

# KAJIAN PENYALURAN AVTUR MULTI PROVIDER

## BADAN PENGATUR HILIR MINYAK DAN GAS BUMI



Direktorat Kerjasama dan Pengelola Usaha  
Gedung Research Center, 3rd Floor  
Kampus ITS, Sukolilo



Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad

Nuzul Fajri  
Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul

Fajri  
Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul

Fajri  
Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul

Fajri

# Pengantar

Seiring dengan pesatnya perkembangan industri penerbangan di Indonesia, kebutuhan terhadap ketersediaan bahan bakar pesawat terbang (avtur) menjadi salah satu aspek yang sangat vital dalam memastikan kelancaran operasional penerbangan. Avtur, sebagai komoditas utama dalam dunia penerbangan, memegang peranan penting dalam mendukung mobilitas udara di seluruh nusantara. Namun, ketergantungan pada satu penyedia bahan bakar dapat menimbulkan berbagai masalah, seperti kekurangan pasokan dan ketidakstabilan harga, yang berpotensi mengganggu operasional sektor penerbangan di Indonesia.

Menyadari pentingnya hal ini, Peraturan BPH Migas No. 13 Tahun 2008 mengatur mengenai kebijakan dan tata kelola penyediaan dan distribusi avtur. Dalam peraturan tersebut, diatur pula tentang pentingnya terciptanya kondisi yang lebih terbuka dan bersaing di sektor penyediaan avtur, yang pada gilirannya dapat mendukung terciptanya keberagaman penyedia atau multi-provider. Keberadaan multi-provider dalam distribusi avtur di Indonesia sangatlah penting untuk menciptakan iklim persaingan yang sehat, memastikan ketersediaan bahan bakar yang merata, dan mendorong efisiensi harga.

Kajian ini, mencoba menggali pentingnya penerapan prinsip multi-provider dalam distribusi avtur menjadi langkah yang strategis dalam meningkatkan kestabilan pasokan avtur di Indonesia. Dengan adanya lebih dari satu penyedia bahan bakar avtur, diharapkan distribusi avtur menjadi lebih terjamin, kualitasnya lebih terkontrol, dan harga yang lebih kompetitif dapat tercapai.

Kajian ini akan membahas lebih lanjut mengenai relevansi dan urgensi penerapan multi-provider dalam ketersediaan avtur di Indonesia, dengan merujuk pada ketentuan-ketentuan yang diatur dalam Peraturan BPH Migas No. 13 Tahun 2008. Diharapkan, kajian ini dapat memberikan wawasan yang lebih mendalam mengenai peran kebijakan dalam memperkuat infrastruktur bahan bakar penerbangan di Indonesia dan mendukung perkembangan sektor penerbangan yang lebih berkelanjutan.

Semoga kajian ini dapat memberikan kontribusi yang berarti bagi pengembangan kebijakan energi di sektor penerbangan Indonesia.

# Daftar Isi

<b>1</b>	<b>PENDAHULUAN</b>	<b>1</b>
1.1	Latar Belakang	2
1.2	Dasar Hukum	8
1.3	Gambaran Umum	11
1.4	Maksud dan Tujuan	13
<b>2</b>	<b>METODOLOGI</b>	<b>15</b>
2.1	Kerangka Kajian	16
2.2	Data dan Sumber Data	17
<b>3</b>	<b>RENCANA KERJA DAN JADWAL</b>	<b>23</b>
3.1	Jadwal Pelaksanaan	24
<b>4</b>	<b>BISNIS PENERBANGAN DI INDONESIA</b>	<b>25</b>
4.1	Pentingnya Transportasi Udara	26
4.2	Lalu Lintas Udara 5 Tahun Terakhir	27
4.3	Keberangkatan Penumpang di Bandar Udara	27
4.4	Kondisi Bandar Udara Soekarno Hatta	28
4.5	Maskapai di Indonesia	29
4.6	Rute Penerbangan Tiap Maskapai	29
<b>5</b>	<b>HARGA TIKET DAN ANALISIS KOMPONEN HARGA AVTUR</b>	<b>31</b>
5.1	Struktur Biaya Tiket	32
5.2	Struktur Harga Tiket di Indonesia	33
5.3	Komponen Harga Avtur	39
5.4	Komparasi Harga Avtur di Negara ASEAN	40
5.5	Komparasi Harga Jual Avtur di Beberapa Bandara di Indonesia	43
5.6	Studi Terkait Konsumsi Avtur pada Pesawat Boeing 737-800	44
<b>6</b>	<b>REGULASI INTERNASIONAL DAN STANDAR PENYALURAN AVTUR</b>	<b>47</b>
6.1	Regulasi Distribusi Avtur (Nasional)	48
6.2	Regulasi Distribusi Avtur (Internasional)	48
6.3	International Standard Organizations	50
6.4	Implementasi Kebijakan dan Tantangan	54
6.5	Badan Usaha yang Melakukan Usaha Avtur	54
6.6	Struktur Bisnis Migas	55

# Daftar Isi

<b>7</b>	<b>REGULASI PENJUALAN DAN DISTRIBUSI AVTUR DI NEGARA LAIN</b>	<b>59</b>
	7.1      Regulasi Avtur di Singapura	60
	7.2      Proses Distribusi Avtur di Singapura	60
	7.3      Regulasi Avtur di Jepang	61
<b>8</b>	<b>FAKTOR PENYEBAB TINGGINYA HARGA AVTUR DI INDONESIA</b>	<b>63</b>
	8.1      Faktor yang Mempengaruhi Harga Avtur di Pasar	64
	8.2      Isu Terkait Harga Avtur	65
	8.3      Tren dan Perkembangan Pasar	65
<b>9</b>	<b>EVALUASI MONOPOLI DAN OLIGOPOLI DALAM PASAR AVTUR</b>	<b>67</b>
	9.1      Potensi Monopoli	68
	9.2      Potensi Oligopoli Pada Penyediaan Transportasi Udara	69
	9.3      Potensi Oligopoli Pada Penyediaan Avtur	70
	9.4      Dampak dari Oligopoli	71
	9.5      Potensi Solusi	74
<b>10</b>	<b>PERAN PENGELOLA BANDARA DALAM PEMBENTUKAN HARGA AVTUR</b>	<b>83</b>
<b>11</b>	<b>POTENSI MULTI-PROVIDER DALAM MENURUNKAN HARGA AVTUR</b>	<b>91</b>
	11.1     Pengantar	92
	11.2     Potensi Multi-Provider dalam Penyediaan Avtur	92
	11.3     Tantangan dalam Implementasi Multi-Provider	93
	11.4     Resiko yang Perlu Diperhatikan	94
	11.5     Manfaat Implementasi Multi-Provider	94
	11.6     Provider Avtur yang Beroperasi di Indonesia	95
	11.7     Dampak Negatif Multi-Provider	97
	11.8     Beberapa dengan Multi-Provider	98
	11.9     Usulan Bisnis Multi-Provider	99

# Daftar Isi

<b>12</b>	<b>ANALISIS PERATURAN BPH MIGAS NOMOR 13 TAHUN 2008</b>	
12.1	Hierarki Peraturan Perundang-undangan Terkait	102
12.2	Konsideran pada Peraturan BPH Migas No. 13 Tahun 2008	107
12.3	Analisis Per Pasal dan Ayat	112
12.4	Perbeaaan Kata “Dapat” dan “Mengutamakan” dalam bahasa hukum	119
<b>13</b>	<b>KESIMPULAN DAN REKOMENDASI</b>	123
13.1	Kesimpulan	124
13.2	Rekomendasi	130

# Daftar Tabel

<b>Tabel</b>	5.1	Konstanta Rupiah	40
<b>Tabel</b>	5.2	Harga Avtur di Beberapa Bandara Tahun 2024	43
<b>Tabel</b>	5.3	Harga Avtur di Beberapa Bandara Tahun 2023	43
<b>Tabel</b>	5.4	Harga Avtur di Beberapa Bandara Tahun 2022	43
<b>Tabel</b>	12.1	Revisi judul	106
<b>Tabel</b>	12.2	Konsideran Menimbang	107
<b>Tabel</b>	12.3	Konsideran Mengingat	108
<b>Tabel</b>	12.4	Pasal 1 Angka 5	112
<b>Tabel</b>	12.5	Pasal 1 Angka 9	112
<b>Tabel</b>	12.6	Pasal 2	113
<b>Tabel</b>	12.7	Pasal 3	113
<b>Tabel</b>	12.8	Pasal 4	114
<b>Tabel</b>	12.9	Pasal 7 Ayat (1)	115
<b>Tabel</b>	12.10	Pasal 7 Ayat (2)	116
<b>Tabel</b>	12.11	Pasal 8 Ayat (1)	117
<b>Tabel</b>	12.12	Pasal 10	118
<b>Tabel</b>	12.13	Pasal 16	119
<b>Tabel</b>	12.14	Tabel ringkasan rekomendasi peraturan	121

# Daftar Gambar

<b>Gambar</b>	2.1	Alur metodologi penelitian	16
<b>Gambar</b>	3.1	Tanggal pelaksanaan kegiatan I dan II	23
<b>Gambar</b>	3.2	Tanggal pelaksanaan kegiatan III dan IV	23
<b>Gambar</b>	3.3	Tanggal pelaksanaan kegiatan V dan VI	23
<b>Gambar</b>	4.1	Grafik Lalu lintas udara di Indonesia	27
<b>Gambar</b>	4.2	Rute penerbangan maskapai Garuda Indonesia	29
<b>Gambar</b>	4.3	Rute penerbangan Citilink Indonesia	30
<b>Gambar</b>	4.4	Rute penerbangan Lion Air	30
<b>Gambar</b>	5.1	Biaya penyusutan pesawat	33
<b>Gambar</b>	5.2	Biaya penyusutan rotatable	34
<b>Gambar</b>	5.3	Biaya penyusutan mesin pesawat	34
<b>Gambar</b>	5.4	Biaya penyusutan per Jam-Km	35
<b>Gambar</b>	5.5	Biaya asuransi	35
<b>Gambar</b>	5.6	Biaya gaji tetap crew per Jam-Km	35
<b>Gambar</b>	5.7	Biaya gaji teknisi per Jam-Km	35
<b>Gambar</b>	5.8	Biaya pelumas per Jam-Km	36
<b>Gambar</b>	5.9	Biaya Bahan Bakar Minyak per Jam-Km	37
<b>Gambar</b>	5.10	Biaya Tunjangan Crew per Jam-Km	37
<b>Gambar</b>	5.11	Biaya overhaul untuk Pesawat Piston	37
<b>Gambar</b>	5.12	Biaya overhaul untuk Pesawat Jet	37
<b>Gambar</b>	5.13	Biaya jasa bandara per Jam-Km	38
<b>Gambar</b>	5.14	Biaya Ground Handling per Jam-Km	39
<b>Gambar</b>	5.15	Biaya catering per Jam-Km	39
<b>Gambar</b>	5.16	Grafik demand avtur di Indonesia	41
<b>Gambar</b>	5.17	Komparasi harga jual avtur SIN vs CGK	42
<b>Gambar</b>	5.18	Komparasi harga avtur di dunia	42
<b>Gambar</b>	5.19	Komparasi harga avtur beberapa bandara di Indonesia 2024	44
<b>Gambar</b>	5.20	Perhitungan Aliran Bahan Bakar pada Kedua Mesin	45
<b>Gambar</b>	5.21	Simulasi Harga Tiket per Seat Jakarta ke Lombok	45

# Daftar Gambar

<b>Gambar</b>	6.1	Badan Usaha yang Melakukan Usaha Avtur	54
<b>Gambar</b>	6.2	Struktur bisnis Migas	56
<b>Gambar</b>	6.3	Proses bisnis existing avtur	56
<b>Gambar</b>	11.1	Proses bisnis multi-provider existing	100

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad

Nuzul Fajri  
Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul

Fajri  
Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul

Fajri  
Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul

Fajri

# PENDAHULUAN

01

## 1.1 LATAR BELAKANG

Transportasi udara memiliki peran yang sangat penting di Indonesia, mengingat karakteristik geografis negara ini yang merupakan kepulauan dengan lebih dari 17.000 pulau. Transportasi udara menjadi sangat krusial antara lain karena: **(1) Transportasi Udara menghubungkan pulau-pulau dengan lebih efisien.** Indonesia terdiri dari ribuan pulau yang tersebar di berbagai wilayah, sehingga transportasi udara menjadi sarana utama untuk menghubungkan daerah-daerah yang sulit dijangkau oleh transportasi darat atau laut. Contohnya, penerbangan dari Jakarta ke Jayapura hanya membutuhkan beberapa jam dibandingkan perjalanan laut yang bisa memakan waktu berminggu-minggu. **(2) Mendukung Mobilitas Ekonomi.** Transportasi udara mempermudah pengangkutan barang dan jasa dengan cepat, terutama untuk komoditas bernilai tinggi atau mudah rusak seperti hasil pertanian, perikanan, dan barang elektronik. Bandara besar seperti Soekarno-Hatta, Ngurah Rai, dan Kualanamu menjadi hub perdagangan yang penting. **(3) Fasilitas Pariwisata.** Pariwisata merupakan salah satu sektor penting ekonomi Indonesia. Aksesibilitas melalui udara membantu menarik wisatawan domestik maupun internasional ke destinasi terkenal seperti Bali, Lombok, Yogyakarta, dan Raja Ampat. Jalur udara juga mendukung program *10 Bali Baru* yang bertujuan mengembangkan destinasi wisata lain. **(4) Respon Cepat dalam Situasi Darurat.** Transportasi udara memungkinkan distribusi bantuan kemanusiaan ke daerah terpencil yang terkena bencana alam seperti gempa bumi, banjir, atau tsunami dengan lebih cepat dan efisien. Misalnya, evakuasi dan distribusi bantuan ke daerah terdampak bencana di Sulawesi Tengah setelah gempa Palu. **(5) Meningkatkan Integrasi Nasional.** Dengan adanya transportasi udara, jarak antara wilayah barat (Sumatera, Jawa) dan timur Indonesia (Maluku, Papua) terasa lebih dekat, yang mendukung integrasi sosial dan politik negara. Penerbangan reguler memperkuat persatuan di negara yang beragam ini. **(6) Pendukung Pembangunan Wilayah Terpencil.** Transportasi udara menjadi tulang punggung bagi pembangunan wilayah terpencil yang sulit dijangkau melalui transportasi lain. Bandara perintis di daerah seperti Wamena atau Puncak Jaya di Papua memungkinkan distribusi logistik pembangunan.

Transportasi udara di Indonesia menghadapi berbagai tantangan, terutama karena kondisi geografis yang unik, kebutuhan yang terus meningkat, dan kompleksitas operasional. Dengan lebih dari 17.000 pulau, transportasi udara menjadi krusial untuk menghubungkan wilayah, tetapi **biaya operasional**

**untuk menjangkau daerah terpencil sangat tinggi.** Banyak bandara di **wilayah terpencil memiliki fasilitas terbatas**, sehingga menyulitkan operasional pesawat besar atau modern.

Banyak bandara kecil belum memenuhi standar internasional, baik dari segi fasilitas maupun kapasitas. Teknologi navigasi dan komunikasi di beberapa wilayah juga belum memadai sehingga meningkatkan risiko operasional penerbangan.

Biaya operasional penerbangan di Indonesia juga relatif tinggi dibandingkan dengan Negara lainnya. Avtur menyumbang kurang lebih hingga 30% dari biaya operasional maskapai, dan di beberapa wilayah, harga avtur lebih mahal karena tantangan logistik. Biaya suku cadang dan pemeliharaan pesawat relatif juga lebih tinggi karena sebagian besar harus diimpor sementara nilai tukar kita dibandingkan dengan mata uang asing utama sangat rendah. Beberapa rute penerbangan perintis bergantung pada subsidi pemerintah, yang terbatas dan tidak mencakup semua wilayah. Pemerintah menetapkan batas atas dan bawah harga tiket untuk melindungi konsumen, tetapi ini dapat mengurangi fleksibilitas maskapai dalam menentukan harga yang sesuai dengan biaya operasional. Harga bahan bakar avtur sangat dipengaruhi oleh harga minyak dunia, yang tidak stabil. Upaya transisi ke bahan bakar penerbangan yang lebih ramah lingkungan masih menghadapi kendala teknis dan finansial.

Sektor penerbangan sendiri sebenarnya masih dalam tahap pemulihan setelah pandemi, dengan permintaan yang belum sepenuhnya kembali ke tingkat pra-pandemi. Kondisi demand saat ini mulai naik dengan signifikan sementara banyak maskapai yang sudah mengurangi armadanya pada saat pandemi sehingga menyebabkan harga tiket yang cenderung masih tinggi. Banyak penumpang lebih memilih moda transportasi lain, terutama untuk perjalanan jarak pendek.

Berdasarkan data dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan, terdapat sekitar 18 maskapai penerbangan yang mengangkut penumpang di Indonesia. Selain itu, terdapat sekitar 54 maskapai kargo dan 56 maskapai asing yang beroperasi di Indonesia. Beberapa maskapai penumpang domestik yang beroperasi di Indonesia antara lain: Garuda Indonesia, Lion Air, Citilink, Batik Air, Sriwijaya Air, NAM Air, Wings Air, Indonesia AirAsia, Super Air Jet, TransNusa, Trigana Air Service, Susi Air, dan Pelita Air.

Untuk maskapai kargo, beberapa yang beroperasi di Indonesia antara lain: Cardig Air, My Indo Airlines, Republic Express Airlines, Rimbun Air, dan Asia Cargo Airlines.

Selain itu, terdapat juga maskapai asing yang melayani rute internasional ke dan dari Indonesia, seperti: Singapore Airlines, Malaysia Airlines, AirAsia Berhad, Qatar Airways, dan Emirates.

Untuk melayani arus penumpang dan barang serta maskapai-maskapai, Indonesia memiliki jaringan bandar udara yang luas, mencakup berbagai kategori dan fungsi. Menurut data dari Kementerian Perhubungan pada tahun 2021, terdapat 287 bandara di Indonesia. Bandara-bandara tersebut diklasifikasikan berdasarkan kapasitas dan fasilitasnya, antara lain: Kelas IA/IB; Kelas IIB-IIID; Kelas IIIC-IIID dan Kelas IVC-IVF. Pada tahun 2024, Kementerian Perhubungan menetapkan 17 bandara berstatus internasional, berkurang dari sebelumnya 34 bandara. Selain bandara internasional, Indonesia memiliki ratusan bandara domestik yang melayani penerbangan antar kota dan pulau di dalam negeri.

Harga tiket pesawat di Indonesia menjadi topik yang kerap diperbincangkan oleh masyarakat. Dalam beberapa tahun terakhir, kenaikan harga tiket pesawat domestik telah menimbulkan keluhan dari berbagai kalangan, mulai dari pelancong hingga pelaku usaha. Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi, Luhut Binsar Pandjaitan pun menyoroti mahalannya harga avtur di Indonesia yang menjadi salah satu faktor utama tingginya biaya penerbangan domestik. Menurutnya, harga avtur yang tidak kompetitif telah memberikan dampak negatif terhadap sektor pariwisata, logistik, dan konektivitas antar wilayah. Hal ini menjadi tantangan besar bagi industri penerbangan nasional yang tengah berupaya pulih pascapandemi. Luhut menduga bahwa salah satu penyebab tingginya harga avtur adalah kurang efisiennya sistem produksi dan distribusi bahan bakar tersebut. Untuk menyelesaikan akar masalah tersebut diperlukan langkah konkret untuk memperbaiki tata kelola, mulai dari proses pengadaan bahan baku hingga distribusi ke bandara. Selain itu, harus terus menerus didorong dan didukung peningkatan kapasitas produksi avtur dalam negeri, agar Indonesia tidak terlalu bergantung pada impor. Pemerintah saat ini sebenarnya telah menjajaki berbagai upaya untuk menurunkan harga avtur, termasuk kerja sama dengan pelaku industri dan penyedia bahan bakar. Pada tanggal 8 Agustus 2024 Menteri Marvest telah memberikan arahan agar BPH Migas perlu **meninjau ulang/merevisi Peraturan BPH Migas No. 13 Tahun 2008 terkait persyaratan yang mewajibkan kerjasama dengan penyedia eksisting.**

Salah satu faktor utama mahalannya harga tiket pesawat adalah biaya operasional yang tinggi. Harga bahan bakar avtur, yang menjadi komponen terbesar dalam operasional penerbangan, sering kali

fluktuatif dan cenderung meningkat. Di Indonesia, harga avtur cenderung lebih mahal dibandingkan negara-negara lain di kawasan Asia Tenggara, karena ketergantungan pada distribusi domestik yang terbatas dan mekanisme pajak tertentu. Kondisi ini memaksa maskapai untuk menyesuaikan tarif agar tetap bisa menutupi biaya operasional mereka.

Selain itu, pajak dan biaya tambahan juga turut menyumbang mahalnya tiket pesawat. Beberapa bandara di Indonesia memiliki biaya pelayanan penumpang (Passenger Service Charge/PSC) yang cukup tinggi, terutama di bandara-bandara utama seperti Soekarno-Hatta, Ngurah Rai, atau Juanda. Biaya ini biasanya langsung dibebankan kepada penumpang melalui tiket pesawat. Kebijakan ini menjadi tantangan tersendiri, terutama bagi masyarakat yang tinggal di daerah terpencil, di mana transportasi udara sering kali menjadi satu-satunya opsi yang memungkinkan.

Dari sisi industri, konsolidasi maskapai penerbangan juga berperan dalam terbatasnya persaingan harga. Pengurangan jumlah pemain di pasar penerbangan domestik menyebabkan kurangnya variasi pilihan bagi konsumen. Situasi ini memungkinkan maskapai yang tersisa untuk menetapkan harga tiket yang relatif tinggi tanpa menghadapi tekanan kompetitif yang signifikan.

Dampak dari mahalnya harga tiket pesawat sangat terasa di berbagai sektor. Bagi pelancong, kenaikan ini membuat biaya perjalanan wisata menjadi lebih mahal, sehingga destinasi domestik kalah bersaing dengan destinasi internasional yang menawarkan tarif penerbangan lebih terjangkau. Di sisi lain, para pelaku usaha, terutama yang bergerak di sektor pariwisata, merasakan dampak signifikan karena penurunan jumlah wisatawan domestik. Hotel, restoran, dan jasa transportasi lokal di daerah-daerah wisata menjadi pihak yang paling merasakan dampaknya.

Lebih jauh, mahalnya tiket pesawat juga menjadi beban bagi masyarakat di daerah yang sulit dijangkau melalui jalur darat atau laut. Di wilayah-wilayah seperti Papua, Nusa Tenggara Timur, atau Kepulauan Maluku, transportasi udara adalah kebutuhan utama untuk mobilitas penduduk. Kenaikan harga tiket pesawat mengakibatkan keterbatasan aksesibilitas, yang pada akhirnya berimbas pada lambatnya distribusi barang, jasa, dan pengembangan ekonomi daerah.

