

Pendataan Bandar Udara Berfungsi Sebagai Pendukung Peningkatan Layanan

Dewi Dyah W.

ABSTRAK

Pengembangan, perbaikan, dan peningkatan layanan suatu bandara menjadi tanggung jawab pengelola bandara. Setiap tahun bandara mendapatkan keuntungan dari produk jasa yang dikelolanya. Produk jasa tersebut dilengkapi dengan layanan-layanan lain yang dapat mendukung kelancaran operasional penerbangan.

Bandara memperoleh pendapatan yang berasal dari pungutan-pungutan para penggunanya yang disebut dengan pendapatan aeronautical dan non-aeronautikal. Fungsi dari pendapatan ini antara lain untuk menyiapkan dan memberikan layanan yang baik. Kepuasan dari pengguna bandara di antaranya karena ketersediaan fasilitas terminal yang lengkap, aman, dan nyaman. Untuk mendukung itu, pengelola bandara terus melakukan perbaikan, pengawasan rutin, dan meningkatkan layanannya, antara lain melalui perbaikan fasilitas (repair of public facilities), perbaikan gedung, pengadaan, dan pengawasan yang intensif (intensive control). Untuk menjamin atas layanan tersebut, didukung oleh pendapatan bandara (pendapatan aeronautical dan non-aeronautikal) yang dapat dilihat dari mutu layanan yang diberikan di suatu bandara.

Pendahuluan

Suatu gedung biasanya memiliki tempat parkir yang digunakan untuk menempatkan kendaraan agar tertata rapi, teratur, dan dapat diawasi penempatannya. Untuk keteraturan dan ketertiban, biasanya menggunakan tanda masuk untuk meregistrasi kendaraan. Registrasi tersebut dapat difungsikan selain mengetahui jumlah kendaraan untuk disesuaikan dengan kapasitas area parkir, namun dapat pula difungsikan untuk menghitung pendapatan yang berasal dari parkir. Terminal bus, stasiun kereta api, pelabuhan, *mall*; Perusahaan yang bergerak di bidang bisnis baik produk jasa maupun barang sangat mengharapkan suatu keuntungan yang diperoleh dari pendapatan dalam menjual suatu produk. Pengertian pendapatan adalah aliran masuk atau kenaikan lain aktiva suatu badan usaha atau pelunasan utang (atau kombinasi dari keduanya) selama

memiliki tempat parkir yang luas, demikian juga bandar udara. Tempat parkir di bandar udara ada dua macam, yaitu area parkir untuk kendaraan bermotor dan area parkir untuk pesawat terbang.

Parkir yang dikelola dapat mendatangkan uang dan menjadi pendapatan bagi perusahaan. Besarnya biaya yang dipungut bergantung pada kebijakan perusahaan maupun berpedoman pada surat keputusan yang dikeluarkan oleh pemerintah.

Suatu periode yang berasal dari penyerahan atau pembuatan barang, penyerahan jasa, atau dari kegiatan lain yang merupakan kegiatan utama badan usaha.

Bandar udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai

tempat pesawat udara mendarat (*landing*) dan lepas landas (*take off*), naik turun penumpang, bongkar muat barang (*loading-unloading*), dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya. Melihat pengertian tersebut, di bandara banyak aktivitas yang dilakukan dalam mendukung proses angkutan udara yang banyak melibatkan pihak-pihak lain seperti perusahaan penerbangan, perusahaan kargo, perusahaan *ground handling*, dan perusahaan-perusahaan lain yang tidak terkait dengan operasional penerbangan (galeri, pertokoan, bank, dll).

