

KAJIAN DAMPAK KENAIKAN HARGA AVTUR TERHADAP KEUNTUNGAN PENDAPATAN MASKAPAI PENERBANGAN (RUTE JAKARTA - YOGYAKARTA)

M. Herry Purnama *)

Susanti **)

Peneliti Badan Litbang Perhubungan
Jalan Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat

ABSTRACT

Assessment of the Tariff Schedules Commercial Scheduled Air Transport Related to Fuel Price Increase Aircraft International Airport Yogyakarta Adi Sucipto is to know how the effect of rising prices of aviation fuel or aircraft fuel to air freight carrier rates, namely PT. Garuda Indonesia (Garuda Airlines), PT. Sun Lion (Lion Airlines), and PT. Metro Batavia (Batavia Airlines) for route Jakarta - Yogyakarta during the period January to September 2011. Assessment method used is descriptive quantitative method to calculate the total cost of airline travel route Jakarta - Yogyakarta with calculation components include (a) Type of aircraft and aircraft type, (b) Using the assumption of two load factor is 65% lower load factor and load factor is high 80%, (c) Using the assumption of two aviation fuel prices are the lowest aviation fuel jet fuel price range, - and the highest price of aviation fuel during the period January to September 2011, the average ticket price flight route Jakarta - Yogyakarta period from January to September 2011. The results of the assessment indicates there is a difference significant benefits from each airline operator, when associated with the load factor and the difference in price of aviation fuel.

Key Words : *avtur, load factor, ticket price*

PENDAHULUAN

Kenaikan harga minyak dunia beberapa waktu belakangan ini cukup mengkhawatirkan banyak pihak. Pemerintah sendiri terus memantau harga minyak mentah dunia yang sudah naik sekitar 21 persen akibat krisis politik di Timur Tengah. Presiden sendiri meminta agar produksi minyak mentah siap jual dinaikkan, serta melakukan upaya penghematan energi serta penanggulangan kenaikan harga minyak yang akan berdampak dalam kehidupan masyarakat banyak (liputan 6.com, Pebruari 2011).

Kenaikan harga minyak mentah di pasar dunia yang terjadi dalam empat bulan terakhir ini telah mendorong sembilan negara terdekat Indonesia menaikkan harga jual bahan bakar minyak. Kenaikan harga bahan bakar minyak yang dilakukan dalam kurun waktu November 2010 hingga Februari 2011 itu ada dalam kisaran 9 persen hingga 16 persen (*Kompas*, 21 Maret 2011).

Dalam dunia penerbangan, kenaikan harga bahan bakar minyak terutama avtur

turut memberikan dampak tersendiri terutama pada kenaikan biaya operasional. Maskapai Garuda sebagai contohnya memaparkan bahwa avtur memberikan kontribusi sekitar 63,38 persen dari beban operasional penerbangan, dengan demikian dapat dikatakan bahwa kenaikan harga avtur sangat memberikan dampak terhadap maskapai penerbangan.

Hal ini tentu menjadi permasalahan tersendiri, dimana kondisi penerbangan dalam beberapa tahun terakhir sedang mengalami kenaikan jumlah penumpang dimana sebagian masyarakat sudah mulai mengalihkan pilihan moda transportasi kepada pesawat sebagai alternatif transportasi yang dirasakan lebih hemat waktu, biaya dan tenaga bila dibandingkan dengan moda transportasi lain. Apabila kenaikan avtur tidak terelakkan tentu saja hal pertama yang mempunyai dampak langsung adalah harga tiket pesawat. Dikhawatirkan kenaikan harga tiket memberikan pengaruh pada jumlah penumpang yang sedang mengalami kenaikan dalam beberapa tahun terakhir ini. Pemerintah sendiri telah mengatur tentang harga tiket ini dengan menetapkan tarif batas atas untuk kelas ekonomi yaitu tarif yang merupakan sarana untuk mengendalikan keseimbangan antara kebutuhan masyarakat atas jasa angkutan udara dengan kelangsungan hidup perusahaan penerbangan.

Dalam KM Nomor 26 Tahun 2010 telah diatur tentang mekanisme tarif batas atas ini, yaitu maskapai penerbangan diberi kebebasan menentukan harga tiket ekonomi tetapi tidak boleh melampaui tarif batas atas yang telah ditetapkan oleh pemerintah.