Untuk mengatasi permasalahan ini, diperlukan langkah nyata dari berbagai pihak. Pemerintah perlu mencari solusi untuk menurunkan

biaya operasional maskapai, misalnya dengan meninjau ulang pajak avtur atau memberikan subsidi untuk rute tertentu. Selain itu, peningkatan efisiensi di bandara dan penyediaan insentif bagi maskapai dapat membantu menekan biaya yang dibebankan kepada penumpang. Di sisi lain, maskapai juga harus berkomitmen untuk menciptakan layanan yang lebih efisien tanpa mengorbankan kualitas.

Mahalnya harga tiket pesawat di Indonesia bukanlah masalah yang bisa diselesaikan dalam waktu singkat. Namun, dengan kolaborasi antara pemerintah, pelaku industri, dan masyarakat, diharapkan ada solusi yang lebih adil dan berkelanjutan untuk semua pihak. Sebab, aksesibilitas transportasi udara adalah kunci penting dalam mendorong konektivitas dan pemerataan pembangunan di seluruh nusantara.

Avtur (Aviation Turbine Fuel) sebagai salah satu komponen biaya tiket penerbangan merupakan bahan bakar utama untuk pesawat terbang, yang memiliki peran vital dalam menunjang industri penerbangan. Mengingat pentingnya avtur bagi perekonomian dan transportasi udara, pemerintah Indonesia mengatur harga avtur melalui berbagai kebijakan dan regulasi guna memastikan kestabilan harga, keberlanjutan pasokan, serta daya saing industri penerbangan nasional.

Regulasi harga avtur di Indonesia ditetapkan berdasarkan acuan dari Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM). Sebagai bentuk pengawasan, pemerintah melalui Peraturan Menteri ESDM No. 17 Tahun 2019 menetapkan kebijakan harga bahan bakar khusus, termasuk avtur. Selain itu, PT Pertamina (Persero) sebagai badan usaha milik negara (BUMN) yang memiliki dominasi pasar, menjadi penyedia utama avtur di Indonesia.

Harga avtur ditentukan berdasarkan mekanisme formula harga yang memperhitungkan harga rata-rata Mean of Platts Singapore (MOPS), kurs rupiah terhadap dolar Amerika Serikat, biaya distribusi, dan margin keuntungan perusahaan. Komponen-komponen ini mencerminkan kondisi pasar global dan domestik yang memengaruhi fluktuasi harga.

Pemerintah memiliki peran strategis dalam mengatur harga avtur, terutama untuk memastikan tarif yang kompetitif bagi maskapai penerbangan domestik. Regulasi ini bertujuan untuk mendukung keberlanjutan industri penerbangan, mengingat bahan bakar menyumbang sekitar 30%-40% dari biaya operasional maskapai.

Salah satu bentuk intervensi pemerintah adalah menetapkan batas atas harga avtur guna melindungi konsumen, terutama maskapai

penerbangan. Batas harga ini ditinjau secara berkala agar tetap relevan dengan kondisi pasar. Namun, pemerintah juga memberikan fleksibilitas bagi badan usaha untuk menyesuaikan harga sesuai dinamika pasar, selama tidak melampaui batas yang telah ditetapkan.

Meskipun sudah ada regulasi yang jelas, pengaturan harga avtur di Indonesia menghadapi sejumlah tantangan. Salah satunya adalah fluktuasi harga minyak mentah dunia yang berpengaruh langsung pada MOPS. Ketergantungan pada impor bahan baku minyak juga menjadi faktor penting yang memengaruhi harga avtur di Indonesia. Selain itu, penguasaan pasar oleh Pertamina sering menjadi perhatian, terutama terkait isu persaingan usaha. Sebagai pemain dominan, Pertamina memiliki kontrol besar terhadap penentuan harga avtur. Hal ini menyebabkan harga avtur di Indonesia cenderung lebih tinggi dibandingkan negara-negara lain di kawasan ASEAN. Kondisi ini dapat mengurangi daya saing maskapai penerbangan nasional, khususnya untuk rute internasional.

Dalam beberapa tahun terakhir, pemerintah terus berupaya memperbaiki regulasi harga avtur melalui kebijakan yang lebih transparan dan efisien. Salah satu langkah strategis adalah mendorong keterlibatan badan usaha swasta dalam distribusi avtur untuk menciptakan iklim persaingan yang sehat. Selain itu, pembangunan infrastruktur kilang minyak juga menjadi prioritas guna mengurangi ketergantungan pada impor. Di sisi lain, maskapai penerbangan didorong untuk menerapkan efisiensi operasional dan diversifikasi sumber pendapatan guna menghadapi tekanan biaya bahan bakar. Sinergi antara pemerintah, BUMN, dan pihak swasta diharapkan dapat menciptakan ekosistem penerbangan yang lebih kompetitif dan berkelanjutan. Regulasi harga avtur di Indonesia memiliki peran penting dalam menjaga keseimbangan antara stabilitas harga, keberlanjutan pasokan, dan daya saing industri penerbangan. Meskipun menghadapi tantangan global dan domestik, berbagai upaya terus dilakukan untuk menciptakan ekosistem harga avtur yang adil dan mendukung pertumbuhan ekonomi nasional.

Penyempurnaan peraturan terkait penyediaan dan pendistribusian avtur merupakan langkah strategis yang sangat penting dalam mendukung efisiensi dan keberlanjutan sektor penerbangan di Indonesia. Dengan regulasi yang lebih inklusif dan adaptif, pemerintah dapat memberikan ruang yang lebih besar bagi badan usaha untuk berkontribusi secara aktif dalam menyediakan avtur dengan harga yang kompetitif. Hal ini tidak hanya akan mendorong terciptanya iklim usaha yang lebih sehat, tetapi juga membuka peluang bagi maskapai

penerbangan untuk menekan biaya operasional mereka. Efisiensi biaya operasional yang dihasilkan dari penyempurnaan peraturan ini pada akhirnya akan berdampak langsung kepada masyarakat luas. Harga tiket penerbangan yang lebih terjangkau dapat meningkatkan aksesibilitas transportasi udara, terutama bagi masyarakat di daerah terpencil yang mengandalkan penerbangan sebagai moda transportasi utama. Selain itu, penurunan harga tiket juga dapat mendukung mobilitas masyarakat, pertumbuhan sektor pariwisata, dan perkembangan ekonomi secara keseluruhan. Melalui penyusunan kebijakan yang berbasis data dan melibatkan berbagai pemangku kepentingan, Indonesia dapat mewujudkan sistem pendistribusian avtur yang lebih efisien, transparan, dan berkeadilan. Dengan demikian, penyempurnaan peraturan ini bukan hanya langkah administratif, tetapi juga investasi jangka panjang bagi kemajuan bangsa. Semua pihak harus berkolaborasi untuk memastikan regulasi yang dihasilkan mampu menjawab tantangan industri penerbangan sekaligus memberikan manfaat nyata bagi masyarakat luas. Sesuai dengan arahan Menteri Marvest BPH Migas perlu mengkaji perubahan Peraturan BPH Migas No. 13 Tahun 2008 untuk mengakomodir multi provider penyedia BBM Avtur.

## 1.2 DASAR HUKUM

### **Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2007.**

Undang-Undang ini mengatur tentang kebijakan energi, ketersediaan energi kebutuhan nasional, prioritas pengembangan energi, pemanfaatan energi, termasuk tentang cadangan energi nasional. Dalam kajian ini avtur juga sebagai energi yang diatur dalam Undang-Undang ini. Avtur merupakan energi yang digunakan untuk menghubungkan Indonesia melalui udara, termasuk dengan menjaga logistik dan mobilitas masyarakat Indonesia.

### **Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2001**

Undang-Undang ini mengatur tentang prinsip penyelenggara kegiatan usaha minyak dan gas bumi. Undang-Undang ini mengatur juga terkait dengan pengembangan lapangan, produksi Cadangan minyak dan kaidah-kaidah keteknikan terkait dengan minyak dan gas.

### **PP Nomor 67 Tahun 2002**

Pada Peraturan Pemerintah Nomor 67 Tahun 2002 mengatur tentang

penyediaan dan pedistribusi BBM dan kegiatan usaha pengangkutan gas bumi melalui pipa. Pada Peraturan Pemerintah ini diatur terkait dengan struktur organisasi, status, fungsi, tugas, personalia, wewenang, dan tanggung jawab serta mekanisme kerja Badan Pengatur yang bersifat independen. Pada pasal 3 Peraturan Pemerintah ini juga disebutkan mengenai tugas dari Badan pengatur mengatur dan menetapkan ketersediaan dan distribusi BBM, cadangan BBM nasional, pemanfaatan fasilitas pengangkutan dan penyimpanan BBM, mengatur tarif pengangkutan gas bumi melalui pipa, harga gas untuk rumah tangga dan pelanggan kecil, serta perusahaan transmisi dan distribusi gas bumi.

### **PP Nomor 36 Tahun 2004**

Pada Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2006 ini mengatur terkait dengan kegiatan usaha hilir minyak dan gas bumi. Pada pasal 2 menjelaskan bahwa badan usaha yang telah memiliki izin usaha yang dikeluarkan oleh Menteri dan diseleggarakan melalui mekanisme persaingan usaha yang wajar. Melalui peraturan ini diharapkan terjadi kebebasan dalam melakukan kegiatan usaha khususnya pada bidang Minyak avtur untuk pesawat di Indonesia. Saat ini posisi dominan pemain di bidang avtur adalah Pertamina melalui anak usahanya yaitu Pertamina Patra Niaga. Kebijakan ini dapat memperluas kesempatan bagi pemain usaha avtur untuk dapat masuk meraimaikan pasar avtur di Indonesia, harapannya dapat menciptakan iklim persaingan usaha yang sehat.

### **Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2021**

Pada peraturan ini mengatur tentang perizinan usaha berbasis resiko. Pada pasal 1 ayat (3) perizinan merupakan perizinan berusaha berbasis resiko. Resiko yang dimaksud dalam pasal 1 adalah potensi terjadinya cedera atau kerugian dari suatu bahaya atau kombinasi kemungkinan dan akibat bahaya. Selanjutnya adalah sistem perizinan usaha terintegrasi secara elektronik atau yang dikenal sebagai OSS, untuk kemudian menjadi landasan dalam perizinan. Pada pasal-pasal selanjutnya juga diatur mengenai penyelenggara perizinan berusaha berbasis resiko yang didalamnya memuat terkait dengan pengaturan, norma, standar, prosedur, menyangkut dengan penyelesaian masalah dan hambatan perizinan hingga sanksi bagi badan usaha.

### **Keputusan Presiden Nomor 86 Tahun 2002**

Pada pasal ini membahas tentang pembentukan badan pengatur penyediaan dan pendistribusi BBM dan kegiatan usaha pengangkutan melalui pipa. Pada Keputusan Presiden ini memuat

terkait dengan fungsi, tugas dan wewenangnya. Pada saat yang sama badan pengatur ini bersifat independen. Badan pengatur memiliki tugas mengatur dan menetapkan terkait dengan ketersediaan dan distribusi BBM, Cadangan BBM nasional, mengatur tarif pegangkutan gas bumi melalui pipa, harga gas untuk rumah tangga dan pelanggan kecil, serta perusahaan transmisi dan distribusi gas bumi. Wewenang yang diatur pada Keputusan presiden ini sejalan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 67 Tahun 2002. Pada pasal 6 Keputusan Presiden ini mengatur mengenai kewajiban badan usaha untuk menyediakan BBM di daerah terpencil, daerah yang mekanisme pasarnya belum terbentuk. Pada keputusan presiden ini juga diatur terkait dengan struktur organisasi badan pengatur yang terdiri atas komite dan bidang serta badan pengatur dipimpin oleh Kepala Badan pengatur. Komite terdiri atas satu orang Ketua yang merangkap menjadi Anggota dan delapan orang anggota yang berasal dari tenaga profesional.

#### **Peraturan Presiden Nomor 191 Tahun 2014**

Peraturan ini mengatur tentang Badan Pengatur penyediaan dan pendistribusian BBM dan kegiatan usaha pengangkutan gas bumi melalui pipa. Peraturan ini mengatur tentang jenis BBM tertentu, BBM khusus penugasan dan BBM umum. BBM tertentu yang dimaksud adalah minyak tanah dan minyak solar. BBM khusus penugasan adalah Bensin RON minimum 88. BBM umum merupakan BBM di luar jenis BBM tertentu dan BBM khusus. Pada pasal 6 juga diatur terkait dengan perencanaan volume kebutuhan dan penjualan yang dirancang oleh Badan Pengatur dan juga Menteri terkait. Peraturan pemerintah ini dikeluarkan dalam rangka menjaga ketahanan energi Indonesia melalui skema distribusi yang diatur dalam Undang-Undang

#### **Peraturan Menteri ESDM Nomor 39 Tahun 2014**

Pada peraturan ini mengatur terkait dengan harga jual BBM eceran yang beberapa kali telah dirubah dan terakhir kali dengan Peraturan Presiden Nomor 69 Tahun 2021 tentang perubahan kedua atas Peraturan Presiden Nomor 191 Tahun 2014 tentang penyediaan, pendistribusian, dan harga jual eceran BBM pada lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 169.

#### **Peraturan Menteri Nomor 13 Tahun 2018**

Pada Peraturan Menteri Nomor 13 Tahun 2018 ini membahas terkait dengan penyaluran Bahan Bakar Minyak, Bahan Bakar Gas, *Liquidified Petroleum Gas (LPG)*. Adapun diatur pada pasal-pasal didalamnya terkait dengan usaha niaga umum, penyimpanan, dermaga. Peraturan ini dibuat untuk menjaga ketahanan energi Indonesia dengan

menciptakan jumlah stok yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat. Pada peraturan ini juga mengatur terkait dengan alur distribusi, pengawasan distribusi BBM, dan pelaporan badan usaha yang melakukan kegiatan usaha avtur pada pihak-pihak yang terkait

#### **Peraturan BPH Migas Nomor 6 Tahun 2015**

Pada peraturan ini diatur mengenai penyaluran tertentu dan jenis bahan bakar khusus penugasan secara nasional yang ada pada Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 1714. Jenis bahan bakar tertentu ini bermaksud untuk memudahkan Masyarakat mendapatkan BBM subsidi, khususnya untuk daerah tertinggal, terdepan dan terluar (3T). BBM subsidi merupakan kebutuhan masyarakat Indonesia khususnya kalangan menengah ke bawah. Kebijakan ini diharapkan mampu untuk memenuhi kebutuhan dengan standar kualitas dan harga yang sama sesuai dengan arahan pemerintah. Kebijakan ini dapat memberi dampak ekonomi yang baik bagi masyarakat diluar kota-kota besar di Indonesia.

#### **Peraturan BPH Migas Nomor 13 Tahun 2008**

Pada peraturan ini membahas terkait dengan pengaturan dan pengawasan atas pelaksanaan penyediaan dan pendistribusian BBM Penerbangan di Bandar Udara. Peraturan ini mengatur terkait system distribusi pada tingkat penyalur misal pada pasal 2 pendistribusian diatur dengan menggunakan Sistem Teknologi informasi. Pada peraturan ini juga memuat terkait dengan sanksi dan ketentuan peralihan pada pengelolaan distribusi BBM di Indonesia.

#### **Keputusan Menteri ESDM Nomor 17/K/10/MEM/2019**

Pada keputusan ini berkaitan tentang formula untuk merumuskan harga dalam perhitungan harga jual eceran jenis BBM Umum jenis avtur di Indonesia. Formula ini akan dijadikan sebagai patokan harga jual eceran avtur dengan mempertimbangkan harga dunia MOPS untuk harga minyak dan beberapa biaya tambahan lainnya yang akan dijelaskan lebih dalam pada bab selanjutnya pada kajian ini.

### **1.3 GAMBARAN UMUM**

Bahan Bakar Minyak (BBM) merupakan komoditas energi yang paling banyak digunakan di dunia saat ini. Indonesia sebagai negara juga menggunakan komoditas energi ini, sehingga komoditas ini harus dilindungi oleh negara karena menyangkut hajat hidup orang banyak.

Indonesia saat ini juga dituntut untuk menjaga ketahanan energi dan menjaga kedaulatan energi. Dalam Undang-Undang No 22 Tahun 2001 tentang Minyak dan Gas Bumi, salah satu tujuan utama penyelenggaraan kegiatan usaha migas di Indonesia adalah untuk memastikan terkait dengan ketersediaan komoditas secara efektif dan efisien sebagai sumber energi dan bahan baku dalam industri dalam negeri. Berdasarkan hal ini maka pemerintah memiliki tanggung jawab dalam ketahanan untuk menjamin distribusi BBM dengan cara yang adil dan merata di seluruh wilayah Indonesia, termasuk kedalamnya adalah kebijakan BBM satu harga di Indonesia. Pada lebih lanjut pada Pasal 8 ayat (1) Undang-Undang Migas juga menekankan pemerintah untuk turut andil dalam memastikan ketersediaan dan kelancaran distribusi BBM di seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Terjaganya rantai pasok BBM juga harus didukung dengan infrastruktur termasuk didalamnya adalah kilang, Pelabuhan, dermaga dan penyimpanan BBM pada suatu wilayah yang menjadi bagian dari Negara Indonesia. Terjaganya BBM juga tidak terlepas dari pengawasan penyaluran BBM agar berjalan dengan baik. Melalui Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya mineral (ESDM) Nomor 13 Tahun 2018 tentang kegiatan penyaluran Bahan Bakar Minyak, Bahan Bakar Gas (BBG), dan Liquified Petroleum Gas (LPG). Kebutuhan akan bahan bakar jenis Avtur ini bukan tanpa alasan. Dengan kondisi geografis Indonesia yang sangat didominasi dengan kepulauan dengan lebih dari 17.000 pulau yang ada di Indonesia. Kualitas hidup yang baik saat ini sedang dituntut oleh masyarakat, oleh karena itu persaingan usaha yang sehat menjadi salah satu jalan yang dapat ditempuh. Sektor transportasi juga memainkan peran penting dalam hal ini.

Dalam sisi ekonomi global persaingan usaha juga merupakan hal yang biasa. Iklim persaingan sehat yang diciptakan merupakan bentuk dari dukungan untuk kemajuan teknologi, persaingan efisiensi dan efektifitas bisnis, serta dalam upayanya menjaga produksi barang dan jasa dengan harga yang kompetitif. Hal ini akan menguntungkan segala pihak terutama konsumen karena mendorong efisiensi pasar. Oleh karena itu penerapan regulasi dan hukum menjadi penting untuk dilaksanakan, demi terciptanya persaingan sehat antara usaha yang dijamin oleh negara.

Di Indonesia, terdapat Undang-Undang yang mengatur terkait dengan Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999. Pada prinsipnya Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 ini menjamin terjadinya

persaingan usaha secara sehat. Tujuan dari Undang-Undang ini adalah melindungi kepentingan publik yang sesuai dengan Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 alinea keempat yang melindungi seluruh bangsa Indonesia termasuk didalamnya adalah rakyat, kekayaan alam, kebudayaan dan nilai-nilai negara. Undang-Undang ini juga memoerkuat prinsip demokrasi ekonomi yang merupakan titik tengah dari kepentingan usaha dengan kepentingan publik.

Di Indonesia, saat ini dihadapkan dengan permasalahan pada bahan bakar avtur. Hal ini mengakibatkan tingginya harga tiket pesawat, yang di perburuk dengan situasi ekonomi global yang tidak menentu. Saat ini distribusi avtur di Indonesia masih didominasi oleh Pertamina. Pembentukan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2001 tentang minyak dan gas bumi merubah Langkah penting dalam perubahan ini, dimana saat ini otoritas bahan bakar avtur yang dulunya dimiliki oleh Pertamina dan sekarang dialihkan ke BPH Migas. Selanjutnya didukung oleh Keputusan Menteri terkait dengan formulasi harga avtur yang terjual di Indonesia melalui Keputusan Menteri ESDM No. 17/K/10/MEM/2019.

## 1.4 MAKSUD DAN TUJUAN

### 1. Maksud

Kajian ini dimaksudkan untuk mengetahui struktur pasar dan regulasi yang ada terkait dengan distribusi serta harga avtur di Indonesia. Sekaligus dimaksudkan untuk mendalami peran berbagai *stakeholder* yang ada, dimulai dari pemerintah dan pelaku usaha dalam menciptakan pasar avtur dengan tingkat kompetitif yang tinggi. Dimana pijakan utama yang digunakan adalah Peraturan BPH Migas No 13 tahun 2008.

### 2. Tujuan

a) Analisa terhadap komponen harga avtur

Mengkaji struktur harga avtur di Indonesia dengan negara lain, serta meneliti apakah penerapan PPN avtur juga dilakukan oleh negara lain dan memberikan pandangan lebih luas serta membandingkan "apple-to-apple" dalam analisis harga

b) Analisa terhadap regulasi dan standar distribusi avtur

Mengkaji aturan terkait dengan penyaluran avtur dalam penerbangan internasional serta standar layanan avtur yang berlaku, dan bagaimana regulasi ini dapat diterapkan di Indonesia dan negara lain.

c) Identifikasi terhadap faktor-faktor penyebab harga avtur tinggi

Meninjau apakah harga tinggi disebabkan oleh monopoli, distribusi yang tidak efisien, atau faktor lainnya serta memeriksa peran Menteri ESDM Nomor 17/K/10/MEM/2019 yang mengatur terkait dengan formula harga avtur di Indonesia.

d) Analisa peran PT Pertamina dan Patra Niaga

Mengkaji dan menganalisis apakah PT Pertamina Patra Niaga sebagai anak usaha Pertamina memenggang monopoli dalam distribusi avtur di Indonesia, dan apakah hal ini sesuai dengan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang persaingan usaha.

e) Analisa pengaruh bandara serta infrastruktur distribusi avtur

Memahami apakah komponen harga avtur dipengaruhi oleh pengelolaan bandara dan infrastruktur penyaluran yang tersedia di Indonesia.

f) Identifikasi potensi penerapan multi provider distribusi avtur

Melakukan analisis apakah penerapan multi-provider dalam distribusi avtur dapat menurunkan harga dan menciptakan persaingan yang sehat.

g) Evaluasi terhadap peluang perubahan peraturan BPH Migas no 13 tahun 2008

Meninjau terkait dengan peraturan ini mendukung persaingan usaha atau justru memperkuat monopoli Badan Usaha tertentu, meneliti Solusi alternatif, termasuk dengan aturan multi-provider yang dapat diterapkan untuk bandara dengan Tingkat permintaan avtur yang berbeda-beda.

