



Evaluasi Tarif Moda Transportasi Udara Rute Malang - Denpasar Di Bandara Udara Abdul Rachman Saleh Kota Malang Provinsi Jawa Timur Berdasarkan Analisis Biaya Operasional *Airline* (BOA)

Evaluation of Air Transport Mode Rates Malang - Denpasar Route at Abdul Rachman Saleh Airport Malang City East Java Province Based on Airline Operational Cost Analysis

Kurnia Hadi Putra¹, Wisnu Wardana Basuki²

¹Dosen Jurusan Teknik Sipil, FTSP - ITATS

²Mahasiswa Jurusan Teknik Sipil, FTSP - ITATS

Jl. Arief Rahman Hakim 100, Surabaya, 60117, adyputra.putra87@yahoo.com

ABSTRAK

Transportasi merupakan usaha untuk memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain. Transportasi udara merupakan salah satu moda transportasi memiliki karakteristik yang dapat melayani angkutan penumpang dan barang relatif terbatas khususnya barang bernilai tinggi dan membutuhkan waktu cepat, serta dapat melakukan penetrasi keseluruhan wilayah yang tidak dapat dijangkau moda transportasi lain. Pentingnya transportasi udara membuat penduduk kota Malang dengan mudah menuju ke pulau dewata yaitu mudah dan cepat. Dengan menggunakan transportasi udara sangatlah efisien dibandingkan rute transportasi darat maupun rute transportasi laut. Dalam transportasi udara dibutuhkan Biaya Operasional *Airline* untuk menjalankan operasi penerbangan. Biaya Operasional *Airline* merupakan biaya keseluruhan pengeluaran operasi pada setiap perusahaan maskapai penerbangan meliputi keseluruhan biaya operasi langsung, biaya operasi tidak langsung, dan biaya operasi total. Didalam menganalisis Biaya Operasional *Airline* dilakukan berdasarkan Revisi KM 26 Tahun 2010. Untuk rute Malang – Denpasar dari bandara udara Abdul Rachman Saleh memiliki jarak tempuh 345 km per udara, waktu tempuh 1 jam 5 menit dengan pesawat terbang propeller jenis ATR 72. Hasil dari Biaya Operasional *Airline* yang dianalisis sebesar Rp 53.932.497 dalam sekali penerbangan. Hasil evaluasi tarif berdasarkan Revisi KM 26 Tahun 2010 sebesar Rp 1.057.500 dengan *Load Factor* 70% yaitu 51 penumpang, tarif berdasarkan PM 126 Tahun 2015 sebesar Rp 1.159.200, tarif berdasarkan PM 14 Tahun 2016 batas atas sebesar Rp 1.148.000 dan batas bawah sebesar Rp 344.000, tarif yang sedang terjadi saat ini sebesar Rp 648.600. Jadi tarif yang sedang terjadi saat ini adalah sudah ideal.

Kata Kunci :Biaya Operasional *Airline* (BOA), Biaya Operasional, Bandara Udara, Pesawat Terbang, Analisis Tarif.

ABSTRACT

Transport means efforts to move, drive, carry, or redirect objects from one place to other ones. Air transport is one of transport modes having characteristics of serving limited passengers and freights particularly for high value goods which need fast delivery and can penetrate to all areas that cannot be reached by other transport modes. The importance of air transport eases Malang inhabitants to come to Bali Island fast. Air transport is easier to take than land and sea transports. Air transport requires Airline Operating Cost for operating flight. It refers to the total cost of operating expenses of each airline company covering the total of direct and indirect operating costs. Analysis on Airline Operating Cost was carried out using Revised-Ministerial Decree Number 26 in 2010. Malang-Denpasar route from Abdul Rachman Saleh airport has

travel distance 345 km/air, travel time 1 hour 5 minutes by ATR 72 propeller plane. The total Airline Operating Cost was IDR 53,932,497 per flight. The result of tariff evaluation based on the Revised-Ministerial Decree was IDR 1,057,500 with 70% load factor or around 51 passengers. The tariff based on Ministerial Regulation Number 126 in 2015 was IDR 1,159,200 but the tariff referring to the Ministerial Regulation Number 14 in 2016 was IDR 1,148,000 for upper limit and IDR 344,000 for lower limit, while the existing tariff is IDR 648,600. Thus, the existing tariff has been ideal.