Penetapan tarif batas atas sendiri ditetapkan oleh pemerintah dengan

memperhitungkan kepada tarif jarak, pajak, iuran wajib asuransi, biaya-biaya tuslah atau tambahan (*surcharge*). Dalam penetapan golongan tarif penumpang, Menteri Perhubungan juga memperhatikan kepentingan keselamatan dan keamanan penerbangan, kepentingan masyarakat dan perusahaan penerbangan. Penetapan tarif batas atas itu sendiri hanya akan ditinjau kembali apabila kenaikan harga avtur (bahan bakar pesawat) mengalami kenaikan selama 3 bulan berturut-turut dan menembus angka Rp. 10.000,- per liter. Namun kenaikan bahan bakar tentulah tidak dapat diprediksi, apalagi hal tersebut sangat berkaitan dengan kondisi kesediaan bahan bakar/minyak dunia yang sangat fluktuatif, terutama dengan kondisi perekonomian dunia yang beberapa waktu terakhir cenderung tidak stabil, lalu dimanakah kemampuan maskapai penerbangan dalam menghadapi kondisi seperti ini? Tidak dapat dipungkiri bahwa maskapai penerbangan tentu tidak menginginkan kondisi yang merugikan dengan kenaikan harga avtur yang menambah beban biaya operasional pesawat tanpa mampu menaikkan harga tiket apabila melampaui tarif batas atas yang telah ditetapkan pemerintah.

Terkait dengan hal tersebut diatas, perlu dilakukan pengkajian terhadap dampak kenaikan harga avtur terhadap keuntungan pendapatan maskapai penerbangan untuk rute Jakarta - Yogyakarta

TINJAUAN PUSTAKA

KM 26 Tahun 2010 tentang Mekanisme Formulasi Perhitungan dan Penetapan Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri memuat

ketentuan sebagai berikut :

1. Tarif batas atas adalah harga jasa tertinggi/maksimum yang diijinkan diberlakukan oleh badan usaha angkutan udara niaga berjadwal, yang dihitung berdasarkan komponen tarif jarak, pajak pertambahan nilai, iuran wajib asuransi dan biaya tuslah/ tambahan (*surcharge*).

2. Komponen biaya jasa angkutan udara dalam pelaksanaannya terdiri dari ;

a. Biaya operasi langsung

Yang termasuk dalam komponen ini adalah biaya tetap dan biaya variabel.

Adapun penggolongannya adalah sebagaimana pada tabel 1.

Dalam komponen biaya, biaya

b. Biaya Operasi Tidak Langsung

Komponen biaya yang termasuk ke dalam kategori ini adalah

- 1) organisasi
- 2) pemasaran/penjualan.

Semakin efisien komponen biaya di atas, maka semakin kecil komponen biaya jasa angkutan udara, karena kedua komponen biaya operasi langsung dan operasi tidak langsung berbanding lurus dengan komponen biaya jasa angkutan udara.

3. Implementasi dari kebijakan KM no. 26 Tahun 2010 adalah sebagai berikut :

- a. Ditetapkannya besaran USD dan harga *fuel* (*avtur*) untuk memberikan periode berlakunya tarif relatif panjang.

Tabel 1. Komponen biaya

Biaya Tetap	Biaya Variabel
✓ Penyusutan/sewa pesawat	✓ Pelumasan dan <i>avtur</i>
✓ Asuransi	✓ Tunjangan <i>crew</i>
✓ Gaji tetap <i>Crew</i> dan Teknisi	✓ Overhaul/Pemeliharaan
	✓ Jasa Kebandarudaraan
	✓ Jasa Pelayanan Navigasi
	✓ Jasa <i>Ground Handling</i>
	✓ <i>Catering</i> penerbangan

tetap adalah komponen biaya yang cenderung stabil dalam periode tertentu tanpa dipengaruhi oleh faktor dari luar, misalnya perubahan nilai tukar uang dolar dan lain-lain, sedangkan komponen biaya variabel sangat dipengaruhi oleh faktor dari luar yang kadang-kadang tidak dapat diprediksi, misalnya kenaikan harga *avtur*, kenaikan suku cadang dan lain sebagainya.

- b. Ditetapkannya besaran load faktor berdasarkan *load factor* rata-rata nasional.
- c. Biaya operasional didistribusikan kepada 2 pusat pendapatan yaitu pendapatan yang berasal dari angkutan penumpang dan angkutan kargo.
- d. *Deferensiasi* tarif diberlakukan pada jenis pelayanannya (*full service*, *medium service*, dan *no frills*) serta jenis penerbangan yaitu jet untuk jarak terbang 300 km ke atas dan

non jet untuk penerbangan 600 km ke bawah.

e. Dimungkinkan *surcharge*

Apabila terjadi perubahan yang sangat signifikan yang mempengaruhi kelangsungan kegiatan angkutan udara seperti perubahan nilai tukar rupiah terhadap dolar, harga bahan bakar, atau harga komponen biaya lainnya, yang menyebabkan perubahan total biaya operasi pesawat udara hingga minimal 20 % dalam jangka waktu 3 (tiga) bulan berturut-turut.