Bandar udara memiliki tempat pesawat terbang seperti hanggar, area parkir pesawat (*apron*), landar pacu (*run way*), landas penghubung (*taxy way*), yang semuanya itu mengandung biaya yang harus dikeluarkan oleh penggunanya. Misalnya, pesawat Citilink QG 150 dengan rute penerbangan Jakarta – Solo (HLP – SOC); waktu keberangkatan 13:55 WIB, waktu kedatangan 15:10 WIB dalam penerbangan setiap hari. Setiap hari pesawat Citilink melakukan pendaratan, lepas landas, pemarkiran, dan penyimpanan, serta kegiatan lainnya. Setiap kegiatan mengandung biaya yang sudah ditentukan oleh pengelola bandara. Untuk mendapatkan data tersebut petugas *Apron Movement Control (AMC)* harus mencatat semua aktivitas pesawat udara untuk dilaporkan kepada bagian komersial bandara, yang kemudian ditagihkan kepada *airlines*. Demikian juga, para *tenant* yang menyewa geray (*counter*) untuk pertokoan, perkantoran, perbankan, restoran, dll pun dikenakan biaya sewa-kontrak. Sewa kontrak ini dikelola oleh bagian Komersial bandar udara. Semua tagihan ter-

sebut merupakan pendapatan bagi bandar udara.

A. Pendapatan Aeronautika dan Non-Aeronautika

Membicarakan pendapatan, bandar udara memiliki dua istilah pendapatan dalam mengelola perusahaan jasanya yang kita kenal dengan sebutan pendapatan **aeronautika dan non-aeronautika**.

1. Pendapatan Non-aeronautika.

Pendapatan non-aeronautika bersumber dari kegiatan komersial yang tidak berkaitan dengan pesawat udara di terminal dan lahan Bandar udara (*airport land*). Pendapatan Non Aeronautika adalah pendapatan yang didapatkan dari perusahaan jasa yang menunjang penerbangan. Beberapa jenis pendapatan dari non aeronautika diantaranya :

- a. Penyewaan gudang, lahan, ruangan, serta fasilitas lainnya ;
- b. Kegiatan Konsesional ;
- c. Parkir kendaraan ;
- d. Pas bandara (pengeluaran oleh Adbandara namun Pembayaran kepada PT (Persero) Angkasa Pura II Bandar Udara Soekarno-Hatta) ;
- e. Penyediaan lahan bangunan, lapangan, dan industri, serta bangunan yang berhubungan dengan kelancaran angkutan udara ;
- f. Periklanan ;
- g. Pergudangan dan kargo ;
- h. *Ground Handling* ;
- i. Dan usaha lainnya yang terkait dan yang akan menggunakan fasilitas dan pelayanan bandar udara.

2. Pendapatan Aeronautikal.

Pendapatan aeronautika bersumber langsung dari pengoperasian

dan pendaratan pesawat udara, penumpang, atau kargo; yang mencakup:

- a. Jasa Pelayanan Penerbangan (JP2)
- b. Jasa Pendaratan, Penempatan, dan Penyimpanan Pesawat Udara (JP4U)
- c. Jasa Pelayanan Penumpang Udara (JP2U)
- d. Pemakaian *aviobridge* (garbarata)

Dari pendapatan aeronautika tersebut ada pungutan untuk PJP4U atas pelayanan yang telah diberikan, seperti pelayanan pendaratan, parkir pesawat, dan penyimpanan pesawat di hanggar. Besarnya biaya pelayanan berbeda-beda setiap bandara tergantung pada katagori dari bandar udara itu.

Pungutan Tarif PJP4U

Pungutan tarif PJP4U terhadap penerbangan berjadwal dilaksanakan oleh unit yang membidangi fungsi komersial di kantor cabang yang menerbitkan faktur tagihan secara periodik, sedangkan untuk penerbangan tidak berjadwal dilaksanakan secara langsung kepada perusahaan angkutan udara sebelum pesawat udara meninggalkan bandar udara.