Keywords: Airline Operational Cost, operational cost, airport, plane, tariff analysis.

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan usaha untuk memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, di mana di tempat lain objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. Kota Malang adalah sebuah kota yang terletak di Provinsi Jawa Timur Indonesia. Kota Malang memiliki luas 110.06 km². Kota dengan jumlah penduduk sampai tahun 2010 sebesar 820.243 jiwa yang terdiri dari 404.553 jiwa penduduk laki-laki, dan penduduk perempuan sebesar 415.690 jiwa. Kepadatan penduduk kurang lebih 7.453 jiwa per km². Kota Malang ini memiliki bandara udara berjenis domestik yang bernama Bandara Udara Abdul Rachman Saleh yang beralamat di desa Pakis. Bandara udara domestik merupakan sebuah bandara udara yang mampu menangani penerbangan didalam negara. Bandara domestik tidak memiliki fasilitas bea cukai dan imigrasi serta tidak mampu menangani penerbangan menuju atau dari bandara luar negeri. Untuk lebih tepatnya tentang moda transportasi udara yaitu diambil dari salah satu rute yang lebih banyak dikunjungi oleh penduduk Kota Malang adalah rute menuju ke Kota Denpasar Provinsi Bali. Bali merupakan salah satu provinsi di Indonesia yang wilayahnya terdiri atas satu pulau, yaitu pulau Bali dan beberapa pulau-pulau kecil di sekitarnya. Bali memiliki objek wisata yang sangat beragam, baik wisata alam, wisata budaya, dan wisata bahari. Pentingnya transportasi udara membuat penduduk Kota Malang dengan mudah menuju ke pulau dewata atau pulau bali yaitu mudah dan cepat. Dengan menggunakan transportasi udara sangatlah efisien dibandingkan rute transportasi darat maupun rute transportasi laut. Dalam transportasi udara dibutuhkan Biaya Operasional *Airline* untuk menjalankan sebuah operasi penerbangan.

TINJAUAN PUSTAKA

Transportasi Udara

Transportasi udara merupakan salah satu moda transportasi memiliki karakteristik yang dapat melayani angkutan penumpang dan barang relatif terbatas khususnya barang bernilai tinggi dan membutuhkan waktu cepat, serta dapat melakukan penetrasi sampai keseluruhan wilayah yang tidak bisa dijangkau oleh moda transportasi lain.

Dalam menunjang atau menjalankan transportasi udara diperlukan acuan sebuah tarif. Didalam tarif tersebut terdapat sebuah peraturan tarif yang sudah dilansirkan oleh pemerintah Indonesia berdasarkan peraturan dan perhitungan yang ditetapkan, antara lain :

- Data berdasarkan PM 126 Tahun 2015 :

Tabel 1.Tarif dasar penumpang

Kelompok Jarak (KM)	Tipe Pesawat		
	JET	PROPELLER > 30 TEMPAT DUDUK	PROPELLER < 30 TEMPAT DUDUK
<150	-	3886	7510
150-225	2931	3760	7228
226-300	2888	3417	6618
301-375	2515	3360	6481
376-450	2421	3230	6366
451-600	2300	2970	6227
601-750	2167	2900	
751-900	1877		
901-1050	1719		
1051-1400	1659		
>1400	1440		

Sumber : PM 126 Tahun 2015

- Data berdasarkan PM 14 Tahun 2016 :

Tarif Jarak Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri (Pesawat Propeller > 30 Tempat Duduk), antara lain:

Batas Atas = Rp 1.148.000,- (Batas maksimal tarif)

Batas Bawah = Rp 344.000,- (Batas minimal tarif)

Bandara Udara

Bandara udara adalah lapangan terbang yang digunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang dan / atau kargo dan / atau pos, serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antar moda transportasi. Didalam bandara udara memiliki 2 (dua) fasilitas, antara lain :

- Fasilitas Pokok Bandara Udara (Fasilitas sisi udara, fasilitas sisi darat, fasilitas navigasi penerbangan, fasilitas alat bantu penerbangan, fasilitas komunikasi penerbangan, fasilitas elektronika bandara udara).
- Fasilitas Penunjang Bandara Udara (fasilitas penginapan/hotel, fasilitas penyediaan toko dan restoran, fasilitas pergudangan, fasilitas pengelolaan limbah, fasilitas lainnya yang menunjang secara langsung dan tidak langsung kegiatan bandara udara).

Biaya Operasional Airline (BOA)

Biaya operasional *airline* merupakan sejumlah biaya yang harus dikeluarkan oleh suatu perusahaan maskapai penerbangan untuk mendukung operasi atau kegiatan yang dilakukan oleh perusahaan tersebut. Biaya Operasional *Airline* merupakan biaya keseluruhan pengeluaran operasi pada setiap perusahaan maskapai penerbangan yang meliputi :

- Biaya operasi langsung (*Direct Operating Cost*) merupakan seluruh biaya yang berhubungan langsung dengan dan tergantung kepada jenis pesawat udara yang dioperasikan dan akan berubah untuk jenis pesawat yang berbeda.
- Biaya operasi tidak langsung (*Indirect Operating Cost*) merupakan seluruh biaya yang tetap tidak terpengaruh dengan perubahan jenis pesawat udara karena tidak tergantung secara langsung dengan operasi pesawat udara tersebut.
- Biaya operasi total merupakan jumlah dari biaya operasi langsung dan biaya operasi tidak langsung.

METODOLOGI

Data Jasa Bandara Udara berdasarkan Bandara Udara Abdul Rachman Saleh sebagai berikut :

Tabel 2. Biaya Jasa Bandara Udara Abdul Rachman Saleh

No	Jenis-Jenis Jasa Bandara Udara	Biaya	Keterangan
1	<i>Airport Tax</i>	Rp 20.000/orang	Biaya untuk Dewasa, Anak, Bayi
2	<i>Counter Check-In</i>	Rp 1.100/orang	Biaya untuk Dewasa, Anak (Bayi tidak dipungut biaya)
3	Sewa Ruang Ber AC	Rp 17.000/bulan	Biaya setiap m ²
4	Listrik	Rp 421.000/bulan	Biaya setiap Maskapai Penerbangan