METODE PENELITIAN

Metode yang dilaksanakan dalam penelitian ini berdasarkan pendekatan deskriptif kuantitatif, sesuai dengan pengertiannya yaitu untuk menguraikan sifat-sifat dari suatu keadaan dan digunakan untuk pencarian fakta dengan interpretasi yang tepat dan mencari gambaran yang sistematis dan fakta yang akurat.

Prosedur penelitiannya, metode ini menggunakan data, baik lisan (wawancara) maupun yang bersumber dari nara sumber berupa kuesioner. Selain data tersebut digunakan pula data sekunder berupa laporan, catatan aturan/ketentuan yang berlaku, risalah dan lain sebagainya.

Dalam penelitian ini, yang menjadi sumber/ bahan dalam pengumpulan data adalah operator-operator pesawat yang melakukan penerbangan dengan rute Jakarta - Yogyakarta. Untuk penelitian selanjutnya, dipilih 3 (tiga) operator/ maskapai penerbangan dengan jumlah dan intensitas paling banyak melakukan penerbangan dengan rute Jakarta - Yogyakarta yaitu maskapai Garuda Airlines, Lion Air, dan Batavia Airlines.

Metode Analisis Data

Pada penelitian ini, pengolahan data dilakukan dengan cara menghitung jumlah biaya perjalanan penerbangan rute Jakarta - Yogyakarta dengan komponen perhitungan meliputi :

1. Jenis pesawat dan tipe pesawat.
2. Menggunakan asumsi 2 *load factor* yaitu *load factor* rendah 65 % dan *load factor* tinggi yaitu 80 %.
3. Menggunakan asumsi 2 harga avtur yaitu avtur kisaran harga avtur terendah,- dan harga avtur tertinggi selama periode Januari sampai dengan September 2011.
4. Harga rata-rata tiket pesawat rute Jakarta - Yogyakarta periode Januari-September 2011.

Hasil dari data di lapangan kemudian akan diolah dengan melakukan perhitungan besarnya harga operasional pesawat dan besarnya *revenue* pesawat.

ANALISA DAN PEMBAHASAN

1. Hasil Penelitian

a. Data harga bahan bakar pesawat

Berdasarkan data sekunder yang diperoleh dapat diketahui bahwa harga bahan bakar pesawat antara bulan Januari sampai dengan bulan September 2011. Adapun data tersebut adalah sebagaimana pada tabel 2.

Tabel 2. Data bahan bakar pesawat

No	Bulan	Avtur Domestik	Avtur Internasional	Kurs BI
1	Januari	Rp. 8.631,00	\$ 88.61	Rp. 9.037
2	Pebruari	Rp. 9.732,50	\$ 93.14	Rp. 8.915
3	Maret	Rp. 9.781,50	\$ 100.95	Rp. 9.262.50
4	April	Rp. 0.162,50	\$ 106.27	Rp. 8.649.50
5	Mei	Rp. 10.376,00	\$ 109.39	Rp. 8.554
6	Juni	Rp. 9.523,50	\$ 101.73	Rp. 8.564.50
7	Juli	Rp. 9.504	\$ 101.27	Rp. 8.533.50
8	Agustus	Rp. 9.676,50	\$ 103.76	Rp. 8.533
9	September	Rp. 9.416,50	\$ 100.34	Rp. 8.737.50

Sumber: Diten Phib Udara, 2011

Dari data tersebut dapat dilihat bahwa harga bahan bakar pesawat / avtur mengalami kenaikan secara signifikan pada bulan April dan Mei 2011 yaitu melebihi angka Rp. 10.000, akan tetapi mengalami penurunan kembali pada bulan Juni. Harga Avtur selama periode Januari – September 2011 berkisar pada rata-rata angka Rp. 9. 590,-.

Apabila data di atas dibandingkan antara harga avtur domestik dengan avtur internasional dapat disimpulkan bahwa harga avtur domestik cenderung mengalami perubahan mengikuti kenaikan harga avtur internasional.

b. Data Biaya Operasional Pesawat Jet Per Jam Terbang Per Bulan Tahun 2011 Load Factor 65 % (dalam rupiah)

Biaya operasional pesawat jet yang telah diperhitungkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara adalah sebagaimana dapat dilihat pada tabel 3.

Dalam tabel 3 terlihat bahwa biaya operasional pesawat dengan load factor 65 % yang dihitung per jam berkisar dari terendah Rp. 45.404.075 yaitu B737-300 sampai dengan yang tertinggi Rp. 85.511.327 yaitu A-330.