Pungutan tarif jasa pendaratan

- a. Tarif pelayanan jasa pendaratan penerbangan luar negeri adalah tarif pendaratan sebesar tarif berlaku, dikenakan kepada perusahaan angkutan udara yang mengoperasikan pesawat udara dengan beregistrasi Indonesia maupun asing yang melakukan penerbangan luar negeri dan mendarat di Bandar udara yang diusahakan oleh perusahaan.
- b. Tarif pelayanan jasa pendaratan penerbangan dalam negeri adalah

tarif pendaratan sebesar tarif berlaku, dikenakan kepada perusahaan angkutan udara yang mengoperasikan pesawat udara dengan beregistrasi Indonesia yang melakukan penerbangan dalam negeri dan mendarat di bandar udara yang diusahakan oleh perusahaan.

- c. Tarif pelayanan pendaratan penerbangan *return to base (RTB)* adalah tarif jasa pendaratan yang dikenakan terhadap pesawat udara yang melakukan penerbangan RTB yang bertolak dari bandar udara yang diusahakan oleh perusahaan dikenakan sebesar 50% dari tarif yang berlaku.
- d. Tarif pelayanan jasa pendaratan penerbangan yang mengalihkan tujuan ke bandar udara lain (*divert*) adalah tarif jasa pendaratan yang dikenakan terhadap pesawat udara yang melakukan penerbangan *divert* dan mendarat di bandar udara yang diusahakan oleh perusahaan dikenakan sebesar 50% dari tarif jasa pendaratan yang berlaku.
- e. Tarif pelayanan jasa pendaratan penerbangan keliling atau lokal:
 - 1) Penerbangan wisata (*joy flight*) dikenakan tarif sebesar 50% dari tarif berlaku
 - 2) Penerbangan photo/survey dan *flying school* dikenakan tarif sebesar 50% dari tarif berlaku
 - 3) Penerbangan pendidikan awak pesawat dan *test flight* dikenakan tarif sebesar 25% dari tarif berlaku
- f. Tarif PJP4U untuk pesawat udara yang digunakan untuk misi keagamaan dikenakan tarif sebesar 25% dari tarif yang berlaku.

Pungutan tarif jasa penempatan

- a. Tarif pelayanan jasa penempatan pesawat udara adalah tarif penempatan sebesar tarif berlaku yang dikenakan atau dihitung sejak pengganjal pesawat udara dipasang

- setelah pendaratan (*block on*) sampai saat penganjalan pesawat udara ditarik untuk meninggalkan parkir (*block off*).
- b. Dalam 1 hari pesawat udara dapat dikenakan tarif jasa penempatan lebih dari 1 kali dalam hal pesawat udara tersebut beberapa kali melakukan penempatan (*block on – block off*) dalam 1 hari dimaksud, dengan catatan untuk penempatan yang kurang dari 2 jam dibebaskan dari tarif pelayanan jasa penempatan baik di *contact parking stand* maupun di *remote parking stand*.
 - c. Apabila tidak diadakan pencatatan waktu *block on* dan/atau *block off*, pengenaan tarif dihitung sejak pesawat udara mendarat atau *block on* sampai tinggal landas atau *block off*.
 - d. Tarif pelayanan jasa penempatan tambahan (*aircraft parking surcharge*) adalah tarif waktu yang berlaku khusus di bandara dikenakan terhadap pesawat yang ditempatkan di *contact parking stand* lebih dari 2 jam. Atas kelebihan waktu tersebut dikenakan tarif tambahan dengan ketentuan apabila kelebihan waktu tersebut kurang dari 1 jam maka dibulatkan menjadi 1 jam.

Pungutan tarif pelayanan jasa penyimpanan

- a. Tarif pelayanan jasa penyimpanan pesawat udara dikenakan kepada pesawat udara yang disimpan dalam hanggar milik perusahaan
- b. Apabila hanggar yang tersedia bukan milik perusahaan dan dikelola oleh pihak ketiga, maka pengelolaan hanggar tersebut dikenakan konsesi.
- c. Tarif pelayanan jasa penyimpanan dihitung sejak pesawat udara masuk ke dalam hanggar sampai keluar hanggar.

