenti beroperasi, untuk penerbangan dalam negeri pada bulan Maret 2011 yang datang 98.811 orang dan yang berangkat 97.722 orang atau rata-rata per hari yang datang 3.187 orang dan yang berangkat 3.152 orang. Sebelumnya bulan Pebruari 2011, yang datang 85.866 orang dan yang berangkat 85.152 orang, atau rata-rata perhari yang datang 3.066 orang dan yang berangkat 3.041 orang.

#### **2. Dampak Penghentian Operasi Sementara PT Mandala Airlines Di Bandara Achmad Yani Semarang**

Untuk mengetahui dampak berhentinya operasi PT. Mandala Airlines di Bandara Achmad Yani Semarang, penulis akan menyajikan jumlah pergerakan pesawat, jumlah kapasitas tersedia, jumlah pergerakan penumpang, dan besarnya load faktor 6 operator penerbangan berjadwal di Bandara Achmad Yani Semarang selama bulan Januari, Pebruari, dan Maret 2011.

Perhitungan kapasitas seat tersedia untuk masing-masing operator penerbangan berjadwal yang beroperasi di Bandara Achmad Yani Semarang diperoleh dari perkalian antara jumlah pergerakan pesawat per bulan dikalikan kapasitas seat pesawat atau frekuensi penerbangan perbulan dikalikan kapasitas seat pesawat yang dioperasikan oleh masing-masing operator penerbangan berjadwal. PT Mandala Airlines mengoperasikan pesawat tipe A-319 berkapasitas 140 seat, sedangkan operator penerbangan berjadwal lainnya yang menerbangi rute dengan tujuan Semarang mengoperasikan pesawat B 737 berbagai seri. Apabila hari Sabtu dan Minggu atau pada saat *peak season* Garuda mengoperasikan B 737-800 NG (170 seat) dan Lion Air mengoperasikan B737-900 ER (213 seat), hanya Sriwijaya dan Trigana yang masih mengoperasikan pesawat B 737-200 berkapasitas 120 sampai dengan 126 seat.

Dampak pelayanan di Bandara Achmad Yani Semarang sebagai akibat penghentian sementara PT Mandala Airlines hampir tidak ada, karena penumpang dengan tujuan Jakarta beralih ke Garuda dan Lion Air serta Batavia dan Sriwijaya. Sedangkan untuk tujuan Banjarmasin beralih ke Sriwijaya dan Trigana, jadi tidak ada penumpukan penumpang di Terminal Keberangkatan Bandara Achmad Yani Semarang. Pelanggan Mandala dapat menggunakan operator penerbangan berjadwal lainnya sesuai dengan tujuan masing-masing. Untuk lebih jelasnya lihat tabel 3, 4,5, dan 6 . Pada tabel tersebut Mandala 13 Januari 2011 tidak beroperasi Sriwijaya 19 Januari 2011 mulai beroperasi rute SRG-BDJ (PP) Trigana 16 Maret 2011 mulai beroperasi rute SRG-BDJ (PP).

Tabel 3  
Perkembangan jumlah pergerakan pesawat 6 operator berjadwal di Bandara Achmad Yani Semarang Januari s/d Maret 2011

RUTE PENERBANGAN	OPERATOR	JANUARI		PEBRUARI		MARET	
		DTG	BRK	DTG	BRK	DTG	BRK
SRG-JKT	GIA	277	276	252	252	279	279
	BTV	62	62	56	56	60	60
	SJY	80	80	84	84	94	93
	LNI	155	155	140	155	155	155
	MDL	15	15	0	0	0	0
SRG-BDJ	MDL	12	12	0	0	0	0
	SJY	13	13	28	28	31	31
	TGN	0	0	0	0	17	18

Sumber : Kantor Cabang Bandara A. Yani Semarang (hasil olahan)

Tabel 4  
Perkembangan jumlah penumpang 6 operator berjadwal di Bandara Achmad Yani Semarang Januari s/d Maret 2011