Tabel 3. Biaya operasional pesawat dengan load factor 65 % (dalam rupiah)

Biaya Rata-rata	Tipe Pesawat							
	B737-200	B737-300	B737-400	B737-500	B737-800	B737-900 ER	A-320	A-330
	Rp 49.878.602	Rp 45.404.075	Rp 53.307.718	Rp 51.492.448	Rp 60.103.517	Rp 66.913.829	Rp 83.095.031	Rp 85.511.327

Sumber: Diten Phib Udara, 2011

Tabel 4. Biaya operasional pesawat dengan load factor 80 % (dalam rupiah)

Biaya Rata-rata	Tipe Pesawat							
	B737-200	B737-300	B737-400	B737-500	B737-800	B737-900 ER	A-320	A-330
	Rp67.187.567	Rp 60.922.068	Rp 72.232.375	Rp69.521.858	Rp 81.952.753	Rp 92.466.255	Rp 114.587.013	Rp118.787.351

Sumber: Diten Phib Udara, 2011

Sedangkan untuk tabel 4 terlihat bahwa biaya operasional pesawat dengan *load factor* 80 % yang dihitung per jam berkisar dari biaya terendah Rp. 60.922.068,- yaitu pesawat B737-300 sampai dengan yang tertinggi Rp. 118.787.351,- yaitu pesawat A-330.

c. Data Maskapai Penerbangan

Data yang diperoleh dari 3 operator penerbangan, meliputi besaran faktor, jenis / tipe pesawat untuk rute Jakarta – Yogyakarta, harga rata-rata tiket ekonomi, serta harga tiket ekonomi terendah hingga

tertinggi selama periode bulan Januari sampai dengan September 2011 adalah sebagaimana dapat dilihat pada tabel 4 dan tabel 5.

Dari data di atas dapat digambarkan bahwa rata-rata *load factor* maskapai penerbangan berkisar antara 80 – 90 %. Sedangkan waktu tempuh rata-rata sebesar 50 menit. Harga rata-rata tiket ekonomi untuk maskapai Garuda adalah sebesar Rp700.000,-, maskapai Lion Air dan Batavia sebesar Rp. 600.000,-.

Tabel 4. Data maskapai Garuda Airlines

No	Keterangan	Hasil/Jawaban
1	Load faktor rata-rata tiap bulan (untuk tahun 2011)	80 – 90 %
2	Tipe Pesawat yang digunakan	B 737-800 NG
3	Kapasitas tempat duduk/ <i>seat</i> pesawat	123 <i>seat</i> ekonomi, 15 <i>seat</i> bisnis
4	Waktu tempuh	60 menit
5	Harga Rata-rata tiket ekonomi rute Jakarta-Yogyakarta	Rp. 700.000,-
6	Harga tiket terendah kelas ekonomi (periode Januari – September 2011)	Rp. 445.000,-
	Harga tiket tertinggi kelas ekonomi (periode Januari – September 2011)	Rp. 938.000,-

Sumber : Operator Maskapai Garuda Airlines Yogyakarta, 2011

Tabel 5. Data maskapai Lion Air Airlines

No	Keterangan	Hasil/Jawaban
1	Load faktor rata-rata tiap bulan (untuk tahun 2011)	90 %
2	Tipe Pesawat yang digunakan	B 737 900 ER
3	Kapasitas tempat duduk/ <i>seat</i> pesawat	213 <i>seat</i> ekonomi
4	Waktu tempuh	60 menit
5	Harga Rata-rata tiket ekonomi rute Jakarta-Yogyakarta	Rp. 600.000,-
6	Harga tiket terendah kelas ekonomi (periode Januari – September 2011)	Rp. 279.000,-
7	Harga tiket tertinggi kelas ekonomi (periode Januari – September 2011)	Rp. 908.000,-

Sumber : Operator Maskapai Lion Air Airlines Yogyakarta, 2011

Tabel 6. Data maskapai Batavia Airlines

No.	Keterangan	Hasil/jawaban
ud1	Load faktor rata-rata tiap bulan (untuk tahun 2011)	96 %
2	Tipe Pesawat yang digunakan	B 737 300
3	Kapasitas tempat duduk/seat pesawat	144 seat ekonomi
4	Waktu tempuh	60 menit
5	Harga Rata-rata tiket ekonomi rute Jakarta-Yogyakarta	Rp. 600.000,-
6	Harga tiket terendah kelas ekonomi (periode Januari - September 2011)	Rp. 292.000,-
7	Harga tiket tertinggi kelas ekonomi (periode Januari - September 2011)	Rp. 835.000,-

Sumber : Operator Maskapai Batavia Airlines Yogyakarta, 2011

2. Pembahasan Biaya Operasional = Rp. 56.000.000,-

a. PT. Garuda Indonesia

Hasil survai lapangan menunjukkan bahwa PT. Garuda Indonesia untuk tujuan Jakarta - Yogyakarta menggunakan pesawat type B 737-800 NG dengan frekuensi penerbangan sebanyak 8 (delapan) kali dalam sehari, asumsi *load factor* yang digunakan adalah 65 % sebagai terendah dan 80 % yang tertinggi kapasitas duduk 123 *seat* ekonomi dan 15 *seat* untuk kelas bisnis, sehingga jumlah keseluruhan tempat duduk sebanyak 138 *seat*.