- d. Pesawat udara dalam 1 hari lebih dari 1 kali masuk/keluar hanggar, maka dapat dikenakan tarif lebih dari 1 kali sesuai frekuensi masuk hanggar pada hari itu.

Penghitungan Biaya

Pada tariff PJP4U ini diperhitungkan berdasarkan Keputusan Direksi nomor: KEP.15.01.01/09/2009 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pungutan Tarif Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U); Tarif Pelayanan Jasa Pendaratan, Penempatan, dan penyimpanan Pesawat Udara (PJP4U); dan Tarif Pelayanan Jasa Pemakaian Konter dan Garbarata pada Bandara yang Diusahakan oleh PT. Angkasa Pura II (Persero), sebagai berikut.

Perhitungan Tarif PJP4U

- a. Tarif pelayanan jasa pendaratan.
 1. Penghitungannya diatur sebagai berikut:
 - a) Berat pesawat udara dalam satuan *maximum takeoff weight (MTOW)* s/d 40.000 kg dikenakan tarif sebesar berat pesawat dikalikan dengan tarif berlaku per 1.000 kg.
 - b) Berat pesawat udara dalam satuan *maximum takeoff weight (MTOW)* di atas 40.000 kg s/d 100.000 kg dikenakan tarif sebesar berat pesawat 40.000 kg ditambah hasil perkalian antara tarif progresif per 1.000 kg dengan kelebihan berat dari 40.000 kg.
 - c) Berat pesawat udara dalam satuan *maximum takeoff weight (MTOW)* di atas 100.000 kg dikenakan tarif sebesar berat pesawat 100.000 kg ditambahkan hasil perkalian antara tarif progresif per 1.000 kg dengan

kelebihan berat dari 100.000 kg.

2. Dalam perhitungan tarif pendaratan, berat pesawat udara minimum untuk penerbangan luar negeri adalah 10.000 kg dan berat pesawat udara minimum untuk penerbangan dalam negeri adalah 20.000 kg.
 3. Perusahaan angkutan udara wajib memberitahukan berat MTOW yang dioperasikannya kepada pengelola bandar udara.
 4. Perusahaan angkutan udara yang tidak melaksanakan ketentuan pada butir c, pengelola Bandar udara setempat dapat mengenakan berat tertinggi untuk tipe pesawat tersebut berdasarkan MTOW yang bersangkutan.
- b. Tarif pelayanan jasa penempatan dan penyimpanan. Tarif ini diatur berdasarkan perkalian antara berat pesawat tiap 1.000 kg dengan tarif berlaku per 1.000 kg.

Pembebasan Tarif PJP4U

Perusahaan angkutan udara dibebaskan dari tarif PJP4U terhadap:

- a. Pesawat udara Negara RI (Kementerian Perhubungan, militer/kepolisian, Ditjen Bea Cukai)
- b. Pesawat udara yang khusus digunakan tamu negara, kepala Negara/kepala pemerintahan beserta rombongan dalam kunjungan resmi/kenegaraan di Indonesia.
- c. Pesawat udara yang digunakan untuk pencarian dan pertolongan (BASARNAS).
- d. Pesawat udara milik Kementerian Perhubungan yang digunakan untuk pendidikan awak kokpit pesawat udara atau kegiatan lainnya yang berkaitan dengan pembinaan keselamatan penerbangan (kali-

brasi) yang dilaksanakan pemerintah.

- e. Pesawat udara milik perkumpulan penerbangan yang diberikan pembebasan tarif oleh direksi perusahaan.

Upaya Peningkatan Layanan Bandar Udara

Bandar udara merupakan kawasan publik yang di dalamnya terdapat berbagai kegiatan layanan jasa penerbangan dan non-penerbangan kepada penggunaannya. Layanan yang diberikan kepada pelanggan harus berdasarkan pada standar kelayakan layanan yang ditetapkan secara nasional maupun internasional. Agar dapat memberikan layanan yang bermutu, pengelola bandar udara berupaya untuk terus meningkatkan kuantitas dan kualitas dari fasilitas yang telah ada. Peningkatan layanan ini dapat didukung oleh pendapatan bandara yang ditagihkan kepada penggunaannya.