Kajian ini diharapkan dapat memberikan rekomendasi strategis bagi para pembuat kebijakan dengan mempertimbangkan perubahan atau rekomendasi yang diberikan, serta meningkatkan efisiensi dan transparansi dalam distribusi avtur untuk mendukung pertumbuhan ekonomi nasional dan kesejahteraan masyarakat.

# METODOLOGI

# 02

## 2.1 KERANGKA KAJIAN

Berikut merupakan alur dari kajian avtur yang disajikan pada gambar berikut



Gambar 2.1 Alur Metodologi Penelitian

Dimulai dari pengumpulan data baik dari data primer maupun data sekunder. Data primer diperoleh dengan melakukan wawancara pada pihak yang terkait dan terlibat dalam kegiatan usaha avtur. Data primer diperoleh dengan metode wawancara dengan pelaku industri avtur maupun dengan beberapa instansi yang terkait dengan kajian ini. Wawancara yang pertama dilakukan ke badan usaha migas. Beberapa diantara lainnya adalah PT Pertamina Patra Niaga, PT AKR Corporindo Tbk. dan PT Dirgantara Petroindo Raya. Wawancara diperoleh data terkait dengan komposisi pengadaan avtur dari sisi badan usaha yang melakukan usaha avtur. Harga avtur saat ini masih diatur oleh pemerintah sesuai dengan patokan harga MOPS dan *posting price*.

Wawancara selanjutnya adalah dengan badan usaha pengelola Bandara di Indonesia. Tim kajian melakukan wawancara dengan narasumber Direktorat Angkutan Udara. Direktorat Angkutan Udara di Indonesia memiliki wewenang terkait dengan pengawasan baik dari sisi bandar udara, maskapai, penyedia BBM dan fasilitas terkait dengan angkutan udara. Wawancara dilakukan dikhususkan terkait dengan kebijakan multi-provider avtur di bandar udara di Indonesia. Wawancara ini dilakukan bertujuan untuk mendapatkan sudut pandang mengenai avtur

baik dari sisi penyediaan dan distribusi hingga nantinya masuk ke pesawat terbang.

Wawancara selanjutnya adalah dengan maskapai penerbangan terkait di Indonesia. Pada kajian ini dilakukan wawancara dengan dua pemain besar penerbangan di Indonesia, yakni Garuda Indonesia dan Lion Air Group. Terdapat beberapa data yang diperoleh dari hasil wawancara dengan dua maskapai ini. Data yang dapat diperoleh antara lain proporsi avtur dalam mempengaruhi harga tiket pesawat di Indonesia. Data kedua yang terpenting adalah mengenai hubungan rute pesawat terbang dengan harga tiket pesawat, dan membahas terkait dengan korelasi rute penerbangan ini mempengaruhi dari sisi jadwal penerbangan. Data selanjutnya adalah tipe pesawat yang digunakan dengan harga tiket pesawat. Jenis pesawat yang digunakan juga akan berpengaruh terkait dengan jumlah penumpang yang masuk dan jumlah bahan bakar yang dikonsumsi.

Setelah pengumpulan data selesai maka dilaksanakan pengolahan data dengan menghitung struktur biaya hingga melakukan simulasi pada harga avtur. Data yang sudah diolah dilanjutkan analisis terkait dengan harga, regulasi yang mengatur, penyebab naik dan turunnya harga tiket, evaluasi monopoli dan analisis multi-provider. Pada bagian terakhir adalah pemberian Kesimpulan dan rekomendasi sesuai dengan arahan dan analisis pada bab sebelumnya.

## **2.2 DATA DAN SUMBER DATA**

Pada subbab ini akan disajikan data-data yang mendukung terkait dengan kajian yang dilaksanakan. Berikut merupakan daftar data peraturan Pemerintah yang terkait dengan Industri Aviasi dan lain-lain.

### **1. Data Primer**

- a) Wawancara langsung PT. Pertamina Patra Niaga

Melalui wawancara dengan PT Pertamina Patra Niaga terdapat beberapa informasi yang disampaikan dan menjadi bahan pertimbangan dalam kajian ini. Informasi tentang harga avtur ditentukan satu bulan sekali sesuai dengan harga MOPS dan penambahan biaya lainnya sesuai dengan peraturan dari pemerintah. Terdapat lima kilang utama penyaluran avtur dan BBM di Indonesia yang dimiliki oleh Pertamina. Kilang tersebut berada di Balongan, Cilacap, Balikpapan, Dumai, Plaju. Beberapa kilang tersebut memiliki kegunaan khusus dalam ketahanan energi di Indonesia. Kilang Balongan ini berlokasi di Indramayu dan mulai dioperasikan oleh Pertamina pada tahun 1994. Kilang ini berjarak 200 km lebih dari arah timur Jakarta dengan wilayah operasi di Balongan, Mundu dan Salam Darma. Bahan baku yang diperoleh dari kilang ini berasal dari Provinsi Riau. Produk unggulan dari kilang ini adalah Pertamina, Pertamina Plus, Solar, Pertamina DEX, LPG dan Propylene. Kilang ini membantu ketahanan energi di wilayah Jakarta, Banten dan sebagian dari Jawa Barat.

Kilang selanjutnya adalah Cilacap dengan jumlah produksi harian 348.000 barel/hari dan fasilitas yang paling terlengkap. Kilang ini digunakan 60% untuk kebutuhan BBM di Pulau Jawa dan 34% untuk nasional. Selain itu kilang ini juga memproduksi bahan lain seperti aspal dan base oil untuk kebutuhan di Indonesia. Kilang minyak yang satu digunakan untuk mengolah minyak mentah yang di ekspor dari Timur Tengah. Dibangun pertama kali pada tahun 1974 dengan kapasitas semula 100.000 barel/hari. Kilang minyak dua dibangun tahun 1981 dan mulai beroperasi 1983 dengan kapasitas awal 200.00 barel/hari. Kilang ini memproduksi minyak "cocktail" yaitu campuran minyak, dari dalam dan luar negeri. Kilang tiga dikhususkan untuk memproduksi produk NBM (*lube base oil*) dan Petrokimia. Kilang ini dibangun pada tahun 1988 dan diresmikan pada tahun 1990.

Kilang yang dioperasikan oleh Pertamina dibagi atas kilang

dengan jenis tangki timbun tetap (*fix*) dan tangki timbun *floating*.

b) Wawancara PT. Dirgantara Petroindo Raya

Melalui wawancara dengan PT. Dirgantara Petroindo Raya memiliki beberapa catatan terkait dengan pengadaan dan penyaluran avtur di Indonesia. PT. Dirgantara Petroindo Raya mengambil pengadaan avtur melalui Pertamina dan perusahaan ini kerjasama antara British Petrolium dan PT. AKR Corporindo Tbk., hal ini guna mematuhi peraturan dari BPH Migas yang mewajibkan untuk memprioritaskan kilang dalam negeri. Melalui induk usahanya PT AKR Corporindo Tbk., PT Dirgantara Petrolindo didukung dengan 4 pelabuhan laut beserta dengan *hub* yang berada di Medan, Jakarta, Surabaya dan Stagen di Kalimantan. 5 pelabuhan laut tambahan di Lampung, Banten, Semarang, Bali, dan Bitung. Selanjutnya 6 pelabuhan dengan melintasi sungai yang berada di Palembang, Pontianak, Banjarmasin, Muara Tewe, Melak, Palaran.

c) Wawancara PT. AKR Corporindo Tbk.

Wawancara dengan PT AKR Corporindo Tbk., juga memiliki pernyataan yang mendukung kajian ini. Beberapa pernyataan yang pertama adalah Perusahaan untuk saat ini sedang tidak memiliki niat untuk menyalurkan avtur di Indonesia. Perusahaan ini memiliki anak usaha yaitu PT Dirgantara Petroindo Raya. Melalui anak usahanya yang menggandeng perusahaan asing British Petrolium perusahaan PT Dirgantara Petroindo Raya menyalurkan BBM dari pesawat jet pribadi, komersil dan pesawat jet militer. PT AKR Corporindo Tbk. Memiliki *Tank Terminal Storage* dengan kapasitas 818.779 Kilo Liter, jumlah kapal tanker sebanyak 12 unit, Penyimpanan dengan luasan 49.080 meter persegi dan 298 unit truk.

d) Wawancara Direktorat Angkatan Udara

Melalui wawancara dengan perwakilan Direktorat Angkatan

Udara Indonesia, tim kajian memiliki beberapa data yang dapat disampaikan. Menurut wawancara harga avtur di Indonesia masih cenderung lebih mahal dibandingkan dengan negara-negara yang menerapkan multi-provider. Menurut narasumber harga avtur memiliki komposisi 35% dari harga tiket pada tahun 2023, dan 31% komposisi harga tiket dari harga tiket pada tahun 2024. Komposisi ini diperoleh dengan penelitian yang dilakukan oleh Direktorat Angkutan Udara. Penelitian ini juga mengidentifikasi setiap komponen secara persentase terhadap pengeluaran maskapai untuk satu kali penerbangan secara rata-rata. Komponen terbesar untuk saat ini masih ada pada pengeluaran BBM avtur untuk pesawat. Data operasi pesawat untuk saat ini masih sangat dinamis dan dilakukan pembaruan setiap 3 bulan sekali.

e) Wawancara PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk.

Melalui wawancara dengan salah satu bisnis penerbangan di Indonesia terdapat beberapa catatan yang menarik. Menurut Garuda Indonesia harga persentasi avtur sangat fluktuatif dari tahun ke tahun, hal ini disebabkan beberapa variabel yang mendukung kenaikan harga avtur. Jumlah penumpang juga sangat berpengaruh pada harga tiket pesawat. Beberapa faktor yang menjadi variabel adalah rute dan jenis pesawat yang digunakan. Menurut wawancara dari Garuda Indonesia 18,1% dari harga tiket pesawat yang biasanya diketahui oleh konsumen tidak masuk kedalam pendapatan dari Garuda Indonesia. Garuda tidak merinci lebih lanjut terkait dengan komposisi biaya 18,1% berasal darimana.

f) Wawancara PT. Lion Group

Melalui wawancara dengan PT. Lion Grup terdapat beberapa catatan yang mendukung bahwa harga tiket Lion Air. Perusahaan ini merupakan perusahaan dengan harga

tiket paling kompetitif di Indonesia. Lion Group memiliki beberapa anak usaha yang masuk dalam industri aviasi ini. Mulai dari kelas atas hingga kelas komersil adalah jasa yang ditawarkan oleh maskapai Lion Air. Melalui data terkini Lion Group tercatat memiliki total 367 unit armada pesawat yang tersebar ke beberapa maskapai anak usahanya. Lion Group sendiri memiliki beberapa anak usaha yakni Lion Air, Wings Air, Batik Air, Super Air Jet, Batik Air Malaysia, dan Thai Lion Air.

## 2. Data Sekunder

### a) Data aviasi pada website Flightaware.

Melalui data yang diperoleh dari laman terpercaya di internet ini memiliki banyak data yang dapat diolah untuk dilakukannya simulasi untuk mengetahui kewajaran harga dari tiket pesawat di Indonesia. Laman web ini memiliki beberapa data terkait dengan jam keberangkatan pesawat, jam kedatangan pesawat, jenis pesawat yang digunakan, jenis maskapai yang menggunakannya, spesifikasi pesawat yang digunakan oleh maskapai, jumlah ketinggian jelajah pesawat saat terbang. Pada laman internet ini disajikan *big data* terkait dengan penerbangan seluruh dunia. Data ini diperoleh melalui kerjasama antara beberapa pihak seperti maskapai, perusahaan travel, bandara, ATC, dan pemilik pesawat.

### b) Data harga tiket pesawat

Data ini merupakan data pendukung yang dimasukkan dalam perhitungan simulasi tiket pesawat. Melalui data ini tim kajian dapat menyimpulkan kondisi terkini industri aviasi di Indonesia. Data ini akan dilakukan berbagai pengolahan. Harga akan digambarkan dengan grafik untuk memudahkan identifikasi harga terendah dan harga tertinggi. Data yang diolah merupakan data satu tahun kedepan untuk mengetahui pergerakan harga, jenis pesawat yang digunakan, rute penerbangan, jumlah kursi pesawat, jam

terbang pesawat dan pemberhentian pesawat apabila beberapa maskapai menerapkan sistem transit.

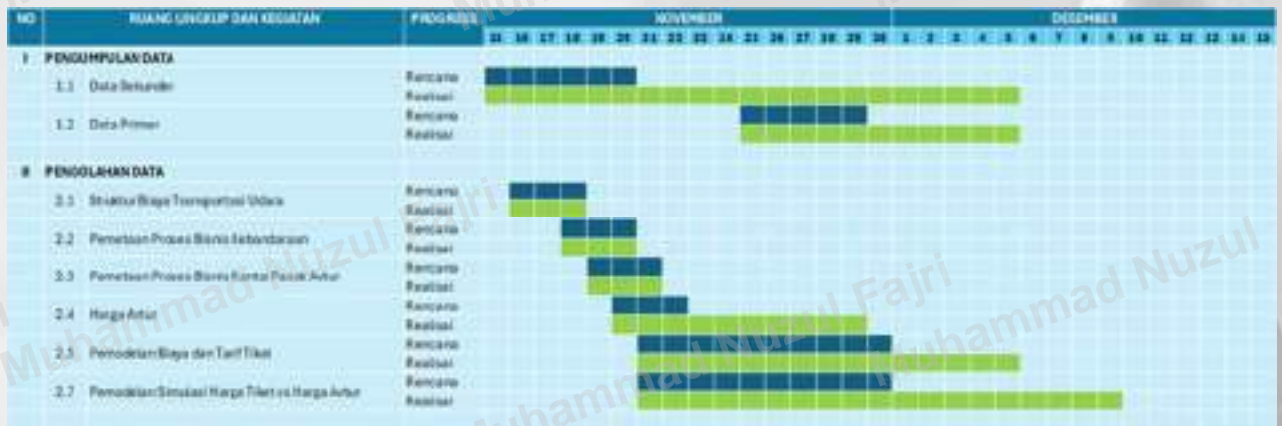


# RENCANA KERJA DAN JADWAL

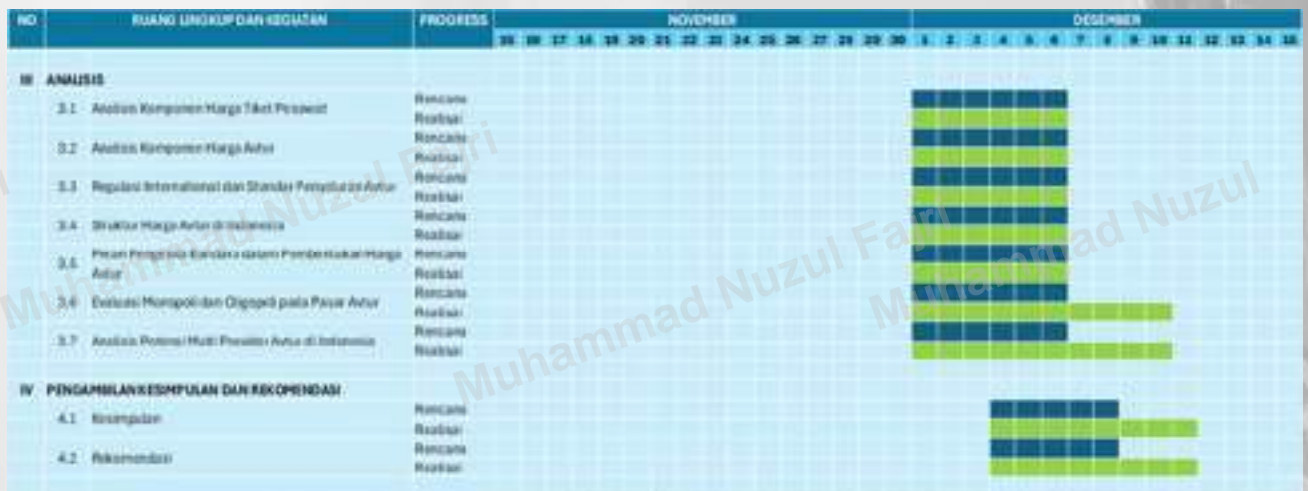
# 03

### 3.1 JADWAL PELAKSANAAN

Berikut akan disajikan terkait dengan jadwal pelaksanaan kajian. Pelaksanaan kajian ini diawali pada tanggal 15 November 2024 dan akhir laporan disetorkan tanggal 15 November 2024 sesuai yang telah dijadwalkan. Berikut akan disajikan terkait gambar yang memuat pelaksanaan pada tahap rencana dan pelaksanaan realisasi kajian ini.



Gambar 3.1 Tanggal pelaksanaan kegiatan I dan II



Gambar 3.2 Tanggal pelaksanaan kegiatan III dan IV



Gambar 3.3 Tanggal pelaksanaan kegiatan V dan VI

# BISNIS PENERBANGAN DI INDONESIA

# 04

## 4.1 PENTINGNYA TRANSPORTASI UDARA

Berikut merupakan data yang berisikan tentang tujuan serta *market size* dari penerbangan dari di Indonesia. Jumlah terbesar ada pada tujuan wisata dengan nilai mencapai \$15,8 Juta. Perkembangan dunia penerbangan ini memiliki berbagai manfaat sebagai berikut.

1. Menghubungkan wilayah terpencil di Indonesia  
Indonesia merupakan negara kepulauan, maka dari itu konektivitas yang dijalin pada setiap wilayah merupakan kewajiban pemerintah Indonesia, mulai dari mobilitas penduduk dan distribusi barang.
2. Mempercepat mobilitas  
Mobilitas dengan udara mempermudah jangkauan transportasi antar pulau di Indonesia. Moda transportasi udara dipilih untuk mempercepat perpindahan logistik Indonesia.
3. Mendukung Perekonomian  
Dalam hal ekonomi moda transportasi yang cepat dapat menjadi opsi untuk masyarakat dalam memilih jenis transportasi yang digunakan.
4. Mendukung Pariwisata  
Transportasi udara dapat menumbuhkan lalu lintas wisata baik domestik maupun internasional. Transportasi udara ini juga menjadi salah satu moda transportasi yang cepat dan aman.
5. Respon darurat dan bantuan kemanusiaan  
Transportasi udara memiliki keunggulan yang dapat menjangkau medan yang terpencil dengan waktu yang tercepat dibandingkan dengan moda transportasi menggunakan darat.
6. Mengurangi ketimpangan wilayah  
Moda transportasi udara dapat membantu akses lebih cepat ke daerah terpencil, membantu mobilitas barang dan manusia dengan lebih aman.

## 4.2 LALU LINTAS UDARA 5 TAHUN TERAKHIR

Moda transportasi udara di Indonesia telah mengalami peningkatan pasca pandemic Covid-19. Peningkatan ini berlaku juga peningkatan di sektor logistik udara di Indonesia. Peningkatan drastis ada pada tahun 2021 ke 2022 dimana pada saat itu pembatasan terkait kebijakan PPKM (Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat) di Indonesia.



Gambar 4.1 Grafik Lalu Lintas Udara di Indonesia

## 4.3 KEBERANGKATAN PENUMPANG DI BANDAR UDARA

Keberangkatan penumpang di suatu bandara menjadi pembahasan yang menarik pada kajian ini. Terdapat 5 bandara yang dijadikan bahan analisis, bandara tersebut sebagai berikut :

1. Bandara Kualanamu
  - Jumlah penumpang: **2,7 juta penumpang**
  - Pertumbuhan: **16,63% dibandingkan tahun 2022**
2. Bandara Soekarno-Hatta
  - Jumlah penumpang: **18,9 juta penumpang**
  - Pertumbuhan: **17,31% dibandingkan tahun 2022**

3. Bandara Juanda
  - Jumlah penumpang: **5,9 juta penumpang**
  - Pertumbuhan: **36,58% dibandingkan tahun 2022** (*Pertumbuhan tertinggi di antara lima bandara*)
4. Bandara Hasanuddin
  - Jumlah penumpang: **2,8 juta penumpang**
  - Pertumbuhan: **8,98% dibandingkan tahun 2022** (*Pertumbuhan terendah di antara lima bandara*)
5. Bandara Ngurah Rai
  - Jumlah penumpang: **5,0 juta penumpang**
  - Pertumbuhan: **27,76% dibandingkan tahun 2022**

Dari data di atas dapat ditarik sebuah analisis bahwa

1. Bandara Soekarno-Hatta merupakan bandara yang dominan dengan jumlah 18,9 juta penumpang, Bandara Soekarno-Hatta memiliki jumlah penumpang tertinggi di antara lima bandara utama.
2. Pertumbuhan Signifikan terjadi di Bandara Juanda. Pertumbuhan jumlah penumpang di Bandara Juanda mencapai 36,58%, tertinggi di antara bandara lainnya. Hal ini mengindikasikan peningkatan signifikan dalam aktivitas transportasi udara di wilayah Surabaya dan sekitarnya.
3. Bandara Hasanuddin memiliki pertumbuhan terendah dengan hanya 8,98% pertumbuhan, Bandara Hasanuddin mencatat peningkatan paling lambat, meskipun tetap menunjukkan tren positif.

## 4.4 KONDISI BANDAR UDARA SOEKARNO HATTA

Jumlah penerbangan domestik dari Bandara Soekarno Hatta mencapai total 717,8 ribu unit. Bandara Soekarno-Hatta berkontribusi 18,54% dari total keberangkatan domestik, yaitu sekitar 133,1 ribu pesawat. Sedangkan untuk penerbangan Internasional total mencapai 98,6 ribu unit. Bandara Soekarno-Hatta berkontribusi 41,58% dari total keberangkatan internasional, yaitu sekitar 41,0 ribu pesawat.

Pada September 2023, Bandara Soekarno-Hatta dinobatkan sebagai bandara tersibuk di Asia Tenggara (Sumber: Kompas). Data ini menunjukkan peran strategis Bandara Soekarno-Hatta sebagai pusat transportasi udara domestik dan internasional.