Perhitungan *revenue* operasional pesawat Garuda Airlines adalah sebagai berikut ;

Load factor 65 %

kelas ekonomi : 65 % x 123 seat
= 80 seat

kelas bisnis : 65 % x 15 seat =
10 seat

maka perhitungan *revenue*-nya adalah sebagai berikut ;

ekonomi : 80 seat x Rp. 700.000,-

bisnis : 10 seat x Rp. 2.276.000,-
= Rp. 20.276.000,-

Total *revenue* = Rp. 86.000.000,-

Load faktor 80 %

kelas ekonomi : 80 % x 123 seat
= 98 seat

kelas bisnis : 80 % x 15 seat
= 12 seat

maka perhitungan *revenue*-nya adalah sebagai berikut ;

ekonomi : 98 seat x Rp. 700.000,-
= Rp. 68.600.000,-

bisnis : 12 seat x Rp. 2.276.000,-
= Rp. 27.312.000,-

Total *revenue* = Rp. 95.912.000,-

Sedangkan biaya operasional pesawat terbang per jam dengan *load factor* 65 - 80 % dengan tipe pesawat B737-800NG sebagai mana dapat dilihat pada tabel 7.

Tabel 7. Perhitungan *avtur* dan biaya operasional

No	Load Faktor	Avtur Terendah	Jumlah Biaya Operasional
1.	65 %	Rp. 8.631,00	Rp. 78.560.542,19
2.		Rp. 10.376,00	Rp. 83.334.935,15
3.	80 %	Rp. 8.631,00	Rp. 79.627.742
4.		Rp. 10.376,00	Rp. 84.402.135

Sumber : Ditjen Perhubungan Udara 2011

sehingga asumsi perhitungan keuntungan operator maskapai garuda adalah sebagaimana dapat dilihat pada tabel 8.

(delapan) kali dalam sehari, asumsi *load factor* yang digunakan adalah 65 % sebagai terendah dan yang tertinggi 80 %, dengan kapasitas duduk 213 *seat* ekonomi.

Tabel 8. Tabel hasil perhitungan

No	Load Faktor	Avtur	Perhitungan	Hasil
1.	65 %	terendah	(Rp. 86.000.000 - Rp. 78.560.542)	Rp. 7.439.458
		tertinggi	(Rp. 86.000.000 - Rp. 83.334.935)	Rp. 2.665.065
2.	80 %	terendah	(Rp. 95.912.000- Rp. 79.627.742)	Rp. 16.284.258
		tertinggi	(Rp. 95.912.000- Rp. 84.402.135)	Rp. 11.509.865

Sumber : hasil pengolahan data

Dari tabel 9 dapat diuraikan bahwa hasil yang diperoleh dengan asumsi *load factor* 65 % dan menggunakan perhitungan *avtur* terendah adalah sebesar Rp.7.439.458,00 dan dengan *avtur* tertinggi sebesar Rp. 2.665.065,00 sedangkan dengan asumsi *load factor* 80 % dan menggunakan *avtur* terendah maka hasil yang didapat adalah sebesar Rp. 16.284.258,00 dan *avtur* tertinggi sebesar Rp.11.509.865,00.

b. PT. Lion Air

Hasil survai lapangan menunjukkan bahwa PT. Lion Mentari Airlines untuk tujuan Jakarta - Yogyakarta menggunakan pesawat *type* B 737- 900 ER dengan frekuensi penerbangan sebanyak 8

Perhitungan *revenue* operasional pesawat Lion Air lines adalah sebagai berikut ;

Load factor 65 %

kelas ekonomi : 65 % x 213 *seat*
= 138 *seat*

maka perhitungan *revenue*-nya adalah sebagai berikut ;

ekonomi : 138 *seat* x Rp. 600.000,-
= Rp. 82.800.000,-

Total *revenue* = Rp. 82.800.000,-

Load factor 80 %

kelas ekonomi : 80 % x 213 *seat*
= 170 *seat*

maka perhitungan *revenue*-nya adalah sebagai berikut ;

ekonomi : 170 *seat* x Rp. 600.000,-

= Rp. 102.000.000,-

Total revenue = Rp. 102.000.000,-

Sedangkan biaya operasional pesawat terbang per jam dengan *load factor* 65 – 80 % dengan tipe pesawat B737- 900 ER sebagaimana dapat dilihat dari tabel 9.