Sumber : Bandara Udara Abdul Rachman Saleh

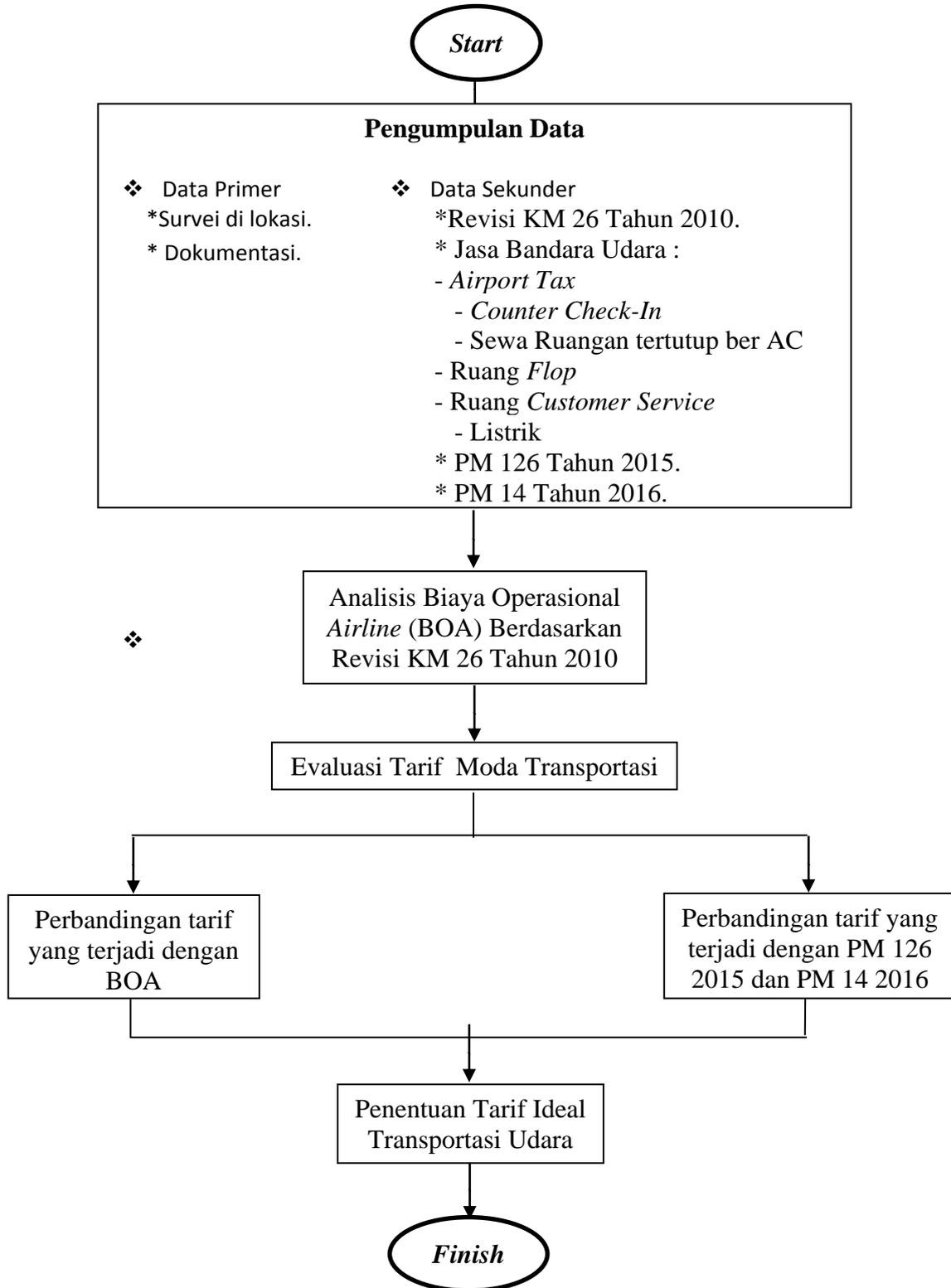
Dengan penumpang rata-rata 62 orang dalam sekali penerbangan, didapat biaya yaitu :

Tabel 3. Biaya Perhari Jasa Bandara Udara

No	Jenis-Jenis Jasa Bandara Udara	Biaya
1	<i>Airport Tax</i>	Rp 1.240.000/hari
2	<i>Counter Check-in</i>	Rp 68.200/hari
3	Sewa Ruang Ber AC	
	- Ruang <i>Flop</i> Ukuran 7,04 m ²	Rp 3.989/hari
	- Ruang <i>Customer Service</i> Ukuran 18,4 m ²	Rp 10.427/hari
4	Listrik	Rp 14.033/hari

Sumber : Bandara Udara Abdul Rachman Saleh

Untuk lebih jelas tentang rancangan penelitian, maka dibuatlah dalam sebuah diagram alir sebagai berikut :



Gambar 1. Diagram Alir Penelitian

ANALISIS DATA & PEMBAHASAN

Analisis Biaya Operasional *Airline* (BOA)