RUTE PENERBANGAN	OPERATOR	JANUARI		PEBRUARI		MARET	
		DTG	BRK	DTG	BRK	DTG	BRK
SRG-JKT	GIA	32.446	31.992	32.878	32.323	35.766	34.765
	BTV	5.601	5.692	6.028	5.842	5.734	5.200
	SJY	8.904	9.174	9.273	9.601	9.247	9.764
	LNI	25.250	25.167	22.476	22.025	30.853	30.335
	MDL	1.556	1.548	0	0	0	0

RUTE PENERBANGAN	OPERATOR	JANUARI		PEBRUARI		MARET	
		DTG	BRK	DTG	BRK	DTG	BRK
SRG-BDJ	MDL	1.454	1.619	0	0	0	0
	SJY	1.219	1.360	2.974	3.219	3.174	3.327
	TGN	0	0	0	0	632	810

Sumber : Kantor Cabang Bandara A. Yani Semarang (hasil olahan)

Tabel 5

Perkembangan kapasitas seat tersedia 6 operator penerbangan berjadwal di Bandara Achmad Yani Semarang, Januari s/d Maret 2011

RUTE PENERBANGAN	OPERATOR	JANUARI		PEBRUARI		MARET	
		DTG	BRK	DTG	BRK	DTG	BRK
SRG-JKT	GIA	44.876	44.712	40.882	40.882	45.200	45.200
	BTV	9.672	9.672	8.736	8.736	9.360	9.360
	SJY	10.719	10.719	11.256	11.256	12.462	12.462
	LNI	26.350	26.350	23.800	23.800	33.893	33.893
	MDL	2.474	2.474	0	0	0	0
SRG-BDJ	MDL	1.980	1.980	0	0	0	0
	SJY	1.690	1.690	3.640	3.640	4.030	4.030
	TGN	0	0	0	0	2.247	2.247

Sumber : Kantor Cabang Bandara A. Yani Semarang (hasil olahan)

Berdasarkan tabel 5, dampak setelah PT. Mandala Airlines menghentikan operasinya di Bandara Achmad Yani Semarang pada tanggal 13 Januari 2011, maka dengan sangat menyolok Garuda dan Lion menambah kapasitas seat tersedia dalam bulan Maret 2011 pada rute Semarang-Jakarta (PP), dibanding operator Batavia dan Sriwijaya. Hal ini disebabkan Garuda mengoperasikan B 737-800 NG kapasitas 170 seat dan Lion mengoperasikan B 737-900 ER kapasitas 213 seat. Sedangkan untuk rute Semarang-Banjarmasin (PP) yang diterbangi Sriwijaya dan Trigana mengoperasikan pesawat B 737-200 yang berkapasitas 120 seat. Tetapi karena jumlah penumpang pada rute ini meningkat cukup tajam, maka Sriwijaya menambah frekuensi penerbangan dari 13x per bulan menjadi 31x per bulan, sedangkan Trigana 17x perbulan.

Tabel 6

Perkembangan L/F 6 operator berjadwal di Bandara Achmad Yani Semarang, Januari S/D Maret 2011

RUTE PENERBANGAN	OPERATOR	JANUARI			FEBRUARI			MARET		
		DTG	BRK	RATA2	DTG	BRK	RATA2	DTG	BRK	RATA2
SRG-JKT	GIA	72,30	71,55	71,99	80,54	79,18	79,86	79,13	76,92	78,02
	BTV	57,91	58,85	58,38	69,00	66,87	67,94	61,26	55,56	58,41
	SJY	83,06	85,58	84,32	82,38	85,30	83,84	73,41	78,35	75,88
	LNI	95,73	95,91	95,67	94,44	92,54	93,49	92,58	91,03	91,80
	MDL	62,87	62,55	62,71	0	0	0	0	0	0
SRG-BDJ	MDL	73,43	81,77	77,60	0	0	0	0	0	0
	SJY	72,13	80,47	76,30	81,70	88,43	85,07	78,76	82,56	80,66
	TGN	0	0	0	0	0	0	32,16	39,47	36,04