c. PT. Metro Batavia

Hasil survei lapangan menunjukkan bahwa PT. Metro Batavia untuk tujuan Jakarta – Yogyakarta menggunakan pesawat type B 737 -300 dengan frekuensi penerbangan sebanyak 8 (delapan) kali

Tabel 9. Perhitungan *avtur* dan biaya operasional

No	Load Faktor	Avtur Terendah	Jumlah Biaya Operasional
1.	65 %	Rp. 8.631,00	Rp. 87.827.128,-
2.		Rp. 10.376,00	Rp. 94.120.309,-
3.	80 %	Rp. 8.631,00	Rp. 89.311.928,-
4.		Rp. 10.376,00	Rp. 95.605.110,-

Sumber : Ditjen Perhubungan Udara, 2011

sehingga asumsi perhitungan keuntungan operator maskapai Lion Airlines adalah sebagaimana dapat dilihat pada tabel 10.

dalam sehari, asumsi *load factor* yang digunakan adalah 65 % sebagai terendah dan yang tertinggi 80 %, dengan kapasitas duduk 144 *seat* ekonomi.

Tabel 10. Hasil perhitungan

No	Load Faktor	Avtur	Perhitungan	Hasil
1.	65 %	terendah	(Rp. 82.800.000 - Rp. 87.827.128)	(Rp. 5.027.128)
		tertinggi	(Rp. 82.800.000 - Rp. 94.120.309)	(Rp. 11.320.309)
2.	80 %	terendah	(Rp. 102.000.000 - Rp. 89.311.928)	Rp. 12.688.072
		tertinggi	(Rp.102.000.000 - Rp. 95.605.110)	Rp. 6.394.890

Sumber : hasil pengolahan data

Dari tabel 11 dapat diuraikan bahwa hasil yang diperoleh dengan asumsi *load factor* 65 % dan menggunakan perhitungan *avtur* terendah adalah sebesar minus Rp.5.027.128,00 dan dengan *avtur* tertinggi sebesar minus Rp. 11.320.309,00 sedangkan dengan asumsi *load factor* 80 % dan menggunakan *avtur* terendah maka hasil yang didapat adalah sebesar Rp. 12.688.072,00 dan *avtur* tertinggi sebesar Rp.6.394.890,00.

Perhitungan *revenue* operasional pesawat Batavia Airlines adalah sebagai berikut ;

• *Load factor* 65 %

kelas ekonomi : 65 % x 144 *seat*
= 94 *seat*

maka perhitungan *revenue*-nya adalah sebagai berikut ;

ekonomi : 94 *seat* x Rp. 600.000,-
= Rp. 56.400.000,-

Total revenue = Rp. 56.400.000,-

Load factor 80 %

kelas ekonomi : 80 % x 144 seat
= 115 seat

maka perhitungan *revenue*-nya
adalah sebagai berikut ;

ekonomi : 115 seat x Rp. 600.000,-
= Rp. 69.000.000,-

Total *revenue* = Rp. 69.000.000,-

Sedangkan biaya operasional
pesawat terbang per jam dengan
load factor 65 – 80 % dengan tipe
pesawat B737- 300 sebagaimana
dapat dilihat pada tabel 11.

6.402.831,00 sedangkan dengan
asumsi *load factor* 80 % dan
menggunakan avtur terendah
maka hasil yang didapat adalah
sebesar Rp. 10.973.414,00 dan
avtur tertinggi sebesar
Rp.5.431.568,00.

d. Perbandingan Hasil Perhitungan
ke-3 Operator Penerbangan

Dalam pengkajian ini dapat
diperlihatkan hasil grafik ke-3 op-
erator maskapai penerbangan
yaitu Garuda Airlines, Lion Air,
dan Batavia Airlines pada rute

Tabel 11. Perhitungan avtur dan biaya operasional

No	Load Faktor	Avtur Terendah	Jumlah Biaya Operasional
1.	65 %	Rp. 8.631,00	Rp. 57.260.986,-
2.		Rp. 10.376,00	Rp. 62.802.831,-
3.	80 %	Rp. 8.631,00	Rp. 58.026.586,-
4.		Rp. 10.376,00	Rp. 63.568.432,-

Sumber : Ditjen Perhubungan Udara, 2011

sehingga asumsi perhitungan
keuntungan operator maskapai
Batavia Airlines adalah sebagai-
mana dapat dilihat pada tabel 12.