## 4.5 MASKAPAI DI INDONESIA

Terdapat 2 maskapai di Indonesia yaitu maskapai BUMN dan maskapai swasta. Maskapai BUMN terdiri dari Garuda Indonesia, Citilink, dan Pelita Air. Maskapai swasta terdiri dari Lion Air, Wings Air, Batik Air, Sriwijaya Air, Susi Air, Air Asia, Nam Air, Trigana Air, Transnusa, Xpress Air, dan Super Air Jet

## 4.6 RUTE PENERBANGAN TIAP MASKAPAI

1. Rute Penerbangan Maskapai Garuda Indonesia



Gambar 4.2 Rute Penerbangan Maskapai Garuda Indonesia

2. Rute Penerbangan Maskapai Citilink Indonesia



Gambar 4.3 Rute Penerbangan Citilink Indonesia

3. Rute Penerbangan Maskapai Lion Air



Gambar 4.4 Rute Penerbangan Lion Air

# HARGA TIKET DAN ANALISIS KOMPONEN HARGA AVTUR

# 05

## 5.1 STRUKTUR BIAYA TIKET

Struktur biaya tiket pesawat umumnya terdiri dari beberapa komponen utama. Berikut ini adalah elemen-elemen yang menyusun total harga tiket pesawat :

### 1. Tarif Dasar (*Basic Fare*)

Ini adalah biaya utama perjalanan udara, yang mencakup harga kursi di pesawat. Tarif dasar bervariasi tergantung pada maskapai, rute, musim, dan kelas perjalanan (ekonomi, bisnis, atau *first class*)

### 2. Biaya Pajak (*Taxes*)

- a) Pajak Bandara  
Dikenakan oleh otoritas bandara untuk penggunaan fasilitas bandara
- b) Pajak Pemerintah  
Seperti pajak PPN atau pajak lain yang diwajibkan oleh negara tempat bandara berada

### 3. Biaya Tambahan Maskapai (*Airline Surcharges*)

- a) Biaya Bahan Bakar (*Fuel Surcharge*)  
Biaya tambahan untuk bahan bakar, yang fluktuatif tergantung pada harga minyak global
- b) Biaya Asuransi (*Insurance Surcharge*)  
Meliputi perlindungan tambahan untuk penumpang.
- c) Biaya Keamanan (*Security Surcharge*)  
Untuk menutupi biaya keamanan bandara dan pesawat.

### 4. Biaya Layanan (*Service Fees*)

- a) Biaya Pemesanan (*Booking Fee*)  
Dikenakan untuk layanan pemesanan, terutama jika tiket dibeli melalui agen perjalanan atau secara online.
- b) Biaya Administrasi  
Biaya tambahan untuk layanan administrasi, seperti pemrosesan data penumpang.

## 5. Biaya Opsional (Optional Fees)

### a) Bagasi Tambahan

Biaya untuk bagasi yang melebihi jatah bagasi gratis

### b) Pilih Kursi

Biaya tambahan untuk memilih kursi tertentu (misalnya, kursi dekat jendela, kursi dengan ruang kaki ekstra).

### c) Biaya Perubahan atau Pembatalan

Biaya yang dikenakan jika penumpang ingin mengubah atau membatalkan tiket mereka.

### d) Biaya Makanan atau Hiburan

Untuk layanan tambahan seperti makanan atau akses ke hiburan di pesawat (khusus untuk beberapa maskapai berbiaya rendah).

Struktur biaya dapat bervariasi tergantung pada kebijakan maskapai dan regulasi di negara tertentu.

## 5.2 STRUKTUR HARGA TIKET DI INDONESIA

### 1. Biaya Operasi Langsung Tetap

Biaya operasi langsung tetap merupakan biaya yang terjadi atau timbul sebagai akibat dari aktivitas pesawat udara baik yang beroperasi maupun yang tidak beroperasi. Total biaya operasi langsung tetap didapatkan dari variable-variabel di bawah ini :

**Total Biaya Penyusutan atau Sewa Pesawat + Total Biaya Asuransi + Total Biaya Gaji Tetap Crew + Total Biaya Gaji Tetap Teknisi + Total Biaya Crew dan Teknisi Training**

#### a) Biaya Sewa dan Penyusutan Pesawat

- Biaya Penyusutan Pesawat

Rumus yang digunakan untuk mencari biaya penyusutan pesawat per tahun adalah sebagai berikut :

$$\frac{\text{harga pesawat dalam rupiah} - \text{nilai residu}}{\text{umur ekonomis}}$$

Gambar 5.1 Biaya Penyusutan Pesawat

- Biaya Penyusutan *Rotable* per Tahun

Biaya *rotable* pesawat merujuk pada biaya terkait komponen-komponen pesawat yang dapat dilepas, diperbaiki, dan digunakan kembali (diperputar kembali) dalam armada. Komponen *rotable* ini berbeda dari komponen sekali pakai (*consumable*) karena mereka dirancang untuk memiliki masa pakai yang lebih panjang dan dapat diperbaiki atau di-*overhaul* setelah mengalami kerusakan atau keausan.

Contoh *rotable* adalah sistem avionik, pompa hidrolik, atau landing gear. Biaya *rotable* mencakup :

- \* Pembelian atau pengadaan awal komponen *rotable*
- \* Biaya perawatan dan *overhaul* yang dikeluarkan untuk memperbaiki komponen setelah digunakan
- \* Biaya manajemen logistik dan penyimpanan, karena komponen *rotable* biasanya dirotasi atau diganti sesuai kebutuhan dalam perawatan pesawat.
- \* Biaya penyewaan (jika menggunakan skema leasing) saat komponen tidak dimiliki langsung oleh maskapai

Biaya ini signifikan dalam operasional pesawat karena mempengaruhi manajemen perawatan dan ketersediaan pesawat di lapangan. Rumus yang digunakan adalah :

$$\frac{\text{harga rotable sparepart}}{\text{masa pakai}}$$

Gambar 5.2 Biaya Penyusutan *Rotable*

- Biaya Penyusutan *Engine* (Mesin Pesawat) per Jam-Km  
Rumus yang digunakan untuk mencari biaya penyusutan mesin pesawat per jam-km adalah sebagai berikut :

$$\left( \frac{\text{harga mesin pesawat}}{\text{umur ekonomis} \times \text{produksi pnp} - \text{km per tahun}} \right)$$

Gambar 5.3 Biaya Penyusutan Mesin Pesawat

- Total Biaya Penyusutan per Jam-Km

Rumus yang digunakan untuk mencari total biaya penyusutan mesin pesawat per jam-km adalah sebagai berikut :

$$\left( \frac{\text{biaya penyusutan per tahun}}{\text{produksi pnp - km per tahun}} \right) + \left( \frac{\text{biaya penyusutan rotable per tahun}}{\text{produksi pnp - km per tahun}} \right) + \left( \frac{\text{harga mesin pesawat}}{\text{umur ekonomis} \times \text{produksi pnp - km per tahun}} \right)$$

Gambar 5.4 Biaya Penyusutan per Jam-Km

- b) Biaya Asuransi

Rumus yang digunakan untuk mencari biaya sewa pesawat per jam-km adalah sebagai berikut :

$$\frac{\text{total biaya sewa per tahun}}{\text{produksi pnp - km per tahun}}$$

Gambar 5.5 Biaya Asuransi

- c) Biaya Gaji Tetap Crew

- Rumus yang digunakan untuk mencari biaya gaji crew per pesawat per tahun adalah sebagai berikut :

(biaya gaji crew per pesawat per bulan X 12) X jumlah set crew per pesawat

- Rumus yang digunakan untuk mencari biaya gaji tetap crew per jam-km adalah sebagai berikut :

$$\frac{\text{biaya gaji crew per pesawat per tahun}}{\text{produksi pnp - km tahun}}$$

Gambar 5.6 Biaya Gaji Tetap Crew per Jam-KM

- d) Biaya Gaji Tetap Teknisi

- Rumus yang digunakan untuk mencari biaya gaji teknisi per pesawat per tahun adalah sebagai berikut :

(biaya gaji teknisi per pesawat per bulan X 12) X jumlah set teknisi per pesawat

- Rumus yang digunakan untuk mencari biaya gaji tetap teknisi per jam-km adalah sebagai berikut :

$$\frac{\text{biaya gaji teknisi per pesawat per tahun}}{\text{produksi pnp - km tahun}}$$

Gambar 5.7 Biaya Gaji Tetap Teknisi per Jam-KM

e) *Crew Training*

Biaya training crew merupakan biaya yang dikeluarkan untuk membiayai training dari Pilot, *Flight attendant*, dan Teknisi.

## 2. Biaya Operasi Langsung Variabel

Biaya operasi langsung variabel merupakan biaya yang terjadi atau timbul sebagai akibat dari aktivitas pengoperasian pesawat udara. Total biaya operasi langsung variabel didapatkan dari variabel-variabel di bawah ini :

**Total Biaya Pelumas + Total Biaya Bahan Bakar Minyak + Total Biaya Tunjangan Crew + Total Biaya Overhaul + Total Biaya Jasa Bandar Udara + Biaya Jasa Ground Handling Penerbangan + Total Biaya Catering Penerbangan**

a) Biaya Pelumas

- Harga rata-rata pelumas per liter  
Rumus yang digunakan untuk mencari harga rata-rata pelumas per liter adalah sebagai berikut :

harga jenis 1 + harga jenis 2 + ..... + harga jenis ke N jumlah jenis pelumas (N)

- Biaya pelumas per jam-km  
Rumus yang digunakan untuk mencari biaya pelumas per jam-km adalah sebagai berikut :

$$\frac{\text{pemakaian pelumas per jam terbang} \times \text{harga rata-rata pelumas per liter} \times \text{jam terbang per tahun}}{\text{produksi pnp} - \text{km tahun}}$$

Gambar 5.8 Biaya Pelumas per Jam-KM

b) Biaya Bahan Bakar Minyak

- Pemakaian avtur/avgas per jam terbang  
Rumus yang digunakan untuk mencari pemakaian avtur/avgas per jam terbang adalah sebagai berikut :

Berapa liter kebutuhan avtur (*fuel consumption*) per jam berdasarkan data teknis

- Harga rata-rata avtur/avgas per liter  
Rumus yang digunakan untuk mencari harga rata-rata avtur/avgas per liter adalah sebagai berikut :

Harga avtur/avgas yang ditetapkan oleh Pemerintah

- Biaya Bahan Bakar Minyak per jam-km

Rumus yang digunakan untuk mencari total biaya bahan bakar minyak per jam-km adalah sebagai berikut

$$\frac{\text{pemakaian avtur per jam terbang} \times \text{harga rata-rata avtur per liter} \times \text{jam terbang per tahun}}{\text{produksi pnp - km tahun}}$$

Gambar 5.9 Biaya Bahan Bakar Minyak per Jam-Km

c) Biaya Tunjangan Crew

- Biaya Tunjangan Crew per Tahun

Rumus yang digunakan untuk mencari biaya tunjangan crew per tahun adalah penjumlahan dari biaya *Travel Allowance*, *Production Allowance*, *Hotel Accomodation*, *Airport Transportation*, *Stand by Allowance*, *Night Stop Allowance*, dan *Crew Meals*

- Total Biaya Tunjangan Crew per jam-km

Rumus yang digunakan untuk mencari total biaya tunjangan crew per jam-km adalah sebagai berikut :

$$\frac{\text{biaya tunjangan crew per tahun}}{\text{produksi pnp - km tahun}}$$

Gambar 5.10 Biaya Tunjangan Crew per Jam-Km

d) Biaya Overhaul/Pemeliharaan

- Biaya Overhaul untuk Pesawat Piston atau Turbo Jet :

Rumus yang digunakan untuk mencari total biaya overhaul per jam-km untuk pesawat piston atau turbo jet adalah sebagai berikut :

$$\left( \frac{\text{biaya overhaul (engine) TBO per tahun}}{\text{produksi pnp - km per tahun}} \right) + \left( \frac{\text{biaya overhaul (propeller) TBO per tahun}}{\text{produksi pnp - km per tahun}} \right) + \left( \frac{\text{biaya overhaul (airframe) TBO per tahun}}{\text{produksi pnp - km per tahun}} \right)$$

Gambar 5.11 Biaya Overhaul untuk Pesawat Piston

- Biaya Overhaul untuk Pesawat Jet :

Rumus yang digunakan untuk mencari total biaya overhaul per jam-km untuk pesawat jet adalah sebagai berikut :

$$\left( \frac{\text{biaya overhaul (engine) TBO per tahun}}{\text{produksi pnp - km per tahun}} \right) + \left( \frac{\text{biaya overhaul (airframe) TBO per tahun}}{\text{produksi pnp - km per tahun}} \right)$$

Gambar 5.12 Biaya Overhaul untuk Pesawat Jet

- Biaya pemeliharaan dan pemakaian suku cadang per tahun dalam US\$ atau rupiah

e) Biaya Jasa Bandar Udara

- Biaya Jasa Pendaratan per Tahun

Rumus yang digunakan untuk mencari total biaya jasa pendaratan per tahun adalah sebagai berikut :

(MTOW X tarif pendaratan per ton X jumlah pendaratan per tahun)

- Biaya Jasa Penempatan Pesawat per Tahun

Rumus yang digunakan untuk mencari total biaya jasa penempatan pesawat per tahun adalah sebagai berikut :

(MTOW X tarif jasa penempatan per ton X jumlah penempatan pesawat per tahun)

- Total Biaya Jasa Bandara per Jam-km

Rumus yang digunakan untuk mencari total biaya jasa bandara per jam-km adalah sebagai berikut :

$$\left( \frac{\text{biaya pendaratan per tahun}}{\text{produksi pmp - km per tahun}} \right) + \left( \frac{\text{biaya jasa penempatan pesawat per tahun}}{\text{produksi pmp - km per tahun}} \right) + \left( \frac{\text{biaya pelayanan penerbangan per tahun}}{\text{jam terbang per tahun}} \right)$$

Gambar 5.13 Biaya Jasa Bandara per Jam-Km

f) Biaya Jasa *Ground Handling* Penerbangan

- Biaya *Ground Handling* per tahun

Rumus yang digunakan untuk mencari biaya *ground handling* per tahun adalah sebagai berikut :

(jumlah pendaratan per tahun X tarif *ground handling*)

- Biaya Jasa *Ground Handling* Lainnya per tahun

Rumus yang digunakan untuk mencari biaya jasa *ground handling* lainnya per tahun adalah sebagai berikut :

(jumlah pendaratan per tahun X tarif jasa *ground handling* lainnya)

- Total Biaya *Ground Handling* per jam-km  
Rumus yang digunakan untuk mencari total biaya *ground handling* per jam-km adalah sebagai berikut :

$$\frac{\text{biaya ground handling per tahun} + \text{biaya jasa ground handling lainnya per tahun}}{\text{produksi pnp} - \text{km per tahun}}$$

Gambar 5.14 Biaya *Ground Handling* per Jam-Km

g) Biaya *Catering Penerbangan*

- Biaya *Catering* per Tahun  
Rumus yang digunakan untuk mencari biaya *catering* per tahun adalah sebagai berikut :

(jumlah penumpang per pesawat per tahun X biaya *catering* per penumpang)

- Total Biaya *Catering* per Jam-km  
Rumus yang digunakan untuk mencari total biaya *catering* per jam-km adalah sebagai berikut :

$$\frac{\text{biaya catering per tahun}}{\text{produksi pnp} - \text{km per tahun}}$$

Gambar 5.15 Biaya *Catering* per Jam-Km

## 5.3 KOMPONEN HARGA AVTUR

Formula harga dasar dalam perhitungan harga jual eceran jenis bahan bakar minyak umum jenis avtur yang disalurkan melalui depot pengisian pesawat udara diatur di dalam Keputusan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2019. Formula yang digunakan adalah sebagai berikut :

**Mean Of Platts Singapore (MOPS) + Rp. 3.581/liter + Margin (10% dari harga dasar)**

Komponen dari formula harga dasar avtur di atas adalah sebagai berikut :

1. **Mean Of Platts Singapore (MOPS)** merupakan bagian biaya perolehan atas penyediaan Jenis Bahan Bakar Minyak Umum jenis Avtur dari produksi kilang dalam negeri dan/atau impor sampai dengan Terminal/ Depot Bahan Bakar Minyak.
2. **Konstanta rupiah per liter** merupakan penjumlahan *Alpha* pengadaan, Biaya penyimpanan, dan Biaya distribusi. Nominal biaya tersebut dapat terlihat pada tabel di bawa ini.

**Tabel 5.1 Total Formula Harga Dasar**

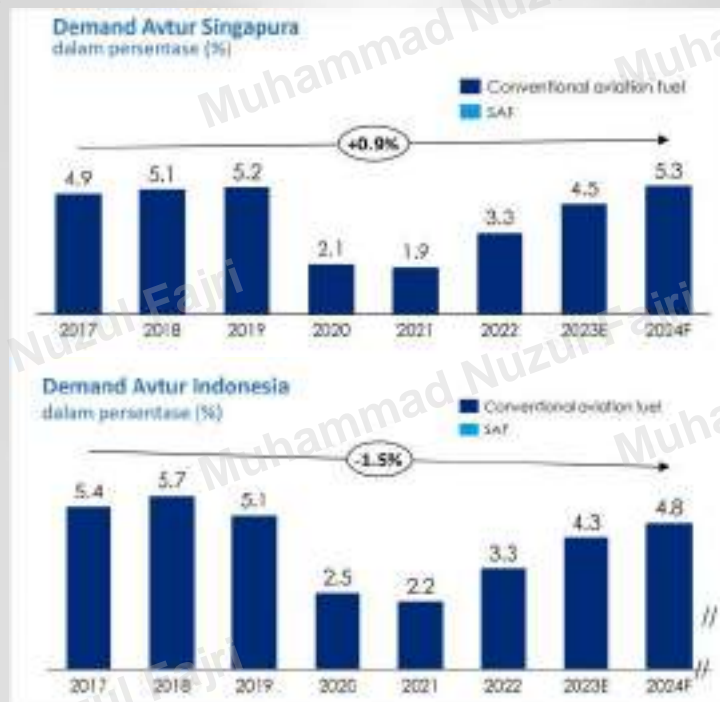
Biaya		Kepmen 17/ K10/2019	
		% HIP	Rp/Liter
Biaya Pengolahan	Biaya Pengadaan <i>Freight</i>	100%	2.472
	Sub Total		2.472
Biaya Penyimpanan	Biaya Operasional Depot		533
	Sub Total		533
Biaya Distribusi	Biaya Pengangkutan Iuran BPH Migas		541
			35
	Sub Total		576
Total Formula Harga Dasar		100%	3.581

3. Margin mempunyai rumus yaitu sebagai berikut :

$$(10/90) \times (\text{MOPS} + \text{Rp } 3.581/\text{liter})$$

## 5.4 KOMPARASI HARGA AVTUR DI NEGARA ASEAN

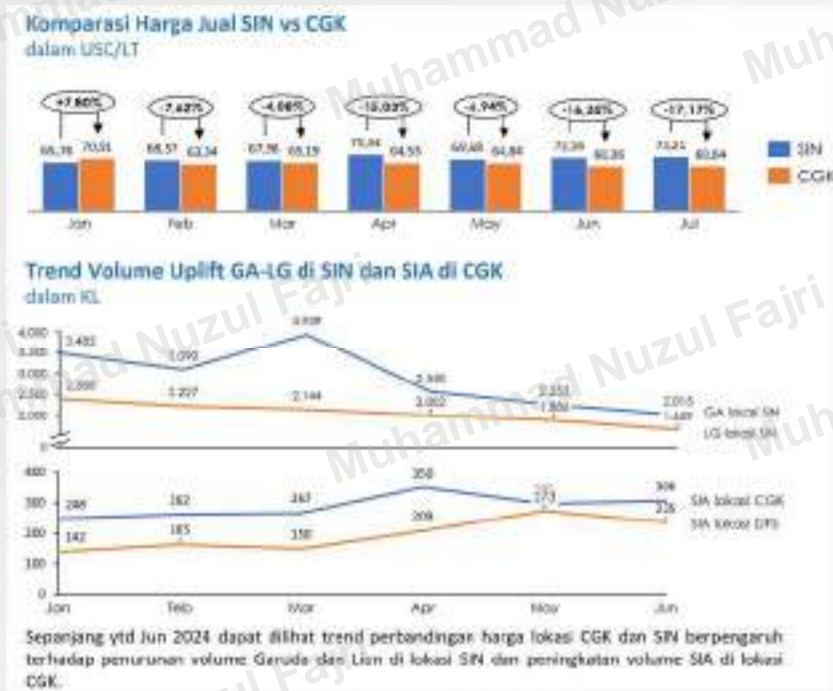
Berikut merupakan grafik demand avtur (dalam persentase) yang memperlihatkan demand avtur di Indonesia dengan demand avtur di Singapura.



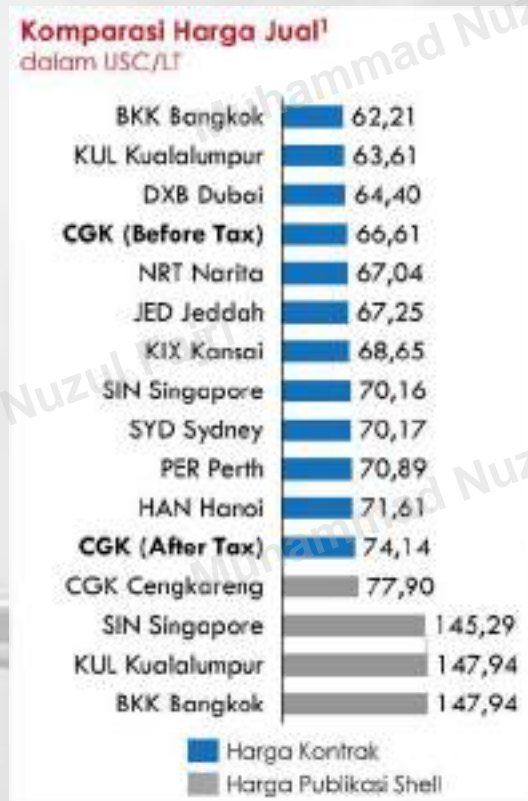
Gambar 5.16 Perbandingan Demand Avtur

Pada grafik di atas memperlihatkan bahwa permintaan avtur di Indonesia dari tahun 2017 sampai dengan tahun 2024 mengalami penurunan sebesar 1,5%, sedangkan permintaan avtur di Singapura dari tahun 2017 sampai dengan 2024 mengalami peningkatan sebesar 0,9%. Komparasi harga jual avtur antara Bandara Soekarno Hatta di Indonesia dengan Bandara Changi di Singapura terlihat pada grafik di bawah ini. Harga jual avtur di bulan Januari Bandara Soekarno Hatta lebih tinggi daripada Bandara Changi, tetapi pada bulan Februari sampai dengan Juli terlihat bahwa harga jual avtur di Bandara Soekarno Hatta lebih rendah daripada Bandara Changi. Hal tersebut menjadikan Garuda Indonesia dan Lion Group jarang mengisi bahan bakar avtur di Bandara Changi, sedangkan Singapore Airlines lebih sering mengisi bahan bakar avtur di Bandara Soekarno Hatta.

Harga kontrak Pertamina yang bersaing dengan harga kontrak berbagai airport diseluruh belahan dunia menunjukkan bahwa Pertamina mampu bersaing dan menerapkan level harga yang kompetitif meskipun 62 DPPU lainnya hanya berkontribusi 1% volume penjualan dan belum mencapai skala ekonomisnya, Pertamina tetap melayani penuh operasional secara excellent. Hal tersebut seperti yang terlihat pada data di bawah ini.