Analisis Biaya Operasional *Airline* (BOA) berguna dalam kegiatan membedakan, memilih, meneliti sejumlah biaya yang harus dikeluarkan oleh suatu perusahaan maskapai penerbangan untuk mendukung operasi dalam penerbangan. Dalam menghitung analisis Biaya Operasional *Airline* (BOA) menggunakan analisis teoritis yang artinya perhitungan dilakukan berdasarkan rumus empiris yang digunakan dengan Revisi KM 26 Tahun 2010 karena menyangkut berbagai macam biaya menjadi 1 (satu) komponen biaya yaitu meliputi biaya operasi langsung tetap, biaya operasi langsung variabel, dan biaya operasi tidak langsung.

Adapun perhitungan lebih jelasnya mengenai Biaya Operasional *Airline* (BOA) dengan pesawat terbang ATR 72 dapat dilihat pada tabel 4.1, sebagai berikut :

Tabel 4. Analisis Biaya Operasional *Airline*

NO	KOMPONEN BIAYA OPERASI PESAWAT	%	RANGE FLIGHT 1 Rp / Jam
I	Biaya Operasi Langsung Tetap		
1	Sewa Pesawat	18,7	Rp 9.100.000
2	Premi Asuransi Pesawat	7,57	Rp 3.683.333
3	Gaji Tetap Awak Pesawat	4,1	Rp 1.993.333
4	Gaji Tetap Teknisi	2,67	Rp 1.300.000
5	Biaya Training	0,56	Rp 270.833
	Sub Total	33,6	Rp 16.347.499
II	Biaya Operasi Langsung Variable		
1	Pemakaian BBM (" <i>Avtur</i> ")	21,5	Rp 10.481.419
2	Pemakaian Pelumas	0,56	Rp 272.800
3	Tunjangan Awak Pesawat	2,49	Rp 1.213.139
4	<i>Overhaul</i> dan Pemeliharaan Pesawat	13,6	Rp 6.632.708
5	Jasa Bandara Udara (Abdul Rachman Saleh)	0,63	
	<i>Airport tax</i> (<i>Wings Air</i>) Rp 20.000/orang		Rp 1.240.000
	<i>Counter Cek-In</i> Rp 1.100/orang		Rp 68.200
	Sewa Ruangan Tertutup ber AC Rp 17.000/m ²		
	- Ruang <i>Flop</i> Ukuran 7,04 m ²		Rp 3.989
	- Ruang <i>Customer Service</i> Ukuran 18,4 m ²		Rp 10.427
	Listrik		Rp 14.033
6	<i>Ground Handling</i>	3,67	Rp 1.784.444
7	<i>Catering</i>	2,35	Rp 1.141.233
	Sub Total	44,87	Rp 22.862.392
	TOTAL BIAYA OPERASI LANGSUNG	78,5	Rp 39.209.891
III	Biaya Operasi Tidak Langsung		
1	Umum dan Organisasi	4,24	Rp 2.062.500
2	Pemasaran dan Penjualan (incl : Komisi Agen)	8,19	Rp 3.985.648
	TOTAL BIAYA OPERASI TIDAK LANGSUNG	12,4	Rp 6.048.148
	Total Biaya Operasi Sebelum <i>Profit</i>	90,9	Rp 45.258.039
	<i>Profit Margin</i> 10%	9,09	Rp 4.525.804
	TOTAL BIAYA OPERASI PESAWAT	100	Rp 49.783.843

Didapatkan hasil perhitungan analisis Biaya Operasional *Airline* (BOA) pada tabel diatas berdasarkan Revisi KM 26 Tahun 2010 dalam sekali penerbangan dengan waktu tempuh selama 1 jam yaitu sebesar Rp 49.783.843. Adapun waktu tempuh dalam penerbangan rute Malang menuju Denpasar membutuhkan waktu tempuh selama 1 jam 5 menit. Jadi untuk melakukan sekali penerbangan dengan rute Malang menuju Denpasar didapatkan biaya operasional *airline* sebesar Rp 53.932.497,-.