Jakarta - Yogyakarta, dengan
perhitungan asumsi tarif rata-rata
sebesar Rp. 700.000,00 untuk op-
erator Garuda Airlines, serta Rp.
600.000,00 untuk operator Lion

Tabel 12. Hasil perhitungan

No	Load Faktor	Avtur	Perhitungan	Hasil
1.	65 %	terendah	(Rp56.400.000 - Rp. 57.260.986)	Rp. 860.986,-
		tertinggi	(Rp. 56.400.000 - Rp. 62.802.831)	Rp. (6.402.831,-)
2.	80 %	terendah	(Rp. 69.000.000 - Rp. 58.026.586)	Rp. 10.973.414,-
		tertinggi	(Rp. 69.000.000 - Rp. 63.568.432)	Rp. 5.431.568,-

Sumber : hasil pengolahan data

Dari tabel 13 dapat diuraikan
bahwa hasil yang diperoleh dengan
asumsi *load factor* 65 % dan
menggunakan perhitungan avtur
terendah adalah sebesar
Rp.860.986,00 dan dengan avtur
tertinggi sebesar minus Rp.

Airlines dan Batavia Airlines
sebagai berikut :

Untuk Garuda Airlines dengan
load factor 65 % dan dengan harga
avtur terendah dan harga avtur
tertinggi pada tahun 2011,



Gambar 1. Hasil perhitungan maskapai Garuda Airlines

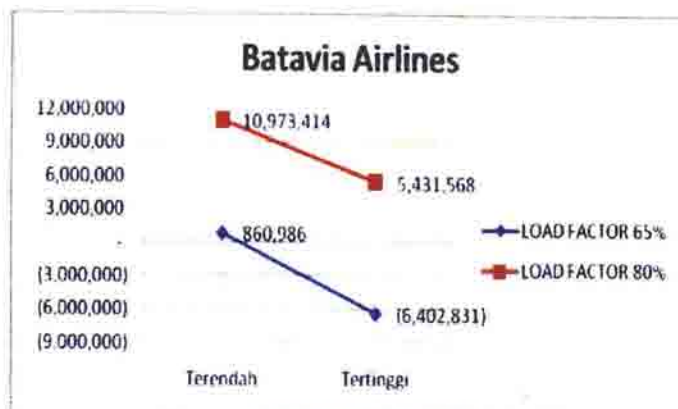
menunjukkan bahwa Garuda Airlines masih mendapatkan keuntungan dengan naiknya harga avtur dari Rp. 8.631,00 menjadi Rp. 10.376,00 dengan selisih Rp. 1.745,00 menurunkan keuntungan menjadi Rp. 4.774.393,00 dengan perhitungan Rp. 7.439.458,00 - Rp. 2.665.065,00. Sedangkan untuk load faktor 80 % menurunkan keuntungan menjadi sebesar Rp. 4.774.393,00 dengan perhitungan Rp. 7.439.458,00 - Rp. 2.665.065,00.

Untuk Lion Airlines dengan *load factor* 65 % dan dengan harga avtur

terendah dan harga avtur tertinggi pada tahun 2011, menunjukkan bahwa Lion Airlines mengalami kerugian dengan naiknya harga avtur dari Rp. 8.631,00 menjadi Rp. 10.376,00 dengan selisih Rp. 1.745,00 mengalami kerugian berkisar antara - (minus) Rp.5.027.128 sampai - (minus) Rp.11.320.309,00, sedangkan untuk *load factor* 80 % menurunkan keuntungan menjadi sebesar Rp. 6.293.182,00 dengan asumsi perhitungan Rp. 12.688.072,00 - Rp.6.394.890,00.



Gambar 2. Grafik hasil perhitungan maskapai Lion Airlines



Gambar 3. Grafik hasil perhitungan maskapai Batavia Airlines

Untuk Batavia Airlines dengan *load factor* 65 % dan dengan harga avtur terendah dan harga avtur tertinggi pada tahun 2011, menunjukkan bahwa Batavia Airlines mengalami kerugian dengan naiknya harga avtur dari Rp. 8.631,00 menjadi Rp. 10.376,00 dengan selisih Rp. 1.745,00 mengalami kerugian berkisar antara - (minus) Rp. 860.986,00 sampai - (minus) Rp. 6.402.831,00, sedangkan untuk *load factor* 80 % menurunkan keuntungan menjadi sebesar Rp. 4.570.584,00 dengan asumsi perhitungan Rp. 10.973.414,00 - Rp. 5.431.568,00.

Dari hasil bahasan tersebut terlihat bahwa tarif PT. Garuda Indonesia (Garuda Airlines) yang relatif tinggi yaitu sebesar rata-rata Rp. 700.000,00 pada kondisi *load factor* 65 % dan 80 % dengan harga avtur rendah maupun tinggi tidak mengalami kerugian.