Gambar 5.17 Komparasi Harga Jual Avtur SIN dan CGK



Gambar 5.18 Komparasi Harga Jual avtur di Beberapa Negara  
 Harga publikasi Pertamina lebih murah dibandingkan harga publikasi Shell dikarenakan harga publikasi Shell tidak terdapat regulasi tarif batas atas dan dapat meningkatkan leverage harga sesuai dengan skala ekonomisnya.

## 5.5 KOMPARASI HARGA JUAL AVTUR DI BEBERAPA BANDARA DI INDONESIA

PT. Pertamina Patra Niaga sebagai badan usaha yang menyalurkan dan mendistribusikan bahan bakar avtur ke beberapa Bandara di Indonesia selalu mengeluarkan *posting price* harga jual avtur pada setiap periodenya. Pada tabel di bawah ini merupakan data *posting price* harga jual avtur dari tahun 2022 sampai dengan 2024 (pada periode yang sama) pada 6 Bandara besar di Indonesia.

**Tabel 5.2 Harga Avtur di Beberapa Bandara Tahun 2024**

Harga Avtur di beberapa Bandara di Indonesia Tahun 2024			
Bandara	Kode IATA	Harga Avtur per Liter (Rp)	Periode
Soekarno Hatta, Jakarta	CGK	12.688,2	Desember 2024
I Gusti Ngurah Rai, Bali	DPS	14.724,99	Desember 2024
Kualanamu, Medan	KNO	14.535,78	Desember 2024
Sultan Hasanuddin, Makassar	UPG	14.802,9	Desember 2024
Juanda, Surabaya	SUB	14.480,13	Desember 2024
Halim Perdanakusuma, Jakarta	HLP	13.912,5	Desember 2024

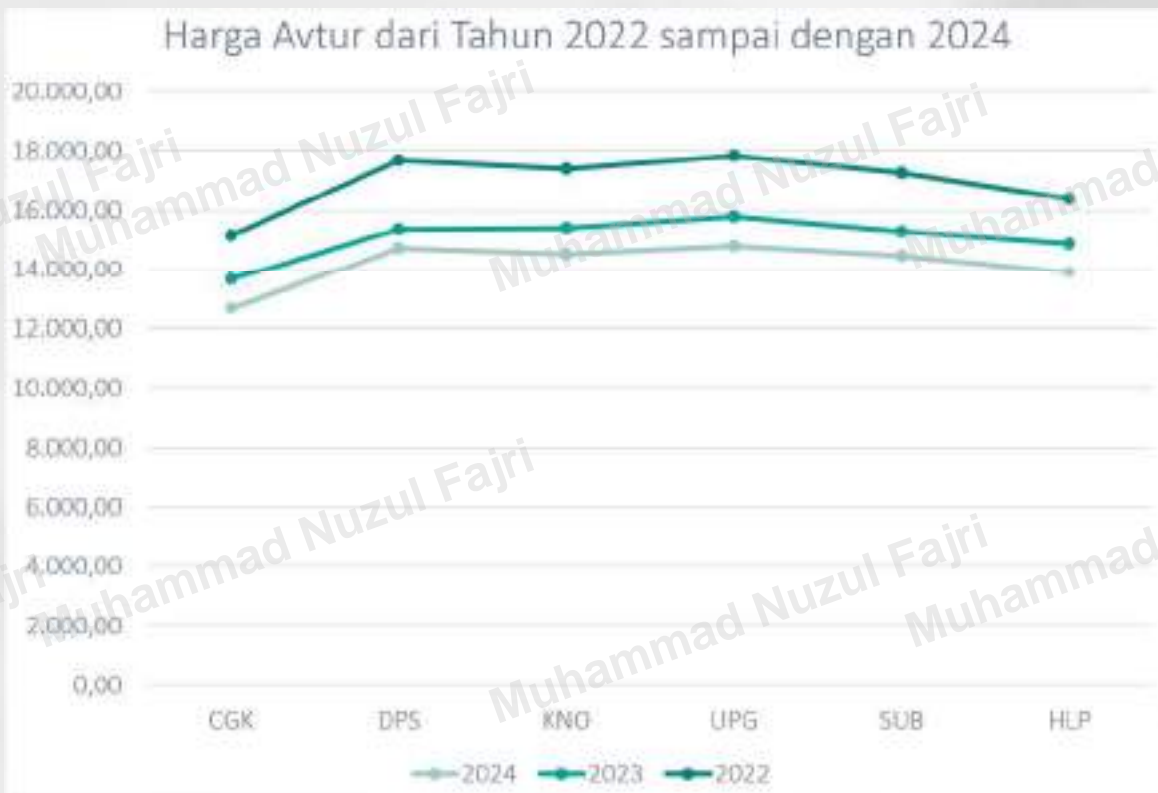
**Tabel 5.3 Harga Avtur di Beberapa Bandara Tahun 2023**

Harga Avtur di beberapa Bandara di Indonesia Tahun 2023			
Bandara	Kode IATA	Harga Avtur per Liter (Rp)	Periode
Soekarno Hatta, Jakarta	CGK	13.656,51	15-31 Desember 2023
I Gusti Ngurah Rai, Bali	DPS	15.370,53	15-31 Desember 2023
Kualanamu, Medan	KNO	15.415,05	15-31 Desember 2023
Sultan Hasanuddin, Makassar	UPG	15.804,6	15-31 Desember 2023
Juanda, Surabaya	SUB	15.303,75	15-31 Desember 2023
Halim Perdanakusuma, Jakarta	HLP	14.880,81	15-31 Desember 2023

**Tabel 5.4 Harga Avtur di Beberapa Bandara Tahun 2022**

Harga Avtur di beberapa Bandara di Indonesia Tahun 2022			
Bandara	Kode IATA	Harga Avtur per Liter (Rp)	Periode
Soekarno-Hatta, Jakarta	CGK	15.170,19	15-31 Desember 2022
I Gusti Ngurah Rai, Bali	DPS	17.685,57	15-31 Desember 2022
Kualanamu, Medan	KNO	17.396,19	15-31 Desember 2022
Sultan Hasanuddin, Makassar	UPG	17.830,26	15-31 Desember 2022
Juanda, Surabaya	SUB	17.251,5	15-31 Desember 2022
Halim Perdanakusuma, Jakarta	HLP	16.394,49	15-31 Desember 2022

Dari grafik di bawah ini juga terlihat bahwa harga jual avtur pada *posting price* PT. Pertamina Patra Niaga dari tahun 2022 sampai dengan tahun 2024 di periode yang sama selalu mengalami penurunan harga jual.

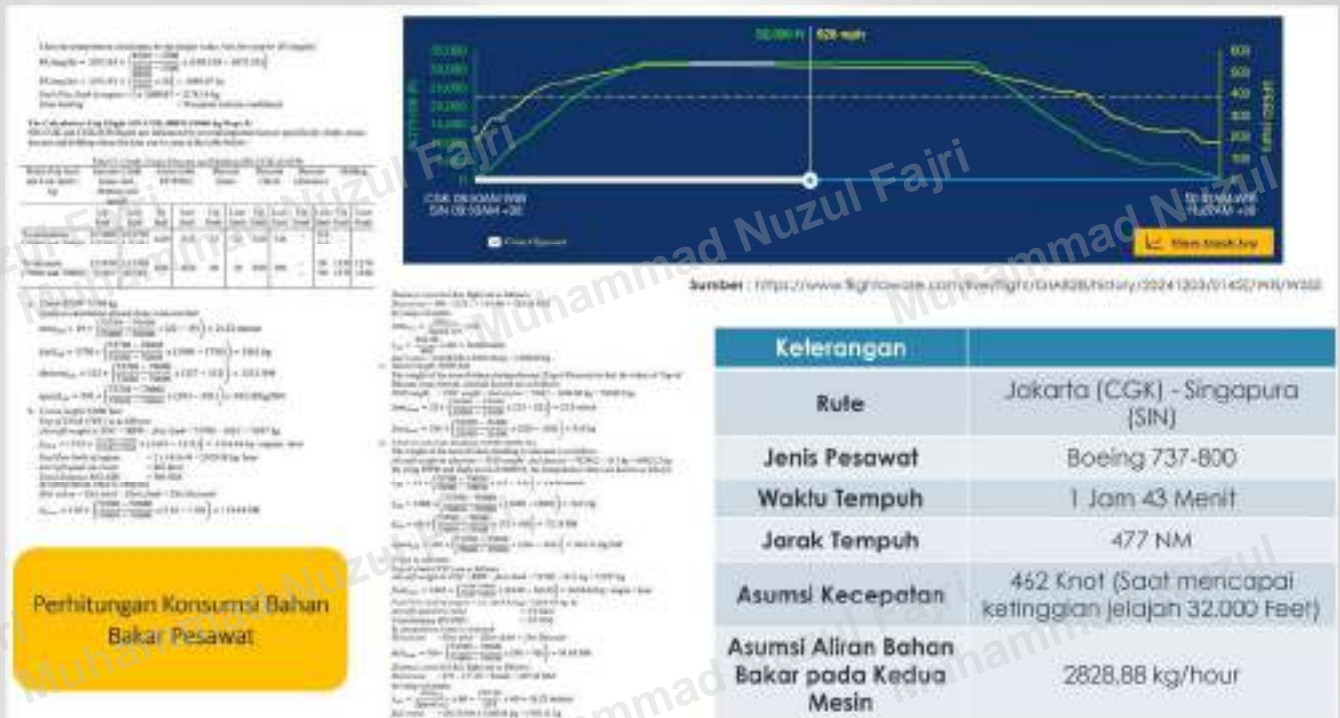


Gambar 5.19 Harga Avtur dari Tahun 2022 sampai dengan 2024

## 5.6 STUDI TERKAIT KONSUMSI AVTUR PADA PESAWAT BOEING 737-800

Studi terkait konsumsi bahan bakar avtur pada pesawat Boeing 737-800 menggunakan referensi dari (Ishak dan Kusri, 2020) dan aplikasi web yaitu *Flightaware* yang digunakan untuk mengetahui ketinggian pesawat dan kecepatan pesawat dari sebuah perjalanan pesawat dari satu bandara ke bandara lain. Data di bawah ini menunjukkan rute sebuah pesawat, jenis pesawat, waktu tempuh pada rute tersebut, jarak tempuh pada rute tersebut, asumsi kecepatan saat pesawat mencapai ketinggian 32.000 kaki, dan asumsi aliran bahan bakar menuju mesin. Data tersebut yang akan digunakan untuk melakukan simulasi perhitungan harga tiket pesawat dari suatu bandara ke bandara lain pada sekali terbang.

Hasil simulasi harga tiket pesawat tersebut selanjutnya akan dibandingkan dengan *posting price* dari maskapai yang bersangkutan.



Gambar 5.20 Perhitungan Aliran Bahan Bakar pada Kedua Mesin



Gambar 5.21 Simulasi Harga Tiket per Seat Jakarta ke Lombok

Hasil simulasi yang telah dilakukan dengan menggunakan rute Jakarta (CGK) menuju Lombok (LOP) dengan menggunakan jenis pesawat Boeing 737-800 di atas menunjukkan bahwa harga tiket per seat lebih murah dibandingkan dengan *posting price* dari salah satu maskapai.



# REGULASI INTERNASIONAL DAN STANDAR PENYALURAN AVTUR

# 06

## 6.1 REGULASI DISTRIBUSI AVTUR (NASIONAL)

Beberapa aturan yang menjadi rujukan dalam distribusi avtur di Indonesia, antara lain :

1. PP No 36 Tahun 2004  
Peraturan Pemerintah tentang kegiatan usaha hilir minyak dan gas bumi.
2. PP No 191 Tahun 2014  
Peraturan Pemerintah tentang penyediaan, pendistribusian dan harga jual eceran bahan bakar minyak.
3. Kep. Men. ESDM No. 21K/10/MEM/2002  
Keputusan Menteri yang mengatur mengenai penyediaan, pengelolaan, dan pendistribusian bahan bakar minyak.
4. Per. Men. Perhubungan No. PM 21 Tahun 2017  
Peraturan Menteri yang mengatur tentang penyelenggaraan pelayanan transportasi udara.
5. Peraturan BPH Migas No. 02/P3JBT/BPH Migas/2015  
Peraturan tentang pengaturan dan pengawasan penyediaan bahan bakar penerbangan di Indonesia
6. UU No 22 Tahun 2001  
Undang-undang tentang minyak dan gas bumi, yang memberikan landasan hukum bagi pengaturan dan pengawasan distribusi bahan bakar di Indonesia, termasuk avtur

## 6.2 REGULASI DISTRIBUSI AVTUR (INTERNASIONAL)

Secara Internasional, proses distribusi avtur mengacu kepada beberapa aturan Internasional yang menjadi rujukan, antara lain:

### 1. International Civil Aviation Organization (ICAO)

Organisasi yang bertanggung jawab untuk mengatur keselamatan, keamanan, dan efisiensi penerbangan internasional. Untuk ICAO mengacu pada Annex 16 yaitu *Environmental Protection (Volume III: Aircraft Engine Emissions)*. ICAO mengatur standar emisi untuk mesin pesawat terbang, yang langsung berkaitan dengan jenis dan kualitas bahan bakar yang digunakan oleh pesawat. Standar emisi ini berfokus pada pengurangan dampak lingkungan dari penggunaan bahan bakar avtur. Annex 6 yaitu *Operation Aircraft (Part 1, International Commercial Air Transport – Aeroplanes)*. ICAO mengatur prosedur keselamatan penerbangan internasional, yang meliputi ketentuan terkait ketersediaan bahan bakar yang aman dan memenuhi standar kualitas. Ini mencakup pengaturan prosedur pengisian bahan bakar di bandara internasional dan tanggung jawab operator penerbangan terhadap kualitas dan kuantitas bahan bakar yang digunakan.

### 2. International Air Transport Association (IATA)

IATA memiliki peran penting dalam standar operasional dan pengaturan distribusi avtur.

### 3. IATA Fuel Standard

IATA mengeluarkan panduan dan standar mengenai pengelolaan dan distribusi bahan bakar di bandara internasional. Panduan ini termasuk prosedur pengisian bahan bakar, pengujian kualitas, serta rekomendasi mengenai penyimpanan dan pengangkutan bahan bakar.

### 4. IATA Fuel Management Manual (FMM)

Memberikan pedoman operasional terkait pengelolaan dan distribusi avtur, mulai dari pengadaan hingga pengisian pesawat di bandara. Pihak yang memberikan pedoman operasional terkait pengelolaan dan distribusi avtur, mulai dari pengadaan hingga pengisian pesawat di bandara

### 5. IATA Aviation Fuel Quality – Requirement (AFQRJOS)

Standar internasional yang diterapkan oleh industri penerbangan untuk memastikan bahwa avtur yang digunakan oleh maskapai penerbangan memenuhi spesifikasi kualitas yang ketat.

AFQRJOS menetapkan prosedur untuk pengujian dan verifikasi kualitas bahan bakar di seluruh rantai pasokan.

6. ASTM (*American Society for Testing and Materials*)

ASTM 1655 *Standard Specification for Aviation Turbine Fuels*. Spesifikasi internasional yang mengatur standar kualitas untuk avtur yang digunakan di seluruh dunia. Standar ini mencakup berbagai aspek teknis seperti komposisi kimia bahan bakar, titik beku, titik nyala, stabilitas termal, dan kinerja mesin. Standar ini digunakan oleh produsen bahan bakar, penyedia layanan pengisian bahan bakar, dan operator penerbangan di seluruh dunia untuk memastikan bahan bakar avtur memenuhi kriteria yang aman dan efisien

7. ASTM D7566 *Standard Specification for Aviation Turbine Fuel Containing Synthesized Hydrocarbons*.

Standar yang mengatur avtur berbasis biofuel atau bahan bakar sintetis. Standar ini memfasilitasi pengembangan bahan bakar yang lebih ramah lingkungan, yang seiring waktu semakin menjadi fokus dalam upaya mengurangi emisi karbon dari sektor penerbangan

## 6.3 INTERNATIONAL STANDARD ORGANIZATIONS

1. ISO 9001

Standar sistem manajemen mutu yang banyak diterapkan oleh perusahaan-perusahaan yang terlibat dalam distribusi avtur di seluruh dunia. Tujuannya adalah untuk memastikan bahwa kualitas produk dan layanan (termasuk bahan bakar) selalu memenuhi harapan pelanggan dan mematuhi peraturan yang berlaku

2. ISO 14001

Standar mengatur sistem manajemen lingkungan dan diterapkan oleh perusahaan distribusi avtur untuk meminimalkan dampak lingkungan dari operasi mereka, termasuk dalam hal pengelolaan bahan bakar dan pengurangan emisi dari rantai pasokan bahan bakar.

### 3. Peraturan BPH Migas dan Keputusan Menteri ESDMS

Peraturan dari Badan Pengatur Hilir Minyak dan Gas Bumi (BPH Migas) serta Keputusan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM) memiliki peranan yang sangat penting dalam mengatur dan mengawasi sektor energi di Indonesia, khususnya terkait dengan pengelolaan dan distribusi bahan bakar minyak (BBM) dan gas. Kedua peraturan tersebut bertujuan untuk memastikan ketersediaan, distribusi, dan pengaturan harga energi yang efisien, adil, dan berkelanjutan, sekaligus untuk melindungi kepentingan konsumen dan menjamin keberlanjutan sektor energi di Indonesia.

### 4. Peraturan BPH Migas

BPH Migas adalah lembaga yang dibentuk untuk mengatur dan mengawasi kegiatan hilir minyak dan gas di Indonesia. Sebagai badan yang bertanggung jawab dalam mengatur distribusi dan pemasaran BBM serta gas, BPH Migas memiliki beberapa peraturan yang memandu pelaksanaan kegiatan di sektor hilir. Beberapa peraturan BPH Migas yang penting antara lain. Peraturan BPH Migas No. 13 Tahun 2008 tentang Pedoman Pengaturan dan Pengawasan Kegiatan Hilir Migas. Peraturan ini mengatur bagaimana BPH Migas harus mengawasi dan mengatur semua kegiatan yang berhubungan dengan distribusi dan pemanfaatan minyak dan gas bumi di Indonesia. Dalam hal ini, pengaturan mencakup penyaluran bahan bakar minyak (BBM), gas alam, serta distribusi bahan bakar dari berbagai pemasok yang ada di pasar Indonesia. Salah satu poin penting dalam peraturan ini adalah kewajiban bagi penyedia bahan bakar untuk melakukan distribusi yang merata, serta memperhatikan aspek kesetaraan akses bagi konsumen di seluruh Indonesia, termasuk daerah-daerah terpencil dan kurang terjangkau. BPH Migas bertanggung jawab untuk mengawasi ketepatan harga, ketersediaan pasokan, dan pengelolaan penyaluran BBM yang sesuai dengan kebijakan pemerintah. Selanjutnya Peraturan BPH Migas No. 06 Tahun 2019 tentang Tata Cara Pemberian Izin Usaha Pengangkutan dan Penyimpanan BBM dan Gas.

Peraturan ini mengatur bagaimana penyediaan dan distribusi BBM dan gas harus dilakukan dengan izin yang sah dan sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan. Penyedia energi yang ingin bergerak dalam kegiatan distribusi, penyimpanan, dan pengangkutan produk energi harus terlebih dahulu memperoleh izin dari BPH Migas. Selain itu, peraturan ini juga memberikan panduan terkait pengelolaan dan pengawasan infrastruktur energi, seperti terminal penyimpanan, jaringan pipa distribusi, dan fasilitas pengangkutan.

#### 5. Keputusan Menteri ESDM

Keputusan Menteri ESDM mengatur berbagai hal terkait kebijakan dan regulasi di sektor energi, termasuk dalam penyediaan dan distribusi energi, baik untuk sektor hulu (*upstream*) maupun hilir (*downstream*). Beberapa keputusan penting yang berkaitan dengan bisnis migas dan energi antara lain. Keputusan Menteri ESDM No. 72 K/10/MEM/2019 tentang Penetapan Harga Jual Gas Bumi. Keputusan ini menetapkan ketentuan tentang harga jual gas bumi di pasar domestik, termasuk untuk kebutuhan industri dan rumah tangga. Tujuan dari keputusan ini adalah untuk memastikan harga gas bumi yang adil dan dapat diakses oleh konsumen di seluruh Indonesia. Salah satu kebijakan yang ditetapkan adalah harga gas bumi untuk konsumen rumah tangga dan usaha kecil yang harus diatur agar tidak membebani masyarakat. Hal ini mendukung pemerataan distribusi energi yang terjangkau. Keputusan Menteri ESDM No. 1765 K/10/MEM/2018 tentang Tata Cara Penetapan Harga BBM. Keputusan ini mengatur tentang bagaimana penetapan harga BBM, baik untuk jenis BBM yang disubsidi maupun yang tidak disubsidi. Dalam hal ini, pemerintah menetapkan harga dasar dan harga jual BBM yang disesuaikan dengan kondisi pasar internasional serta kebijakan pemerintah dalam mendukung kestabilan ekonomi dan keberlanjutan pasokan energi. Keputusan Menteri ESDM No. 1355 K/10/MEM/2006 tentang Pengelolaan Pemasaran BBM. Keputusan ini memberikan panduan kepada badan usaha yang bergerak di sektor pemasaran bahan bakar minyak, termasuk kewajiban mereka dalam menyediakannya secara merata dan memadai.

Di sini juga diatur mengenai distribusi BBM bersubsidi yang harus dijaga agar tidak ada penyalahgunaan atau penyelewengan distribusi yang dapat merugikan masyarakat.