Beberapa contoh yang dilakukan dalam rangka peningkatan layanan bandara:

1. Di bandara I Gusti Ngurah Rai, Denpasar, Bali. Mengingat jumlah penerbangan cukup banyak, hal ini menyebabkan terjadi *traffic* yang sangat padat, bahkan terjadi penumpukan pesawat di apron. Untuk menanggulangi situasi ini, Unit *Apron Movement Control (AMC)* mengatur *parking stand* sedemikian rupa agar tidak terjadi penumpukan. Di sana bandara memiliki 53 buah *parking stand* yaitu 37 buah *parking stand* yang berada di *apron* utara diperuntukkan khusus pesawat *schedule (active parking stand)* dan 16 buah *parking stand* yang berada di *apron* selatan diperuntukkan khusus pesawat *unschedule (non active parking stand)*. Biasanya untuk nomor *parking stand* 1 s/d

16, 30 s/d 37 digunakan untuk penerbangan domestik sedangkan nomor *parking stand* 17 sampai dengan 29 digunakan untuk penerbangan internasional. Pada saat *traffic* padat penggunaan *parking stand* terkadang *mix flight* (penerbangan campuran) antara penerbangan domestik dengan penerbangan internasional. Selain itu, cara yang dilakukan yaitu membuat formasi dalam bentuk "tandem" dengan kriteria pesawat: untuk jenis pesawat *Wide Body* (WB) atau *Medium Body* (MB) dengan *Narrow Body* (NB), untuk *Medium Body* (MB) dengan *Medium Body* (MB), untuk *Narrow Body* (NB) dengan *Narrow Body* (NB).

Pengeplotan parkir di *parking stand* merupakan upaya peningkatan layanan kepada *airlines* agar tidak terjadi penumpukan pesawat di apron yang kemungkinan dapat menyebabkan keterlambatan pemberangkatan maupun kedatangan.

2. Di bandara Halim Perdanakusuma. Situasi gedung terminal di bandara Halim memang tidak seluas Soekarno-Hatta maupun Ngurah Rai, namun urusan keamanan dan keselamatan penerbangan menjadi faktor utama dalam layanannya. Pada jam sibuk (antara pukul 10.00 – 14.00), terjadi antrean penumpang dan bagasi yang panjang ketika memasuki ruang pemeriksaan pertama atau dikenal dengan istilah *Security Check Point* (SCP 1). Layanan di SPC ini diperlukan pengawasan yang cermat dan teliti atas penumpang dan barang bawaannya oleh petugas *Aviation Security* (Avsec) yang dilengkapi dengan peralatan elektronik ber-

teknologi tinggi seperti *X-ray*, *Hand Metal Detector*, di samping dilakukan *body search* orang per orang. Pemutakhiran peralatan, penambahan alat, penyiapan ruang *check in counter*, dan pelatihan berkala bagi petugas, dll; merupakan upaya peningkatan layanan pengamanan yang dalam pelaksanaan kegiatannya memerlukan dana.