Untuk PT. Lion Air (Lion Airlines) dengan asumsi tarif sekitar Rp. 600.000,00 mengalami kerugian pada *load factor* 65 % baik pada saat harga avtur rendah maupun harga

avtur tinggi pada tahun 2011, sedangkan pada *load factor* 80 % dengan harga avtur rendah maupun tinggi tidak mengalami kerugian.

Untuk PT. Metro Batavia (Batavia Airlines) dengan asumsi tarif sekitar Rp. 600.000,00 mengalami kerugian pada *load factor* 65 % hanya pada saat harga avtur tertinggi dan keuntungan tipis dengan harga avtur terendah, sedangkan untuk *load factor* 80 % dengan harga avtur rendah maupun tinggi tidak mengalami kerugian.

PENUTUP

Dari hasil kajian besaran tarif jasa angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri terkait dengan kenaikan bahan bakar pesawat udara dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. PT. Garuda Indonesia

Dari hasil perhitungan kombinasi *load factor*, asumsi besaran tarif rata-rata dan harga avtur terendah dan tertinggi selama bulan Januari sampai dengan September 2011 menunjukkan bahwa

PT. Garuda Indonesia (Garuda Airlines) pada rute Jakarta – Yogyakarta dengan perhitungan *load factor* 65 % dan harga rata-rata besaran tarif sebesar Rp. 700.000,00 memperlihatkan bahwa PT. Garuda Indonesia (Garuda Airlines) tidak mengalami kerugian bahkan mendapatkan keuntungan yaitu untuk *load factor* 65 % dan harga avtur terendah diperoleh keuntungan sebesar Rp. 7.439.458,00, dan dengan harga avtur tertinggi diperoleh keuntungan sebesar Rp. 2.665.065,00. Sedangkan untuk *load faktor* 80 % dengan harga avtur rendah diperoleh keuntungan sebesar Rp. 16.284.258,00 dan dengan harga avtur tertinggi keuntungan yang diperoleh sebesar Rp. 11.509.865,00.

2. PT. Lion Air

Dari hasil perhitungan kombinasi *load factor*, asumsi besaran tarif rata-rata dan harga avtur terendah dan tertinggi selama bulan Januari sampai dengan September 2011 menunjukkan bahwa PT. Lion Air (Lion Airlines) pada rute Jakarta–Yogyakarta dengan perhitungan *load factor* 65 % dan harga rata-rata besaran tarif sebesar Rp. 600.000,00 memperlihatkan bahwa PT. Lion Air (Lion Airlines) mengalami kerugian yaitu untuk *load factor* 65 % dan harga avtur terendah sebesar minus Rp. 5.027.128,00, dan harga avtur tertinggi sebesar minus Rp. 11.320.309,00 Sedangkan untuk *load faktor* 80 % dengan harga avtur rendah diperoleh keuntungan sebesar Rp. 12.688.072,00 dan dengan harga avtur tertinggi keuntungan yang diperoleh sebesar Rp. 6.394.890,00.

3. PT. Metro Batavia

Dari hasil perhitungan kombinasi *load factor*, asumsi besaran tarif rata-rata dan harga avtur terendah dan tertinggi selama bulan Januari sampai dengan September 2011 menunjukkan bahwa PT. Metro Batavia (Batavia Airlines) pada rute Jakarta – Yogyakarta dengan perhitungan *load faktor* 65 % dan harga rata-rata besaran tarif sebesar Rp. 600.000,00 memperlihatkan bahwa PT. Metro Batavia (Batavia Airlines) mengalami kerugian yaitu untuk *load factor* 65 % dan harga avtur tertinggi yaitu sebesar minus Rp. 6.402.831,00, sedangkan untuk harga avtur terendah mendapat keuntungan sebesar Rp. 860.986,00. Untuk *load factor* 80 % dengan harga avtur rendah diperoleh keuntungan sebesar Rp. 10.973.414,00 dan dengan harga avtur tertinggi keuntungan yang diperoleh sebesar Rp. 5.431.568,00.

DAFTAR PUSTAKA

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2010 tentang *Mekanisme Formulasi Perhitungan dan Penetapan Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri*.

Undang – undang No. 1 Tahun 2009 tentang *Penerbangan*.

*) Lahir di Yogyakarta, 27 Mei 1958, Magister Manajemen, Peneliti Madya Bidang Transportasi di Puslitbang Perhubungan Udara

**) Lahir di Jakarta, S1 Psikologi UPI Y.A.I., Calon Peneliti Puslitbang Perhubungan Udara.