#### 6. Peran BPH Migas dan Menteri ESDM dalam Pemasaran dan Pengelolaan Migas

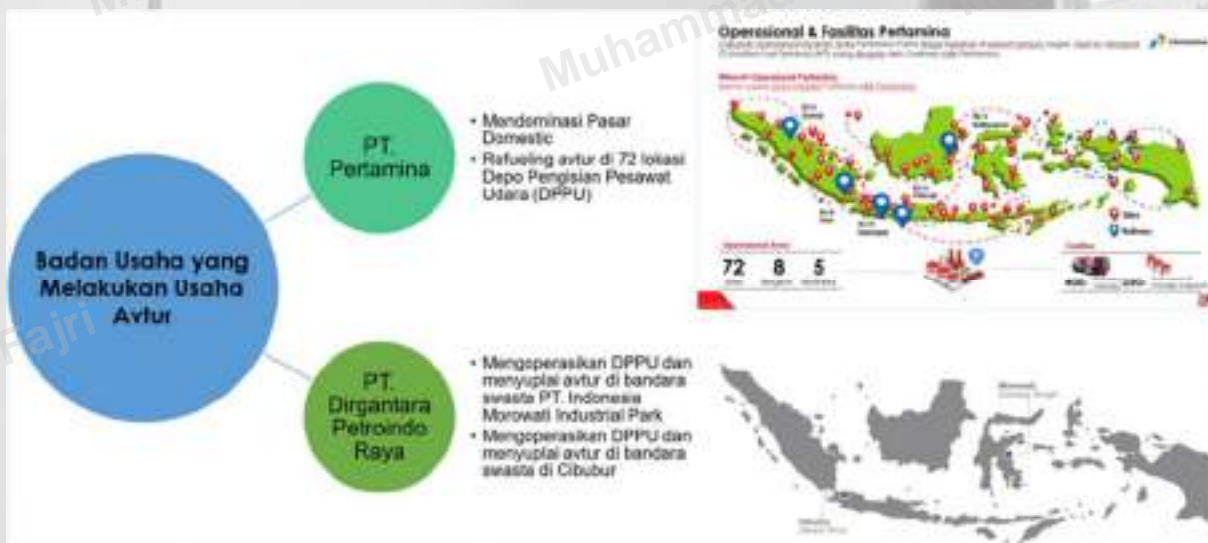
Pengawasan dan Pengaturan BPH Migas memiliki kewajiban utama untuk mengawasi dan mengatur proses distribusi, penyimpanan, dan pengangkutan bahan bakar agar selalu memenuhi standar yang ditetapkan oleh pemerintah. Dalam hal ini, BPH Migas bertindak sebagai regulator yang memastikan bahwa semua kegiatan yang terkait dengan distribusi migas berjalan dengan lancar dan tidak ada pihak yang dirugikan. Kebijakan Penetapan Harga Salah satu peran penting yang dilakukan oleh pemerintah melalui Menteri ESDM adalah menetapkan harga BBM dan gas yang dapat dijual kepada konsumen. Hal ini penting untuk memastikan agar harga tetap terjangkau oleh masyarakat, terutama bahan bakar yang disubsidi. Kebijakan harga ini juga mencakup regulasi terkait harga gas alam untuk industri dan rumah tangga, serta penyesuaian harga yang diperlukan dengan mempertimbangkan harga minyak dunia dan biaya distribusi. Keadilan akses energi melalui peraturan dan keputusan yang diterbitkan, pemerintah bertujuan untuk memastikan adanya keadilan dalam akses energi. Tidak hanya untuk konsumen di wilayah perkotaan yang lebih mudah dijangkau, tetapi juga di wilayah terpencil. Oleh karena itu, pemerintah mengatur distribusi BBM dan gas ke seluruh wilayah Indonesia agar kebutuhan energi dapat dipenuhi dengan merata. Transisi Energi Sebagai bagian dari kebijakan energi nasional, peraturan BPH Migas dan Keputusan Menteri ESDM juga mendukung transisi energi yang ramah lingkungan. Hal ini mencakup peningkatan penggunaan energi terbarukan, serta regulasi yang mendukung pengembangan energi alternatif selain minyak dan gas bumi.

## 6.4 IMPLEMENTASI KEBIJAKAN DAN TANTANGAN

Pemenuhan Kebutuhan Energi Salah satu tantangan besar yang dihadapi oleh BPH Migas dan Menteri ESDM adalah memastikan ketersediaan energi untuk memenuhi kebutuhan domestik, baik dari sektor transportasi, rumah tangga, maupun industri. Kebijakan distribusi dan harga perlu disesuaikan dengan kondisi pasokan dan permintaan di pasar. Kebijakan subsidi dan dampaknya kebijakan subsidi bahan bakar dan gas sering kali menimbulkan tantangan terkait pengawasan dan distribusi yang adil. Pemerintah harus memastikan bahwa subsidi tidak disalahgunakan dan bahwa konsumen yang membutuhkan benar-benar mendapatkan manfaat dari kebijakan tersebut.

## 6.5 BADAN USAHA YANG MELAKUKAN USAHA AVTUR

Pertamina lewat Pertamina Patra Niaga bisa dikatakan mendominasi pasar avtur di Indonesia. Dengan supply ke 72 DPPU yang ada, sementara Dirgantara Petroindo Raya berkontribusi pada supply avtur ke PT. Indonesia Morowati Industrial Park dan bandara swasta di Cibubur.



Gambar 6.1 Badan Usaha yang Melakukan Usaha Avtur

## 6.6 STRUKTUR BISNIS MIGAS

Struktur Bisnis Migas, seperti gambar di atas, terbagi mulai tahapan:

### 1. *Upstream*

*Upstream* adalah bagian pertama dari seluruh rantai pasokan dalam industri migas yang mencakup kegiatan eksplorasi dan produksi minyak dan gas alam. Sektor upstream berfokus pada penemuan dan ekstraksi sumber daya alam migas (minyak dan gas) dari bawah permukaan bumi hingga saat produk tersebut siap untuk diolah lebih lanjut atau didistribusikan. Secara umum, upstream memiliki dua kegiatan utama: eksplorasi dan produksi.

### 2. *Midstream*

*Midstream* merupakan salah satu sektor dalam industri migas yang berada di antara tahap upstream (eksplorasi dan produksi) dan downstream (pengolahan, distribusi, dan pemasaran produk). Sektor midstream berfokus pada pengangkutan, penyimpanan, dan pengolahan awal minyak dan gas yang telah diproduksi sebelum diproses lebih lanjut di sektor hilir. Kegiatan midstream sangat penting untuk memastikan bahwa produk migas yang dihasilkan dari sektor upstream dapat didistribusikan ke pasar atau fasilitas pengolahan dengan efisien dan aman.

### 3. *Downstream*

*Downstream* adalah bagian dalam struktur bisnis migas yang berfokus pada pengolahan, distribusi, dan pemasaran produk-produk minyak dan gas yang telah diproduksi. Setelah minyak mentah dan gas alam diproses dan disaring melalui tahap upstream (eksplorasi dan produksi) serta midstream (transportasi dan penyimpanan), sektor downstream bertanggung jawab untuk mengolah produk tersebut menjadi produk akhir yang dapat digunakan oleh konsumen dan industri.

### 4. *Midstream (2)*

Pada tahapan midstream ke 2, adalah berfokus pada pengangkutan, penyimpanan, dan pengolahan minyak dan gas yang telah diproduksi.

Kegiatan *midstream* sangat penting untuk memastikan bahwa produk migas yang dihasilkan dapat didistribusikan ke pasar atau fasilitas pengolahan dengan efisien dan aman.

### 5. Marketing & Consumers

Dalam bisnis migas (minyak dan gas), marketing atau pemasaran dan manajemen pelanggan (*customers*) memainkan peran penting dalam memastikan distribusi yang efektif dari produk migas ke pasar dan menjaga hubungan yang baik antara perusahaan dan pelanggan. Meskipun bisnis migas lebih sering dikaitkan dengan eksplorasi, produksi, dan pengolahan, aspek pemasaran juga sangat penting, terutama untuk memastikan bahwa produk migas mencapai konsumen atau industri yang membutuhkannya dengan harga yang kompetitif dan dalam jumlah yang cukup.



Gambar 6.2 Struktur Bisnis Migas

## 6.7 EXISTING BUSINESS PROCESS



Gambar 6.3 Proses Bisnis Existing Avtur

Jasa penyediaan dan pendistribusian BBM Avtur di bandara berada di satu pelaku usaha yaitu PT. Pertamina. Terdapat 3 tahapan, yaitu pengadaan, penyimpanan, dan penyaluran ke pesawat. Kegiatan pengadaan bahan baku dari kilang minyak, import dan pemindahannya ke fasilitas penyimpanan dilakukan dengan metode transportasi darat dan laut. Kegiatan pengisian ke pesawat menggunakan metode transportasi darat dan atau melalui pipa.



Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad

Nuzul Fajri  
Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul

Fajri  
Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul

Fajri  
Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul

Fajri

# REGULASI PENJUALAN DAN DISTRIBUSI AVTUR DI NEGARA LAIN

# 07

## 7.1 REGULASI AVTUR DI SINGAPURA

### 1. *Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS)*

CAAS memiliki otoritas penerbangan sipil yang bertanggung jawab untuk menetapkan kebijakan penerbangan, termasuk pengaturan bahan bakar pesawat.

### 2. *Singapore Civil Aviation Regulations (SCAR)*

SCAR mengatur berbagai aspek penerbangan, termasuk penggunaan bahan bakar untuk penerbangan. Penjualan avtur di Singapura harus mematuhi standar yang ditetapkan dalam regulasi ini, yang melibatkan kualitas bahan bakar, distribusi, dan proses penyimpanan yang aman.

### 3. *International Civil Aviation Organization (ICAO)*

Sebagai negara yang menjadi anggota ICAO, Singapura mengikuti pedoman dan standar internasional mengenai bahan bakar penerbangan, yang mencakup persyaratan teknis dan kualitas bahan bakar avtur.

### 4. *Fuel Quality Standards*

Avtur yang dipasok di Singapura harus memenuhi standar kualitas yang ditetapkan oleh ASTM International (seperti ASTM D1655 untuk avtur Jet-A dan Jet-A1)

## 7.2 PROSES DISTRIBUSI AVTUR DI SINGAPURA

### 1. *Sumber Pasokan*

Singapura memperoleh sebagian besar avturnya melalui impor dari negara-negara penghasil minyak, meskipun juga memiliki fasilitas penyimpanan dan distribusi bahan bakar. Fasilitas ini ada di Pulau Bukom (sebuah pulau di Singapura yang memiliki kilang minyak besar), yang dioperasikan oleh perusahaan-perusahaan besar seperti Shell dan ExxonMobil.

## 2. Penyimpanan dan Distribusi

Avtur disimpan di terminal penyimpanan bahan bakar yang terhubung ke bandara melalui pipa. Changi Airport adalah salah satu hub utama yang menerima pasokan bahan bakar ini, dengan fasilitas pengisian bahan bakar pesawat yang melayani berbagai maskapai. Perusahaan Penyedia Avtur :

- a) Shell Aviation
- b) Exxon Mobil Aviation
- c) BP Aviation
- d) Singapore Petroleum Company (SPC)

Perusahaan-perusahaan ini bekerja sama dengan bandara, operator penerbangan, dan pihak-pihak lain yang terlibat dalam logistik dan penyimpanan bahan bakar

## 7.3 REGULASI AVTUR DI JEPANG

### 1. *Japan Civil Aviation Bureau (JCAB)*

JCAB bertanggung jawab atas pengawasan sektor penerbangan sipil di Jepang.

### 2. Standar Bahan Bakar dan Kualitas

Bahan bakar yang digunakan di Jepang harus memenuhi standar internasional yang ditetapkan oleh lembaga seperti ASTM International dan International Civil Aviation Organization (ICAO). Sebagai contoh, ASTM D1655.

### 3. Regulasi Lingkungan

Pengurangan emisi karbon. Biofuel dan bahan bakar alternatif

### 4. *JAA (Japan Aviation Association)*

JAA berperan dalam pengawasan dan pembaruan standar operasional yang terkait dengan pengelolaan bahan bakar penerbangan, termasuk avtur.

## 5. Proses Distribusi Avtur

Penyedia Bahan Bakar :

- a) Shell Aviation
- b) ExxonMobil Aviation
- c) JX Nippon Oil & Energy
- d) Cosmo Oil

Perusahaan-perusahaan ini memasok avtur ke bandara-bandara utama di Jepang, termasuk Bandara Internasional Narita dan Bandara Internasional Kansai.

## 6. Fasilitas Penyimpanan dan Distribusi

Jepang memiliki beberapa fasilitas penyimpanan bahan bakar di dekat bandara besar. Misalnya, di Bandara Internasional Narita dan Bandara Internasional Haneda, avtur disimpan dalam tangki-tangki besar dan disalurkan ke pesawat melalui jaringan pipa dan sistem pengisian bahan bakar otomatis.

## 7. Proses Pembelian

Maskapai penerbangan dan operator pesawat membeli avtur melalui kontrak jangka panjang atau pembelian langsung dari penyedia bahan bakar

# FAKTOR PENYEBAB TINGGINYA HARGA AVTUR DI INDONESIA

# 08

## 8.1 FAKTOR YANG MEMPENGARUHI HARGA AVTUR DI PASAR

Beberapa faktor yang mempengaruhi harga avtur di pasar antara lain :

### 1. Kebutuhan Pasar Domestik

Kebutuhan pasar domestik dipengaruhi oleh transportasi udara domestik dan pertumbuhan maskapai. Dimana untuk kebutuhan transportasi udara domestik, Indonesia dengan kondisi geografis yang terdiri dari banyak kepulauan menjadikan transportasi udara sangatlah penting. Beberapa bandara besar seperti Soekarno Hatta, Juanda dan Ngurah Rai menjadi beberapa bandar udara dengan konsumsi avtur yang sangat tinggi. Sedangkan pertumbuhan maskapai, sejalan dengan semakin meningkatnya jangkauan beberapa maskapai dalam operasionalnya seperti Lion, Garuda dan Air Asia dapat mempengaruhi permintaan avtur.

### 2. Kebijakan Pemerintah

Akan sangat bergantung pada monopoli distribusi, dimana sebagian besar distribusi avtur dikontrol oleh Pertamina karena perannya sebagai perusahaan milik negara. Serta dipengaruhi oleh regulasi harga, dimana harga avtur memungkinkan dilakukan beberapa penyesuaian untuk menjaga stabilitas biaya operasional maskapai.

### 3. Persaingan Internasional

Fluktuasi harga minyak mentah global sangat memungkinkan untuk memberikan pengaruh yang sangat besar dalam penentuan biaya produksi dan distribusi avtur.

### 4. Fasilitas Infrastruktur

Fasilitas Infrastruktur bergantung pada bandar udara dan kilang minyak. Bandar Udara berkaitan dengan kapasitas tangki penyimpanan avtur di bandara yang dapat mempengaruhi tingkat distribusi BBM avtur. Sedangkan kilang minyak berkaitan dengan tingkat produksi avtur yang dihasilkan oleh kilang Cilacap, Balikpapan dan Balongan

## 8.2 ISU TERKAIT HARGA AVTUR

1. Pengenaan PPN 11% pada tahun 2024 dan rencana kenaikan PPN menjadi 12% pada tahun 2025 untuk penerbangan domestik, sedangkan untuk penerbangan internasional tidak dikenakan.
2. Harga *published price* avtur pada bandara di Indonesia lebih mahal dibandingkan dengan harga internasional.
3. Harga avtur yang tidak seragam pada setiap Bandara. Harga terendah terdapat di Bandara Cengkareng, Banten (CGK) dengan harga Rp. 12.053,79/liter. Selanjutnya diikuti dengan Bandara Hang Nadim, Batam (BTH), Bandara Halim Perdana Kusuma (HLP), Silangit (DTB), dan Bandara Lombok, NTB (LOP)

## 8.3 TREN DAN PERKEMBANGAN PASAR

Tren dan perkembangan avtur di Indonesia dapat diidentifikasi dari beberapa indikator berikut :

### 1. Pertumbuhan Pasar

Menurut data IATA Indonesia memiliki salah satu pasar penerbangan dengan pertumbuhan tercepat di Asia Tenggara. Rata-rata pertumbuhan penumpang udara yang cukup tinggi per tahunnya menciptakan peningkatan permintaan avtur.

### 2. Dominasi Pertamina

Pertamina menguasai lebih dari 95% pasar avtur di Indonesia karena jaringan distribusi yang luas. Pemerintah menetapkan kebijakan yang memperkuat dominasi Pertamina melalui eksklusivitas penyediaan avtur di bandara utama

### 3. Alternatif BBM

Pemerintah mendorong penggunaan bioavtur (campuran bahan bakar avtur dengan biodiesel) sebagai bagian dari target pengurangan emisi karbon. Namun, implementasi masih terbatas karena teknologi produksi yang mahal.

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad

Nuzul Fajri  
Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul

Fajri  
Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul

Fajri  
Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul

Fajri

# EVALUASI MONOPOLI DAN OLIGOPOLI DALAM PASAR AVTUR

# 09

## 9.1 POTENSI MONOPOLI

Pasar avtur di Indonesia termasuk dalam struktur *monopoly by nature* (monopoli alamiah) yaitu monopoli yang terjadi dengan sendirinya secara alamiah. Monopoli jenis ini tidak terlarang, karena lahir secara alamiah akibat kondisi objektif suatu perusahaan yang membuat perusahaan tersebut unggul dalam pasar dan sulit ditandingi oleh perusahaan lainnya. Pada monopoli alamiah, pasar sebenarnya terbuka bagi persaingan usaha melalui kebebasan perusahaan lain untuk masuk namun perusahaan-perusahaan yang ingin masuk sulit menandingi dominasinya sehingga tetap menjadi penguasa pasar. Beberapa industri memang cenderung dapat terposisikan dalam struktur pasar monopoli alamiah. Liebowitz dan Margolis berpendapat bahwa terdapat dua formulasi yang dapat menciptakan monopoli alamiah, yaitu:

1. Kebutuhan infrastruktur yang sangat besar untuk memulai usaha;
2. Kehadiran dampak jaringan.

Menurut Stanislav, industri-industri yang mempunyai karakteristik *monopoly by nature* adalah *oil and gas storage, electric utilities, gas utilities, water utilities, power producer, airport, highway and railways, marine port and service, telecommunication*. Terkait dengan pasar avtur, Pertamina saat ini telah menjadi perusahaan Migas yang paling siap di Indonesia karena menguasai dari hulu hingga hilir. Keberhasilan Pertamina tersebut dikarenakan pembangunan infrastruktur, sumber daya manusia, dan lain-lain selama berpuluh tahun lamanya sehingga hingga saat ini menjadi pemimpin dalam bisnis Migas di Indonesia. Pertumbuhan pesat Pertamina merupakan hasil dari keberhasilan melaksanakan tugas yang diberikan negara kepada Pertamina melalui Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1971 Tentang Perusahaan Minyak dan Gas Bumi Negara untuk melaksanakan pengusahaan Migas yang meliputi eksplorasi, eksploitasi, pemurnian dan pengolahan, pengangkutan dan penjualan.

Walaupun saat ini undang-undang tersebut telah dicabut dan diganti menjadi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2001 Tentang Minyak dan Gas Bumi yang memiliki semangat Persaingan Usaha dengan membuka perusahaan Migas kepada Badan Usaha selain Pertamina, tetapi posisi sentral Pertamina sulit tergantikan. Terkait dengan avtur, walaupun telah ada Peraturan BPH Migas No:13/P/BPH MIGAS/IV/2008 yang telah membuka kesempatan bagi Badan Usaha lain untuk masuk dalam bisnis penyediaan dan pendistribusian avtur, Pertamina telah berada dalam posisi sebagai pemimpin karena telah terlebih dahulu berhasil membangun infrastruktur dan jaringan BBM Penerbangan yang mapan di Indonesia. Peraturan BPH Migas tersebut walaupun telah membuka diri terhadap persaingan usaha, namun tetap memberikan persyaratan-persyaratan yang harus dipenuhi sebagai perwujudan kekuasaan negara sebagai *beschikking* atau yang menetapkan. Melalui peraturan itu pula, Badan Usaha baru yang ingin masuk di suatu bandara harus bekerjasama dengan Badan Usaha yang telah lebih dahulu beroperasi di bandara tersebut. Sehingga, hal-hal tersebut menyebabkan terjadinya monopoli alamiah dalam bisnis avtur di Indonesia.

## 9.2 POTENSI OLIGOPOLI PADA PENYEDIAAN TRANSPORTASI UDARA

Praktik *price fixing* tiket pesawat domestik ini sangat dimungkinkan terjadi sebagai akibat dari terjadinya penguasaan pasar dalam industri maskapai hanya oleh dua group besar, yakni Garuda Group dan Lion Group. Garuda Group terdiri dari Garuda Indonesia Airlines dan anak perusahaannya Citilink, yang juga melakukan pengelolaan operasional Sriwijaya Air dan NAM Air. Sedangkan Lion Group mengelola Batik Air, Lion Air, dan Wings Air. Garuda Group dan Lion Group sebenarnya memiliki kedudukan yang nyaris seimbang dalam penguasaan pasar maskapai domestik di Indonesia.

Seyogianya masing-masing group perusahaan dapat secara mandiri melakukan penetapan harga jual tiket, tanpa perlu terpengaruh aksi kompetitor yang menaikkan harga. Pada kenyataannya, kedua group perusahaan terindikasi menaikkan harga jual tiket pesawat di periode waktu yang nyaris bersamaan.

## 9.3 POTENSI OLIGOPOLI PADA PENYEDIAAN AVTUR

Terdapat potensi oligopoli dalam penjualan avtur (aviation turbine fuel) di Indonesia. Beberapa alasan mengapa potensi oligopoli dalam penjualan avtur di Indonesia cukup besar:

### 1. Dominasi Pemain Besar

Di Indonesia, penyediaan avtur secara historis didominasi oleh PT Pertamina (Persero) sebagai penyedia utama. Meskipun terdapat beberapa perusahaan lain yang mulai masuk ke pasar, seperti Shell Aviation, jumlah pemain tetap terbatas, menciptakan kondisi oligopolistik.

### 2. Barriers to Entry yang Tinggi

Investasi Besar: Penjualan avtur memerlukan infrastruktur seperti kilang, terminal bahan bakar, dan sistem distribusi di bandara yang membutuhkan modal besar. Regulasi Ketat: Bisnis avtur diatur secara ketat oleh pemerintah, termasuk persyaratan keselamatan dan lingkungan, yang bisa menjadi hambatan masuk bagi pemain baru.

### 3. Konsumen yang Terkonsentrasi

Pasar avtur terutama terdiri dari maskapai penerbangan yang membeli dalam jumlah besar. Hal ini membuat pasar sangat bergantung pada negosiasi kontrak dengan beberapa pemain utama.

### 4. Harga yang Tidak Kompetitif

Oligopoli sering kali ditandai dengan harga yang cenderung seragam. Di Indonesia, harga avtur sering dikritik karena dianggap tinggi dibandingkan dengan harga avtur di negara lain di kawasan Asia Tenggara. Hal ini bisa mencerminkan keterbatasan kompetisi dalam pasar.

## 5. Ketergantungan pada Infrastruktur Bandara

Pemain di pasar avtur biasanya memiliki akses eksklusif ke fasilitas penyimpanan dan distribusi di bandara. Infrastruktur ini sering kali dikuasai oleh pemain tertentu, membatasi pilihan bagi maskapai untuk beralih ke penyedia lain.

## 9.4 DAMPAK DARI OLIGOPOLI

Oligopoli adalah struktur pasar yang didominasi oleh beberapa perusahaan besar yang memiliki kekuatan untuk memengaruhi harga dan dinamika pasar. Dalam sektor penyediaan dan distribusi avtur (aviation turbine fuel) di Indonesia, struktur oligopoli menciptakan berbagai dampak yang signifikan, baik positif maupun negatif, yang dirasakan oleh berbagai pihak seperti maskapai penerbangan, konsumen, dan sektor ekonomi secara umum.