Sumber : Kantor Cabang Bandara A. Yani Semarang (hasil olahan)

Berdasarkan tabel diatas, *load factor* penumpang atau derajat hunian penumpang (L/F) yang dimaksud dalam kajian ini adalah jumlah penumpang yang naik pesawat atau berangkat dibagi dengan jumlah kapasitas tempat duduk tersedia dikalikan 100%, dalam periode per bulan pada masing-masing operator penerbangan berjadwal yang beroperasi di bandar udara Achmad Yani Semarang pada rute Semarang-Jakarta dan Semarang-Banjarmasin pulang pergi.

## KESIMPULAN

1. Rata-rata *load factor* di Bandara Achmad Yani Semarang pada tahun 2010 ketika Mandala masih beroperasi, adalah Mandala sebesar 62,71%, Garuda Indonesia 71,99%, Batavia 58,38%, Sriwijaya 84,32%, dan Lion Air 95,67% untuk rute Semarang-Jakarta, dan untuk rute Semarang-Banjarmasin *load factor* Mandala 77,60%, dan Sriwijaya 76,30%. Kemudian setelah penghentian operasi Mandala, rata-rata *load factor* pesaing Mandala pada rute Semarang-Jakarta menunjukkan kenaikan baik pada bulan pebruari dan Maret masing-masing Garuda sebesar 79,86% dan 78,02%, Batavia sebesar 67,94% dan 58,41%, Sriwijaya sebesar 83,84% dan 75,41%, dan Lion Air sebesar 94,49% dan 91,80%. Sedangkan untuk rute penerbangan Semarang-Banjarmasin, Sriwijaya Air yang merupakan pesaing tunggal PT Mandala Airlines pada bulan Pebruari mengalami kenaikan *load factor* yaitu sebesar 85,07%, kemudian pada bulan Maret menurun sebesar 80,66%, karena ada pesaing baru yang beroperasi pada rute tersebut yaitu Trigana Air dengan *load factor* sebesar 36,04%.
2. Pada hari Sabtu dan Minggu setelah bulan Pebruari 2011, yaitu Maret dan April Garuda Indonesia lebih banyak mengoperasikan Boeing tipe B 737-800 NG berkapasitas 170 seat dan Lion Air mengoperasikan Boeing tipe B 737-900 ER berkapasitas 213 seat. Sedangkan untuk menampung peningkatan jumlah penumpang pada rute Semarang-Banjarmasin (PP) mulai 16 Maret 2011, Trigana beroperasi pada rute tersebut, sehingga menjadi pesaing tunggal Sriwijaya.

## UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada PT. Mandala Airlines, serta Prof. Dr. .M.N. Nasution., Ms.Tr. sebagai Mitra Bestari Warta Ardhia Jurnal Penelitian Perhubungan Udara.

## DAFTAR PUSTAKA

- Undang-undang No.1 Tahun 2001 tentang Penerbangan  
Pearaturan Menteri No. KM. 9 Tahun 2010 tentang Tata n K e b a n d a r u d a r a a n  
Peraturan Menteri No. KM. 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara  
Mandala Airlines, *your free copy Magazine* Nopember 2010  
Statistik Lalu lintas Angkutan Udara PT. Angkasa Pura I (Persero) 2010  
Cholid-Christian-Basuki-Adi, Pengertian dan Istilah Penerbangan Sipil, 2009 Divisi  
Angkasa Majalah Kedirgantaraan No. 1, 04 Januari 2011 Tahun XXI hal 80  
<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1079685&page=1209/03/2011> 8:28  
<http://www.mandalaair.com/desti.htm> 2/16/2011 8:27 AM

#### **BIODATA PENULIS**

- \*) Idjon Sudjono, Lahir di Bandung 24 Mei 1948, S2 Magister Manajemen, Ahli Peneliti Utama (APU) Badan Litbang Perhubungan.  
Alamat Kantor : Jl. Merdeka Timur No. 5, Jakarta Pusat.