3. Untuk meningkatkan keamanan di terminal seperti bandara Soekarno-Hatta, I Gusti Ngurah Rai yang cukup luas, diperlukan peralatan yang efektif dan efisien yang disebut dengan "*bugy*", yaitu kendaraan bermotor berukuran kecil yang dapat dimuati 4 orang, serta berfungsi sebagai sarana untuk mengawasi kondisi dan situasi terminal yang dilakukan oleh bagian Pelayanan Terminal (Pelter sebutan petugas di bandara Ngurah Rai) atau TOS (*terminal operation service* istilah di bandara Soekarno-Hatta) dan *Aviation Security* atau *Airport Security* (Petugas Pengamanan Penerbangan).
4. Kesiapan fasilitas yang ada di terminal, seperti perbaikan dan pengadaan pada trolley, kelengkapan atas fasilitas umum (seperti: toilet, ruang tunggu, restoran, *smoking area*, musholla, dll), penyediaan jasa kebersihan (*cleaning service*) untuk peningkatan kebersihan terminal, dan layanan parkir kendaraan untuk meningkatkan tingkat keamanan, keteraturan, dan ketertiban.
5. Memberikan wadah informasi publik yang diberikan oleh perusahaan seperti elektronik, makanan, bank, dll yang fungsinya ikut membantu menginformasikan ke-

pada publik atas keberadaan dan ketersediaan barang tersebut di bandara. Banyak para pengguna bandar udara yang memasang iklan sebagai media promosi, seperti balego yang terpasang di jalan utama menuju bandara, spanduk, *sign board*, dll yang terpasang di beberapa lokasi di gedung terminal. Informasi melalui iklan ini pun merupakan bagian dari layanan bandara untuk penggunanya.

Kesimpulan

1. Untuk pengembangan dan peningkatan layanan bandar udara diperlukan biaya yang bersumber dari pendapatannya. Pendapatan tersebut berupa pendapatan aeronautika dan non-aeronautika yang dipungut dari para penggunanya.
2. Fungsi dari pendapatan tersebut yaitu salah satunya untuk meningkatkan kualitas dan kuantitas layanan yang disediakan oleh bandara kepada pengguna yang tidak terkait dengan operasional penerbangan, misalnya ketersediaan fasilitas umum yang bertujuan untuk peningkatan atas kenyamanannya (toilet, musholla, ruang tunggu, *smoking area*, area parkir umum, dll), maupun upaya-upaya yang bertujuan untuk peningkatan keamanan di terminal oleh petugas *Airport Security* atau *Aviation Security*. Selain itu juga layanan-layanan yang disediakan pada kegiatan-kegiatan yang terkait dengan operasional penerbangan, misalnya efektivitas parkir pesawat, *landing and takeoff*, serta kesiapan *aviobridge*.

Daftar Pustaka

- Keputusan Menteri Perhubungan nomor: KM 29 tahun 1998 tentang Struktur dan Golongan Trif Pelayanan Jasa Kebandarudaraan dan Pelayanan Penerbangan pada Bandar Udara Umum. 1998.
- PT. Angkasa Pura II (Persero). Keputusan Direksi nomor: KEP.15.01.01/09/2009 tentang *Petunjuk Pelaksanaan Pungutan Tarif Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U); Tarif Pelayanan Jasa Pendaratan, Penempatan, dan penyimpanan Pesawat Udara (PJP4U); dan Tarif Pelayanan Jasa Pemakaian Konter dan Garbarata pada Bandara yang Diusahakan oleh PT. Angkasa Pura II (Persero)*. 2009.
- I Gusti Putu Mastra. *Manajemen Kebandarudaraan*. Sekolah Tinggi Penerbangan AVIASI University Press. Jakarta. 2007
- I Gusti Putu Mastra. *Operasi Bandar Udara*. Sekolah Tinggi Penerbangan AVIASI University Press. Jakarta. 2013.
- Gambit Marthin Fransesko, *Perhitungan Biaya Pelayanan Jasa Pendaratan, Penempatan, dan Penyimpanan Pesawat Udara (PJP4U) untuk Pesawat Charter di Bandara Halim Perdanakusuma*, Laporan Tugas Akhir, Sekolah Tinggi Penerbangan AVIASI. 2015.
- Administrasi Penerbangan Udara. STPI. 2010. *Pendapatan di Bandara*.
- <https://apustpicurug.wordpress.com/category/info-penerbangan/>
(Diakses pada tanggal 11 Juni 2016).