Salah satu dampak yang paling kentara dari struktur oligopoli adalah relatif lebih tingginya harga avtur di Indonesia dibandingkan dengan negara-negara lain. Penyebabnya adalah kurangnya kompetisi yang memadai di antara penyedia avtur. Pemain utama di Dunia untuk sektor avtur tidak banyak dan memang ada potensi oligopoli. Sementara di pasar avtur domestik PT. Pertamina memiliki posisi dominan sehingga dapat menentukan harga tanpa tekanan dari kompetitor.

Harga avtur yang tinggi memiliki efek domino pada industri penerbangan. Maskapai penerbangan di Indonesia harus mengalokasikan sebagian besar biaya operasional untuk membeli avtur, yang umumnya mencakup hingga 40% dari total biaya operasional maskapai. Untuk menutupi biaya ini, maskapai sering kali menaikkan harga tiket pesawat, sehingga perjalanan udara menjadi lebih mahal bagi konsumen. Dampaknya sangat terasa pada rute domestik, di mana persaingan harga tiket lebih sensitif dibandingkan rute internasional.

Tingginya harga avtur dan tiket pesawat berdampak negatif pada sektor pariwisata Indonesia. Wisatawan domestik dan internasional cenderung mengurangi frekuensi perjalanan udara karena mahal biaya transportasi. Padahal, pariwisata merupakan salah satu sektor andalan yang menyumbang pendapatan besar bagi negara.

Selain itu, mobilitas masyarakat di daerah terpencil yang hanya dapat dijangkau dengan pesawat juga terganggu. Indonesia sebagai negara kepulauan sangat bergantung pada transportasi udara untuk menghubungkan wilayah-wilayahnya. Tingginya biaya tiket pesawat akibat mahal avtur mengurangi aksesibilitas daerah-daerah ini, sehingga menghambat pertumbuhan ekonomi lokal.

Struktur oligopoli menciptakan hambatan besar bagi masuknya pemain baru ke pasar avtur. Ada beberapa alasan utama di balik sulitnya kompetitor baru untuk bersaing:

**a. Investasi Awal yang Tinggi**

Penyediaan avtur memerlukan infrastruktur yang kompleks dan mahal, seperti fasilitas penyimpanan di bandara, jaringan distribusi, dan teknologi untuk memastikan kualitas bahan bakar. Modal besar yang dibutuhkan menjadi penghalang bagi perusahaan baru yang ingin masuk ke pasar.

**b. Regulasi yang Kompleks**

Industri bahan bakar penerbangan diatur dengan ketat oleh pemerintah. Pemain baru harus memenuhi berbagai persyaratan hukum dan teknis yang sering kali memakan waktu dan biaya. Selain itu, regulasi cenderung menguntungkan pemain yang sudah ada, seperti Pertamina, yang memiliki hubungan historis dengan pemerintah.

**b. Dominasi Infrastruktur**

Pemain lama seperti Pertamina telah menguasai sebagian besar infrastruktur utama di bandara, sehingga menyulitkan pemain baru untuk mendapatkan akses yang setara.

Akibatnya, pasar avtur tetap terkonsentrasi pada segelintir perusahaan besar. Kurangnya kompetisi ini membatasi pilihan bagi maskapai

penerbangan, yang pada akhirnya berdampak pada konsumen.

Pasar yang didominasi oleh oligopoli sering kali kurang mendorong inovasi. Dengan minimnya tekanan dari kompetitor, perusahaan-perusahaan besar tidak memiliki insentif yang cukup untuk mengembangkan teknologi baru atau mencari alternatif yang lebih efisien dan ramah lingkungan.

Dalam konteks avtur, ini terlihat dari lambatnya perkembangan energi alternatif seperti bahan bakar bioavtur yang lebih berkelanjutan. Padahal, industri penerbangan global mulai beralih ke bahan bakar ramah lingkungan untuk mengurangi dampak karbon. Ketergantungan pada bahan bakar fosil konvensional memperlambat transisi Indonesia menuju keberlanjutan energi dalam sektor penerbangan.

Meskipun ada banyak dampak negatif, struktur oligopoli juga memiliki sisi positif, terutama dalam hal efisiensi operasional. Pemain besar seperti Pertamina mampu mengelola rantai pasok dan distribusi avtur dengan lebih terorganisir.

Dalam distribusi avtur ke bandara-bandara di seluruh Indonesia, termasuk yang berada di wilayah terpencil, infrastruktur yang dimiliki oleh perusahaan besar memungkinkan pengelolaan yang terpusat dan efisien. Efisiensi ini membantu memastikan pasokan avtur tetap stabil, meskipun Indonesia memiliki tantangan geografis yang besar.

Namun, meskipun efisiensi operasional ini merupakan keuntungan, biaya tinggi yang dikenakan kepada maskapai tetap menjadi persoalan utama.

Pasar avtur Indonesia sangat bergantung pada pemain lokal, terutama Pertamina. Ketergantungan ini membawa risiko yang signifikan. Jika terjadi gangguan dalam rantai pasok, seperti masalah teknis atau keputusan kebijakan yang tidak tepat, dampaknya bisa meluas ke berbagai sektor ekonomi.

Misalnya, gangguan pasokan avtur dapat menyebabkan keterlambatan penerbangan atau bahkan pembatalan rute tertentu, yang pada akhirnya merugikan maskapai, konsumen, dan ekonomi lokal. Ketergantungan ini juga membuat Indonesia kurang fleksibel

dalam merespons perubahan harga avtur di pasar internasional, terutama jika harga minyak mentah global mengalami lonjakan. Oligopoli dalam penyediaan avtur juga berdampak pada ketimpangan pembangunan antara wilayah. Bandara di daerah terpencil atau kurang berkembang sering kali menghadapi biaya distribusi avtur yang lebih tinggi karena jaraknya dari pusat distribusi utama.

Biaya tambahan ini pada akhirnya dibebankan pada maskapai penerbangan dan penumpang. Hal ini memperburuk ketimpangan akses transportasi udara antara wilayah maju dan tertinggal. Penduduk di daerah terpencil, yang sangat bergantung pada transportasi udara, menjadi lebih sulit untuk mengakses layanan penting seperti kesehatan dan pendidikan.

Dalam jangka panjang, struktur oligopoli di pasar avtur berpotensi menghambat pertumbuhan ekonomi Indonesia. Ketergantungan pada beberapa pemain besar membuat pasar menjadi kurang dinamis dan inovatif. Tanpa persaingan yang sehat, efisiensi pasar tidak tercapai secara optimal.

Selain itu, tingginya biaya transportasi udara dapat mengurangi daya saing Indonesia dalam perdagangan internasional. Biaya logistik yang lebih tinggi membuat ekspor dan impor menjadi kurang kompetitif, terutama untuk barang-barang yang memerlukan pengangkutan cepat melalui udara.

## **9.5 POTENSI SOLUSI**

Struktur Monopoli dan/atau Oligopoli dalam penyediaan dan distribusi avtur di Indonesia membawa dampak yang kompleks. Di satu sisi, efisiensi operasional yang dihasilkan oleh dominasi beberapa pemain besar membantu memastikan pasokan yang stabil. Namun, di sisi lain, tingginya harga avtur, kurangnya kompetisi, dan hambatan bagi inovasi menciptakan beban yang signifikan bagi maskapai penerbangan, konsumen, dan ekonomi nasional.

Untuk mengurangi dampak negatif oligopoli, pemerintah perlu

mengambil langkah-langkah berikut:

## **Mendorong Persaingan yang Sehat**

Pemerintah dapat mempermudah regulasi bagi pemain baru untuk masuk ke pasar, seperti:

### **1. Penyederhanaan Izin**

Regulasi dalam industri avtur di Indonesia sering kali dianggap kompleks dan memakan waktu, yang menjadi hambatan utama bagi pemain baru. Beberapa aspek yang perlu diperhatikan dalam penyederhanaan izin adalah:

#### **a. Proses Perizinan yang Lebih Cepat dan Transparan**

Saat ini, calon penyedia avtur harus melalui berbagai tahapan perizinan, mulai dari izin operasional hingga sertifikasi kualitas bahan bakar. Proses ini sering kali melibatkan berbagai lembaga pemerintah dengan birokrasi yang rumit. Pemerintah dapat:

- Menciptakan mekanisme satu pintu (*one-stop service*) untuk perizinan.
- Menerapkan batasan waktu penyelesaian izin (*time-bound approval*) agar pemain baru dapat memulai operasional lebih cepat.
- Meningkatkan transparansi, seperti melalui sistem digital untuk memantau progres permohonan izin.

#### **b. Penyederhanaan Regulasi Teknis**

Persyaratan teknis yang harus dipenuhi oleh penyedia avtur, seperti standar infrastruktur tangki penyimpanan dan jaringan distribusi, sering kali terlalu tinggi bagi perusahaan baru. Pemerintah dapat memberikan panduan teknis yang lebih jelas dan rasional untuk mendorong pemain baru memulai bisnis mereka.

### **2. Subsidi bagi Pembangunan Infrastruktur**

Pemain baru di pasar avtur sering kali menghadapi kendala dalam membangun infrastruktur yang diperlukan, seperti fasilitas penyimpanan, pengisian bahan bakar, dan distribusi di bandara. Pemerintah dapat memberikan subsidi atau insentif finansial untuk mengurangi beban investasi awal.

### a. Dukungan Subsidi Langsung

Pemerintah dapat memberikan subsidi langsung bagi pembangunan infrastruktur penting, seperti:

- Tangki penyimpanan bahan bakar di bandara.
- Pipa distribusi bahan bakar dari pelabuhan ke fasilitas pengisian.
- Peralatan pengisian bahan bakar yang mematuhi standar internasional.

Subsidi ini dapat difokuskan pada pemain baru atau perusahaan kecil yang ingin masuk pasar, sehingga mereka dapat bersaing dengan perusahaan besar yang sudah memiliki infrastruktur mapan.

### b. Insentif Pajak

Selain subsidi langsung, pemerintah juga dapat menawarkan insentif pajak, seperti:

- Pengurangan pajak untuk investasi pada infrastruktur bahan bakar.
- Penghapusan pajak impor untuk peralatan khusus seperti truk pengangkut bahan bakar atau teknologi penyimpanan canggih.

Langkah ini tidak hanya meringankan beban biaya tetapi juga mendorong masuknya teknologi modern ke pasar avtur Indonesia.

### 3. Penyediaan Lahan dan Infrastruktur Dasar

Penyediaan lahan di area sekitar bandara sering menjadi tantangan besar bagi pemain baru. Pemerintah dapat:

- Mengalokasikan lahan khusus untuk infrastruktur avtur sebagai bagian dari rencana pengembangan bandara.
- Menyediakan infrastruktur dasar seperti jalan akses, listrik, dan air untuk mendukung pembangunan fasilitas avtur.

Pemerintah juga dapat menjalin kerja sama dengan pengelola bandara (seperti Angkasa Pura) untuk memberikan ruang yang adil bagi pemain baru dalam mengakses fasilitas di dalam bandara.

### 4. Peningkatan Akses ke Pendanaan

Masuknya pemain baru ke pasar avtur membutuhkan investasi besar, yang sering kali sulit didapatkan. Pemerintah dapat berperan dalam meningkatkan akses pendanaan dengan:

- Menyediakan skema kredit dengan bunga rendah: Bank pemerintah atau lembaga keuangan dapat memberikan kredit khusus dengan bunga rendah untuk proyek-proyek pembangunan infrastruktur avtur.
- Mendirikan dana investasi khusus: Pemerintah dapat membentuk dana investasi untuk mendukung pemain baru yang ingin masuk ke pasar bahan bakar.

Selain itu, pemerintah dapat bekerja sama dengan investor asing yang tertarik untuk berpartisipasi dalam sektor energi di Indonesia.

### **5. Pembukaan Pasar bagi Pemain Internasional**

Membuka peluang bagi pemain internasional untuk masuk pasar avtur di Indonesia juga dapat meningkatkan persaingan. Beberapa langkah yang dapat diambil:

- Mempermudah regulasi bagi perusahaan asing untuk berinvestasi di sektor avtur, terutama di wilayah yang infrastrukturnya masih kurang.
- Memberikan lisensi operasional yang bersifat sementara untuk pemain asing yang ingin menguji pasar sebelum berkomitmen untuk investasi jangka panjang.

Namun, pemerintah perlu memastikan bahwa masuknya pemain asing tidak merugikan perusahaan lokal dengan menetapkan regulasi yang seimbang.

### **6. Insentif Bagi Pengembangan Energi Alternatif**

Pemerintah juga dapat mendorong pemain baru untuk fokus pada bahan bakar alternatif seperti bioavtur atau bahan bakar ramah lingkungan lainnya. Beberapa insentif yang dapat diberikan meliputi:

- Dukungan penelitian dan pengembangan: Penyediaan dana penelitian untuk mengembangkan teknologi bioavtur lokal.
- Insentif produksi: Subsidi bagi perusahaan yang memproduksi bioavtur atau bahan bakar ramah lingkungan lainnya untuk maskapai penerbangan.

Langkah ini tidak hanya membuka peluang bagi pemain baru tetapi juga membantu Indonesia mencapai target pengurangan emisi karbon.

## **Pengawasan Harga Avtur untuk Mendorong Pasar yang Kompetitif**

Pengawasan harga adalah upaya untuk memastikan bahwa harga avtur tetap kompetitif, transparan, dan wajar, sehingga tidak membebani maskapai penerbangan maupun konsumen. Dalam pasar yang cenderung oligopolistik seperti di Indonesia, pengawasan harga sangat penting untuk menghindari praktik monopoli dan memastikan keberlanjutan pasar.

Beberapa hal kritis yang dapat diusulkan dalam rangka melakukan pengawasan harga:

### **1. Transparansi Harga**

Pengawasan harga dimulai dengan memastikan bahwa struktur harga avtur diungkapkan secara transparan. Langkah-langkahnya meliputi:

#### **a. Publikasi Struktur Harga**

Pemerintah dapat mewajibkan penyedia avtur untuk mengungkapkan rincian struktur harga mereka secara berkala, mencakup:

- Biaya produksi, termasuk harga beli bahan baku (minyak mentah).
- Biaya distribusi dan transportasi.
- Biaya penyimpanan.
- Margin keuntungan yang diterapkan oleh penyedia avtur.

Informasi ini harus dipublikasikan oleh regulator independen atau melalui platform resmi seperti situs web kementerian terkait.

#### **b. Standar Harga Referensi**

Pemerintah dapat menetapkan harga acuan avtur berdasarkan harga pasar internasional dan kondisi domestik, seperti harga bahan bakar di negara tetangga (contoh: Singapura, Malaysia).

Penyedia avtur diwajibkan untuk menyesuaikan harga dalam rentang yang wajar dari harga acuan ini, dengan mempertimbangkan faktor geografis dan logistik.

### **2. Pembentukan Badan Pengawas Harga**

Badan pengawas independen diperlukan untuk memonitor dan mengevaluasi harga avtur di seluruh wilayah Indonesia. Fungsi badan ini meliputi:

### a. Tugas dan Fungsi

- Pemantauan Harga di Bandara:
- Membandingkan harga avtur di berbagai bandara, terutama antara bandara utama (hub) dan bandara di wilayah terpencil.
- Memastikan tidak ada disparitas harga yang tidak wajar akibat praktik anti-persaingan.
- Audit Struktur Harga: Melakukan audit terhadap struktur harga penyedia avtur untuk memastikan bahwa margin keuntungan yang diterapkan berada dalam batas wajar.
- Mengidentifikasi komponen biaya yang tidak efisien atau berlebihan.
- Penegakan Hukum: Menindaklanjuti laporan praktik monopoli harga, seperti kesepakatan harga (*price-fixing*) atau penyalahgunaan kekuatan pasar.

### b. Pembentukan dan Struktur

Badan pengawas ini dapat berada di bawah koordinasi Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM), BPH Migas atau lembaga khusus seperti Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU), dengan:

- Tim yang terdiri dari ahli di bidang energi, logistik, dan hukum antimonopoli.
- Sistem pengaduan terbuka untuk maskapai penerbangan yang merasa dirugikan oleh harga avtur.

## 3. Mekanisme Pengendalian Harga

Pemerintah dapat menerapkan mekanisme pengendalian harga untuk memastikan harga avtur tidak melampaui batas yang wajar. Berikut adalah langkah-langkahnya:

### a. Penetapan Batas Atas dan Bawah Harga (*Price Cap dan Floor*)

Batas atas harga: Harga maksimal yang dapat dikenakan penyedia avtur untuk melindungi maskapai dari lonjakan harga yang tidak masuk akal.

Batas bawah harga: Mencegah perang harga yang tidak sehat, terutama jika pemain dominan mencoba mematikan kompetitor baru dengan harga yang terlalu rendah.

### b. Pengaturan Harga di Bandara Tertentu

Di bandara kecil atau daerah terpencil, di mana distribusi avtur lebih mahal, pemerintah dapat:

- Memberikan subsidi untuk menurunkan harga distribusi.
- Memastikan harga tetap dalam rentang yang ditentukan melalui audit khusus.

#### **4. Monitoring Harga Real-Time**

Teknologi dapat dimanfaatkan untuk memantau harga avtur secara real-time di seluruh bandara di Indonesia. Langkah ini melibatkan:

##### **a. Sistem Digital untuk Pemantauan Harga**

Pemerintah dapat mengembangkan platform digital yang memungkinkan maskapai untuk mengakses informasi harga avtur di setiap bandara. Platform ini:

- Menampilkan harga yang dikenakan oleh penyedia di lokasi tertentu.
- Memberikan notifikasi jika terdapat perbedaan harga yang signifikan dari harga acuan.

##### **b. Integrasi dengan Sistem Internasional**

Pemerintah juga dapat mengintegrasikan sistem ini dengan data harga avtur internasional untuk membandingkan harga domestik dengan pasar global, terutama di kawasan Asia Tenggara.

#### **5. Penegakan Hukum dan Sanksi**

Pengawasan harga harus disertai dengan sanksi tegas bagi penyedia avtur yang melanggar aturan atau terlibat dalam praktik anti-persaingan. Sanksi dapat berupa:

##### **a. Denda Finansial**

Penyedia avtur yang terbukti menaikkan harga di luar batas wajar dapat dikenakan denda besar untuk mencegah pelanggaran berulang.

##### **b. Larangan Operasional**

Dalam kasus yang parah, seperti pelanggaran berulang atau monopoli harga, penyedia dapat dikenakan larangan sementara untuk beroperasi di pasar tertentu.

##### **c. Pemutusan Kontrak**

Jika penyedia memiliki kontrak eksklusif dengan bandara tertentu dan terbukti menyalahgunakannya, pemerintah dapat membatalkan kontrak tersebut dan membuka akses bagi pemain baru.

#### **6. Perlindungan bagi Pemain Baru**

Pengawasan harga juga harus memperhatikan kepentingan pemain baru agar mereka dapat bersaing secara sehat. Langkah-langkah perlindungan meliputi:

- **Kewajiban Harga yang Sama:** Memastikan pemain baru mendapatkan akses ke fasilitas distribusi dan infrastruktur dengan biaya yang sama seperti pemain lama.
- **Subsidi Operasional Awal:** Untuk mengurangi beban biaya distribusi bagi pemain baru di lokasi terpencil.

## 7. Evaluasi dan Pelaporan Berkala

Regulasi pengawasan harga harus dievaluasi secara berkala untuk menyesuaikan dengan kondisi pasar. Langkah ini meliputi:

- Laporan triwulanan oleh badan pengawas tentang kondisi harga avtur nasional.
- Konsultasi publik dengan maskapai, penyedia avtur, dan pakar industri untuk mengidentifikasi tantangan dan peluang perbaikan.

Melalui pengawasan harga yang efektif ini diharapkan akan memberikan manfaat berikut:

- **Penurunan Harga Avtur:** Maskapai penerbangan dapat mengurangi biaya operasional, sehingga harga tiket pesawat menjadi lebih terjangkau.
- **Persaingan Sehat:** Pemain baru dapat masuk pasar dengan peluang yang lebih adil.
- **Efisiensi Pasar:** Struktur harga yang transparan mendorong efisiensi dalam produksi dan distribusi.
- **Peningkatan Konektivitas Daerah:** Harga yang lebih kompetitif di wilayah terpencil meningkatkan aksesibilitas transportasi udara.

Dengan pengawasan harga yang terintegrasi, pasar avtur Indonesia dapat menjadi lebih kompetitif, efisien, dan adil bagi semua pemangku kepentingan.

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad

Nuzul Fajri  
Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul

Fajri  
Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul

Fajri  
Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul

Fajri

# PERAN PENGELOLA DALAM PEMBENTUKAN HARGA AVTUR

# 10

Harga avtur, sebagai bahan bakar utama pesawat udara, memainkan peran sentral dalam menentukan biaya operasional maskapai penerbangan. Sebagai salah satu komponen terbesar, biaya avtur dapat mencapai 30-40% dari keseluruhan biaya operasional maskapai. Oleh karena itu, fluktuasi harga avtur memiliki dampak langsung pada harga tiket, keberlanjutan operasional maskapai, dan daya saing transportasi udara secara keseluruhan. Dalam konteks ini, pengelola bandara memiliki peran strategis dalam pembentukan harga avtur melalui berbagai mekanisme dan kebijakan.

Pengelola bandara tidak hanya menyediakan infrastruktur untuk penyimpanan dan distribusi avtur, tetapi juga menetapkan tarif layanan, berkoordinasi dengan penyedia avtur dan regulator, serta memastikan efisiensi operasional di ekosistem bandara. Semua aspek ini berkontribusi pada stabilitas atau fluktuasi harga avtur yang dibebankan kepada maskapai. Berikut adalah pembahasan rinci mengenai peran pengelola bandara dalam pembentukan harga avtur. Beberapa peran/kontribusi dari pengelola bandar udara dalam pembentukan harga avtur adalah sebagai berikut:

## **1. Penyediaan Infrastruktur yang Mendukung Efisiensi Operasional**

Salah satu peran utama pengelola bandara adalah menyediakan infrastruktur yang mendukung distribusi dan penggunaan avtur secara efisien. Infrastruktur ini meliputi:

- a. Tangki Penyimpanan Avtur: Tangki penyimpanan merupakan fasilitas vital yang memastikan ketersediaan avtur yang memadai di bandara. Fasilitas ini harus memenuhi standar keamanan dan lingkungan yang ditetapkan oleh regulator.
- b. Sistem Perpipaian dan Distribusi: Sistem perpipaian yang menghubungkan tangki penyimpanan dengan apron, tempat pesawat diparkir, adalah elemen kunci dalam proses pengisian bahan bakar. Perpipaian yang efisien dapat mengurangi waktu

tunggu pengisian bahan bakar dan risiko kebocoran yang merugikan.