Analisis Tarif Moda Transportasi Udara

Data yang dipakai untuk melakukan perhitungan analisis tarif Biaya Operasional *Airline* adalah sebanyak 51 penumpang dengan nilai 70% *load factory* yang sudah ditetapkan dari PM 14 Tahun 2016. Jarak tempuh penerbangan rute Malang menuju Denpasar sejauh 345 km/udara. Kategori pesawat terbang yang digunakan adalah ATR 72 dan memasuki tipe Pesawat Propeller dengan memiliki kapasitas 72 tempat duduk. Maka hasil evaluasi tarif lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.2, sebagai berikut :

Tabel 5 Hasil evaluasi tarif moda transportasi udara

No	Jenis Tarif	Harga	Keterangan
1	Biaya Operasional <i>Airline</i> berdasarkan Revisi KM 26 Tahun 2010	Rp 1.057.500	
2	PM 126 Tahun 2015	Rp 1.159.200	
3	PM 14 Tahun 2016	Rp 1.148.000	(Batas Atas)
		Rp 344.000	(Batas Bawah)
4	Sedang terjadi saat ini	Rp 593.900	(Hari Kerja : Kamis, 30 Maret 2017)
		Rp 648.600	(Hari Libur : Minggu, 02 April 2017)

Sumber : Hasil Penelitian

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan terhadap analisis Biaya Operasional *Airline* (BOA) dan evaluasi tarif transportasi udara dalam sekali penerbangan dengan rute Malang – Denpasar di Bandara Abdul Rachman Saleh Kota Malang Provinsi Jawa Timur, maka dapat dibuat kesimpulan bahwa hasil analisis data mengenai Biaya Operasional *Airline* (BOA) berdasarkan Revisi KM 26 Tahun 2010 didapatkan biaya sebesar Rp 53.932.497,- dengan jarak tempuh sejauh 345 km/udara dan waktu tempuh selama 1 jam 5 menit dalam sekali penerbangan rute Malang – Denpasar di Bandara Udara Abdul Rachman Saleh Kota Malang Provinsi Jawa Timur. Hasil penelitian mengenai evaluasi tarif moda transportasi udara dapat disimpulkan bahwa tarif saat ini yang terjadi sudah ideal untuk sekali penerbangan rute Malang menuju Denpasar di Bandara Udara Abdul Rachman Saleh Kota Malang Provinsi Jawa Timur.

Daftar Pustaka

- Departemen Perhubungan Republik Indonesia (2010). Keputusan Menteri Perhubungan RI Revisi KM 26 Tahun 2010, *Analisa dan Evaluasi Mekanisme Formulasi Perhitungan dan Penetapan Tarif Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri*, Jakarta : Departemen Perhubungan Republik Indonesia.
- Departemen Perhubungan Republik Indonesia (2015). Keputusan Menteri Perhubungan RI PM 126 Tahun 2015, *Mekanisme Formulasi Perhitungan dan Penetapan Tarif Batas Atas dan Bawah Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri*, Jakarta : Departemen Perhubungan Republik Indonesia.
- Departemen Perhubungan Republik Indonesia (2016). Peraturan Menteri Perhubungan RI PM 14 Tahun 2016, *Mekanisme Formulasi Perhitungan dan Penetapan Tarif Batas Atas dan Bawah Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri*, Jakarta : Departemen Perhubungan Republik Indonesia.
- Ilmu Terbang (2008). *Fasilitas Alat Bantu Pendaratan*, <http://www.ilmuterbang.com/artikel-mainmenu-29/teori-penerbangan-mainmenu-68/157-fasilitas-bantu-pendaratan>
- Pemerintah Kota Malang. 2017. *PENDUDUK DAN SOSIOLOGI*, <http://malangkota.go.id/sekilas-malang/sejarah-malang/>