- c. Area Pengisian di Apron: Infrastruktur di apron, seperti stasiun pengisian bahan bakar dan kendaraan distribusi, memastikan proses pengisian avtur berjalan dengan lancar tanpa mengganggu operasional penerbangan.

Investasi dalam infrastruktur ini memerlukan biaya besar, dan biaya tersebut sering kali dibebankan kepada penyedia avtur dalam bentuk tarif penggunaan fasilitas. Jika infrastruktur tidak memadai atau mengalami gangguan, biaya tambahan dapat muncul, yang pada akhirnya akan meningkatkan harga avtur bagi maskapai.

Pengelola bandara yang mampu mengelola dan memelihara infrastruktur ini dengan baik dapat membantu menekan biaya logistik, sehingga harga avtur yang ditawarkan kepada maskapai menjadi lebih kompetitif. Sebaliknya, jika infrastruktur kurang efisien, biaya operasional penyedia avtur akan meningkat, yang berkontribusi pada kenaikan harga bahan bakar.

## **2. Penetapan Tarif dan Kebijakan Biaya Operasional**

Selain menyediakan infrastruktur, pengelola bandara memiliki peran dalam menentukan tarif yang dikenakan kepada penyedia avtur. Tarif ini mencakup berbagai komponen, seperti:

- a. Sewa Lahan: Penyedia avtur biasanya menyewa lahan di dalam area bandara untuk mendirikan fasilitas penyimpanan dan distribusi bahan bakar.
- b. Biaya Pemeliharaan Fasilitas: Tarif ini mencakup biaya perawatan infrastruktur bahan bakar agar tetap memenuhi standar operasional dan keselamatan.
- c. Biaya Tambahan: Biaya lainnya termasuk pengelolaan limbah bahan bakar, pengawasan lingkungan, keamanan, dan pajak atau retribusi lokal.

Kebijakan tarif ini sangat memengaruhi harga avtur yang dikenakan kepada maskapai. Tarif yang terlalu tinggi dapat meningkatkan harga avtur secara signifikan, sementara tarif yang lebih kompetitif dapat membantu maskapai mengurangi beban biaya operasional.

Selain tarif, pengelola bandara juga harus memastikan bahwa proses pengisian bahan bakar berjalan dengan efisien. Misalnya, keterlambatan dalam pengisian bahan bakar akibat buruknya manajemen operasional dapat memicu biaya tambahan, seperti denda keterlambatan atau biaya tambahan untuk operasional maskapai. Oleh karena itu, efisiensi dalam pengelolaan fasilitas bahan bakar menjadi faktor kunci dalam menekan biaya avtur.

### **3. Koordinasi dengan Penyedia Avtur dan Regulator**

Pengelola bandara memiliki tanggung jawab besar untuk menjalin kerja sama dengan penyedia avtur, regulator pemerintah, dan maskapai penerbangan. Dalam konteks ini, pengelola bandara memainkan beberapa peran penting:

- a. Memastikan Ketersediaan Avtur: Pengelola bandara harus bekerja sama dengan penyedia avtur untuk memastikan pasokan bahan bakar tetap stabil. Kekurangan pasokan tidak hanya menyebabkan kenaikan harga, tetapi juga dapat mengganggu jadwal operasional penerbangan.
- b. Mematuhi Regulasi Pemerintah: Distribusi dan penggunaan avtur diatur secara ketat oleh pemerintah, termasuk melalui kebijakan harga. Pengelola bandara harus memastikan bahwa semua fasilitas dan operasional bahan bakar mematuhi standar keselamatan, keamanan, dan lingkungan yang ditetapkan.
- c. Mendorong Kompetisi Sehat: Di beberapa bandara, lebih dari satu penyedia avtur diizinkan beroperasi. Dalam kasus ini, pengelola bandara harus memastikan bahwa persaingan antarpenyedia berjalan secara adil. Kompetisi sehat dapat menciptakan

dinamika pasar yang mendorong penurunan harga avtur.

Melalui koordinasi yang baik dengan penyedia avtur dan regulator, pengelola bandara dapat membantu menciptakan ekosistem yang mendukung stabilitas harga avtur. Sebaliknya, jika koordinasi kurang efektif, potensi gangguan pada pasokan atau kenaikan biaya operasional dapat meningkatkan harga bahan bakar.

#### **4. Mitigasi Risiko dan Ketahanan Pasokan**

Harga avtur juga dipengaruhi oleh risiko yang terkait dengan distribusi bahan bakar. Pengelola bandara memiliki peran penting dalam mengelola risiko ini, termasuk:

- a. Gangguan Logistik: Misalnya, jika terjadi gangguan pada jalur pasokan bahan bakar menuju bandara, pengelola harus memiliki rencana kontingensi untuk memastikan pasokan tetap tersedia.
- b. Kerusakan Infrastruktur: Infrastruktur bahan bakar yang rusak dapat mengganggu operasional pengisian bahan bakar dan memicu biaya tambahan untuk perbaikan.
- c. Fluktuasi Harga Minyak Dunia: Meskipun harga minyak global berada di luar kendali pengelola bandara, mereka dapat membantu mengurangi dampaknya melalui efisiensi tarif dan operasional.

Dengan mengelola risiko ini secara efektif, pengelola bandara dapat memastikan bahwa pasokan bahan bakar tetap stabil dan harga avtur tidak mengalami kenaikan yang tidak terduga.

#### **5. Kompetisi Antarbandara**

Bandara sering kali bersaing untuk menarik maskapai penerbangan, terutama di wilayah yang memiliki lebih dari satu bandara besar. Kompetisi ini mendorong pengelola bandara untuk menawarkan layanan yang lebih efisien dan tarif yang lebih kompetitif. Beberapa bandara bahkan memberikan insentif kepada maskapai, seperti diskon tarif parkir atau biaya penggunaan fasilitas, untuk menarik lebih banyak

lalu lintas udara. Dalam konteks harga avtur, bandara yang mampu menawarkan biaya bahan bakar lebih rendah cenderung lebih menarik bagi maskapai. Hal ini dapat terjadi jika pengelola bandara berhasil menciptakan efisiensi skala ekonomi atau menetapkan kebijakan tarif yang lebih kompetitif untuk penyedia avtur. Maskapai yang mengisi bahan bakar di bandara tersebut dapat mengurangi biaya operasional mereka, yang pada akhirnya dapat menurunkan harga tiket.

## 6. Inovasi Teknologi untuk Efisiensi Operasional

Pengelola bandara juga dapat berkontribusi pada pembentukan harga avtur melalui adopsi teknologi yang meningkatkan efisiensi operasional. Beberapa inovasi yang dapat diterapkan meliputi:

- a. Digitalisasi Proses: Teknologi digital dapat digunakan untuk memantau distribusi bahan bakar secara *real-time*, mengidentifikasi potensi masalah, dan meningkatkan transparansi operasional.
- b. Pemeliharaan Prediktif: Dengan menggunakan teknologi pemeliharaan prediktif, pengelola bandara dapat mengidentifikasi potensi kerusakan pada infrastruktur bahan bakar sebelum terjadi, sehingga mengurangi risiko gangguan operasional.
- c. Energi Terbarukan: Beberapa bandara mulai mengintegrasikan energi terbarukan, seperti panel surya, untuk mendukung operasional mereka. Meskipun tidak secara langsung terkait dengan avtur, penggunaan energi terbarukan dapat mengurangi biaya operasional bandara secara keseluruhan, yang pada akhirnya dapat menekan tarif yang dikenakan kepada penyedia avtur.

Pengelola bandara memiliki peran strategis dalam pembentukan harga avtur melalui berbagai mekanisme, termasuk penyediaan infrastruktur, penetapan tarif, koordinasi dengan penyedia avtur dan

regulator, mitigasi risiko, dan adopsi teknologi. Keputusan dan kebijakan yang diambil oleh pengelola bandara dapat berdampak langsung pada stabilitas harga avtur, yang pada gilirannya memengaruhi biaya operasional maskapai dan harga tiket penerbangan.

Dengan manajemen yang efisien dan pendekatan yang holistik, pengelola bandara dapat membantu menciptakan ekosistem yang mendukung efisiensi operasional maskapai dan keterjangkauan transportasi udara. Sebaliknya, kebijakan yang kurang tepat atau pengelolaan yang tidak efisien dapat memicu kenaikan harga avtur, yang pada akhirnya dapat merugikan maskapai dan masyarakat. Oleh karena itu, pengelola bandara perlu terus berinovasi dan berkolaborasi untuk memastikan keberlanjutan industri penerbangan dalam jangka panjang.

PT Pertamina juga membayar *throughput fee* kepada PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II selaku otoritas bandara di Indonesia sebagai kompensasi atas fasilitas yang disediakan Angkasa Pura terkait pendistribusian avtur. Nominal *throughput fee* kepada PT Angkasa Pura II dimaksud besarnya variatif, contohnya: Rp33/liter di Bandara Internasional Soekarno-Hatta, Rp10/liter di Bandara Internasional Kualanamu, Bandara SMB II Palembang dan Bandara Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru, dan Rp5/liter di Bandara Halim Perdanakusuma. Fasilitas DPPU di Terminal 1 dan 2 Bandara Soekarno-Hatta bukanlah milik PT Pertamina, melainkan milik PT Angkasa Pura II. PT Pertamina mengoperasikan DPPU di Terminal 1 dan 2 dengan terlebih dahulu memberikan kontribusi berupa sewa lahan kepada PT Angkasa Pura II. Adapun fasilitas DPPU di Terminal 3 Bandara Soekarno-Hatta dimiliki oleh PT Pertamina.

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad

Nuzul Fajri  
Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul

Fajri  
Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul

Fajri  
Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul

Fajri

# POTENSI MULTI-PROVIDER DALAM MENURUNKAN HARGA AVTUR



## Pengantar

Industri penerbangan global terus berkembang dengan kecepatan yang luar biasa, menghubungkan negara-negara, memfasilitasi perdagangan internasional, dan mendorong pertumbuhan ekonomi. Salah satu elemen penting dalam rantai nilai industri penerbangan adalah ketersediaan bahan bakar minyak avtur (*aviation turbine fuel*). Dalam konteks ini, sistem multi provider untuk penyediaan avtur mulai muncul sebagai solusi strategis untuk mengatasi tantangan pasokan, efisiensi, dan keberlanjutan.

## Potensi Multi Provider dalam Penyediaan Avtur

### Diversifikasi Pasokan

Salah satu keuntungan utama dari sistem multi provider adalah diversifikasi pasokan. Dengan menggunakan lebih dari satu penyedia, maskapai penerbangan dapat mengurangi risiko ketergantungan pada satu sumber tunggal yang rentan terhadap gangguan operasional, politik, atau ekonomi. Diversifikasi ini dapat meningkatkan ketahanan pasokan, khususnya di bandara-bandara yang melayani penerbangan internasional.

### Efisiensi Harga

Kompetisi antar penyedia bahan bakar dapat menciptakan lingkungan pasar yang lebih kompetitif, yang pada akhirnya dapat menekan harga avtur. Dengan adanya opsi dari beberapa provider, maskapai dapat melakukan negosiasi yang lebih baik untuk mendapatkan harga yang lebih kompetitif.

### Inovasi dan Keberlanjutan

Multi provider memungkinkan penerapan teknologi baru dalam produksi dan distribusi avtur. Misalnya, beberapa penyedia mungkin lebih progresif dalam mengadopsi bahan bakar avtur berkelanjutan (*sustainable aviation fuel/SAF*), yang dapat mendukung target emisi karbon rendah dari industri penerbangan.

### Fleksibilitas Operasional

Sistem multi provider memberikan fleksibilitas kepada maskapai untuk menyesuaikan kebutuhan pasokan mereka berdasarkan lokasi dan jadwal penerbangan. Ini sangat penting untuk mengoptimalkan operasi di hub-bandara utama dengan volume penerbangan tinggi.

# Tantangan dalam Implementasi Multi Provider

## Kompleksitas Logistik

Mengelola lebih dari satu penyedia bahan bakar membutuhkan sistem logistik yang lebih kompleks. Ini termasuk pengelolaan rantai pasokan, distribusi, dan penyimpanan avtur di bandara.

## Regulasi dan Kepatuhan

Banyak negara memiliki regulasi ketat terkait impor dan distribusi bahan bakar avtur. Mengintegrasikan beberapa penyedia ke dalam satu sistem dapat memerlukan penyesuaian regulasi yang membutuhkan waktu dan biaya.

## Keamanan Pasokan

Meskipun diversifikasi pasokan dapat mengurangi ketergantungan, hal ini juga dapat meningkatkan risiko jika salah satu penyedia mengalami gangguan pasokan. Keamanan rantai pasokan menjadi lebih kompleks untuk dikelola dalam sistem multi provider.

## Koordinasi Antar Pemangku Kepentingan

Melibatkan banyak penyedia berarti lebih banyak pemangku kepentingan yang harus diajak bekerja sama, termasuk pengelola bandara, maskapai, dan regulator. Hal ini dapat memperpanjang waktu implementasi dan meningkatkan potensi konflik.

## Peluang yang Dapat Dimanfaatkan

### Pasar Avtur Berkelanjutan

Multi provider dapat membuka peluang untuk mempercepat adopsi bahan bakar avtur berkelanjutan. Dengan bekerja sama dengan penyedia SAF, maskapai dapat memenuhi target keberlanjutan mereka sambil mematuhi peraturan internasional terkait emisi karbon.

### Investasi Infrastruktur

Adanya beberapa penyedia dapat mendorong investasi dalam infrastruktur penyimpanan dan distribusi bahan bakar di bandara. Infrastruktur yang lebih baik dapat meningkatkan kapasitas dan efisiensi operasional.

### Kemitraan Strategis

Multi provider menciptakan peluang bagi maskapai untuk menjalin kemitraan strategis dengan penyedia bahan bakar di berbagai

wilayah. Hal ini dapat memberikan keuntungan kompetitif dalam hal akses pasar dan penghematan biaya logistik.

### **Peningkatan Teknologi Monitoring**

Untuk mendukung sistem multi provider, teknologi digital seperti *Internet of Things* (IoT) dan *blockchain* dapat digunakan untuk memonitor aliran bahan bakar secara real-time. Ini memberikan transparansi dan akuntabilitas dalam pengelolaan bahan bakar.

## **Risiko yang Perlu Diperhatikan**

### **Volatilitas Pasar**

Ketergantungan pada beberapa penyedia dapat meningkatkan risiko fluktuasi harga, terutama jika ada gangguan pasokan global atau ketidakstabilan geopolitik.

### **Ketidakseimbangan Pasokan**

Ketidakseimbangan antara permintaan dan pasokan dapat terjadi jika salah satu penyedia tidak mampu memenuhi komitmen mereka, sehingga mengganggu operasi penerbangan.

### **Risiko Teknologi**

Adopsi teknologi baru untuk mendukung sistem multi provider, seperti *blockchain*, memiliki risiko implementasi yang tinggi. Kesalahan teknis atau gangguan sistem dapat berdampak langsung pada kelancaran distribusi avtur.

### **Ketergantungan pada Infrastruktur Bandara**

Tidak semua bandara memiliki infrastruktur yang cukup untuk mendukung sistem multi provider. Investasi besar mungkin diperlukan untuk memperbarui atau memperluas fasilitas yang ada.

## **Manfaat Implementasi Multi Provider**

### **Ketahanan Pasokan yang Lebih Baik**

Dengan adanya beberapa penyedia, maskapai dapat memastikan ketersediaan bahan bakar meskipun salah satu penyedia mengalami gangguan. Ini sangat penting untuk menjaga stabilitas operasional.

### **Pengurangan Biaya Operasional**

Persaingan antara penyedia dapat menghasilkan efisiensi biaya, sehingga membantu maskapai mengurangi pengeluaran operasional mereka dalam jangka panjang.

## **Peningkatan Daya Saing**

Maskapai yang mengadopsi sistem multi provider dapat memiliki keunggulan kompetitif dalam hal fleksibilitas operasional, efisiensi biaya, dan keberlanjutan.

## **Dukungan terhadap Keberlanjutan**

Sistem multi provider dapat mempermudah transisi menuju penggunaan bahan bakar yang lebih ramah lingkungan, mendukung tujuan global untuk mengurangi emisi karbon dari industri penerbangan.

Implementasi sistem multi provider dalam penyediaan avtur menawarkan potensi besar untuk meningkatkan efisiensi, fleksibilitas, dan keberlanjutan dalam industri penerbangan. Namun, keberhasilannya bergantung pada kemampuan untuk mengelola tantangan seperti kompleksitas logistik, regulasi, dan risiko pasokan. Dengan memanfaatkan peluang seperti investasi infrastruktur, kemitraan strategis, dan adopsi teknologi, sistem ini dapat memberikan manfaat yang signifikan bagi maskapai penerbangan dan seluruh ekosistem industri. Oleh karena itu, pendekatan kolaboratif antara penyedia bahan bakar, maskapai, regulator, dan pemangku kepentingan lainnya sangat diperlukan untuk memastikan keberhasilan implementasi sistem multi provider ini.

## **Provider Avtur yang Beroperasi di Indonesia**

Di Indonesia, penyediaan bahan bakar avtur sebagian besar didominasi oleh PT Pertamina (Persero) melalui anak perusahaannya, PT Pertamina Patra Niaga. Namun, pasar ini mulai mengalami perkembangan dengan keterlibatan pemain baru dan peluang untuk membuka sistem multi provider.

Berikut adalah beberapa badan usaha yang saat ini menjadi provider Avtur di Indonesia:

### **PT Pertamina Patra Niaga**

Sebagai anak perusahaan Pertamina, Patra Niaga adalah penyedia utama avtur di bandara-bandara Indonesia. Mereka bertanggung jawab atas produksi, distribusi, dan pengelolaan fasilitas penyimpanan bahan bakar di seluruh negeri.

Pertamina Patra Niaga melayani hampir semua bandara domestik, termasuk bandara besar seperti Soekarno-Hatta (CGK), Ngurah Rai (DPS), Juanda (SUB), dan Sultan Hasanuddin (UPG). PT. Pertamina Patra

Niaga memiliki beberapa keunggulan dibandingkan dengan pemasok yang lain antara lain:

- Menguasai infrastruktur distribusi bahan bakar yang luas.
- Memiliki fasilitas tangki penyimpanan di dekat bandara utama.
- Pemanfaatan kilang domestik untuk menjaga kestabilan pasokan.

Namun karena harus melayani berbagai wilayah di Indonesia termasuk di daerah-daerah terpencil, Pertamina Patra Niaga harus menanggung biaya operasional yang tinggi.

### **ExxonMobil Aviation**

ExxonMobil Aviation adalah penyedia global bahan bakar jet (avtur) dan pelumas untuk industri penerbangan. Mereka memiliki jaringan distribusi yang luas di berbagai negara, melayani kebutuhan bahan bakar dan pelumas untuk maskapai komersial, militer, dan penerbangan umum.

Di Indonesia, ExxonMobil memiliki kehadiran yang signifikan dalam industri energi. Mereka beroperasi di sektor hulu melalui ExxonMobil Cepu Limited, yang mengelola Blok Cepu di Jawa Timur, serta menyediakan produk pelumas dan bahan bakar melalui PT ExxonMobil Lubricants Indonesia.

Namun, untuk distribusi avtur di bandara-bandara Indonesia, PT Pertamina (Persero) saat ini menjadi pemasok utama. Meskipun regulasi telah membuka peluang bagi penyedia lain, hingga kini Pertamina masih mendominasi pasokan avtur di Indonesia.

### **Shell Indonesia**

Shell sudah aktif di sektor bahan bakar untuk kendaraan darat dan mulai menunjukkan minat untuk terlibat dalam sektor penerbangan. Mereka memiliki pengalaman global dalam penyediaan bahan bakar avtur. Perusahaan ini sudah memiliki reputasi internasional dan juga dikenal memiliki keahlian dalam bahan bakar berkelanjutan seperti SAF (*Sustainable Aviation Fuel*). Namun perusahaan ini perlu membangun infrastruktur penyimpanan dan distribusi di bandara domestic jika berkeinginan untuk memasok bahan bakar Avtur di Indonesia.

### **TotalEnergies**

TotalEnergies adalah salah satu pemain besar dalam penyediaan avtur secara global, terutama di Eropa dan Afrika. Mereka memiliki kemampuan untuk memperkenalkan teknologi ramah lingkungan di Indonesia.

## **BP (British Petroleum)**

BP dikenal memiliki layanan avtur di pasar internasional dan mulai memperhatikan Asia Tenggara sebagai wilayah strategis. BP memiliki kesempatan untuk menawarkan produk inovatif dan teknologi tinggi di pasar Indonesia.

## **Dampak Negatif Multi Provider**

Keberadaan single provider dalam penyediaan avtur menimbulkan berbagai dampak negatif yang dapat memengaruhi aspek ekonomi, operasional, dan strategi jangka panjang di sektor penerbangan. Berikut adalah dampak-dampak yang lebih rinci:

### **1. Monopoli Harga dan Biaya Tinggi**

Dalam situasi di mana hanya ada satu penyedia avtur, monopoli harga menjadi salah satu risiko terbesar. Tanpa adanya persaingan, penyedia tunggal memiliki kendali penuh dalam menentukan harga avtur. Hal ini sering kali menyebabkan kenaikan harga bahan bakar, yang merupakan salah satu komponen terbesar dalam biaya operasional maskapai penerbangan. Dampaknya adalah peningkatan biaya tiket pesawat, yang pada akhirnya membebani konsumen. Harga tiket yang mahal juga dapat mengurangi daya tarik transportasi udara, yang seharusnya menjadi moda transportasi cepat dan efisien.

### **2. Ketergantungan Pasokan dan Risiko Gangguan Operasional**

Ketergantungan pada satu penyedia avtur menciptakan risiko pasokan yang signifikan. Jika penyedia tersebut mengalami gangguan operasional, seperti kerusakan fasilitas produksi, kendala distribusi, atau konflik internal, pasokan avtur dapat terganggu secara menyeluruh. Situasi ini dapat menyebabkan keterlambatan penerbangan hingga pembatalan jadwal penerbangan. Ketidakpastian pasokan ini berdampak buruk pada kelancaran operasional bandara dan maskapai, serta mengganggu konektivitas udara secara nasional dan internasional.

### **3. Kurangnya Inovasi dan Efisiensi**

Persaingan adalah salah satu pendorong utama inovasi dan efisiensi. Dalam model *single provider*, penyedia tidak memiliki insentif kuat untuk meningkatkan kualitas layanan, mengadopsi teknologi baru, atau mencari solusi yang lebih ramah lingkungan. Akibatnya, perkembangan infrastruktur energi aviasi menjadi terhambat, dan

adopsi teknologi yang lebih efisien atau berkelanjutan dapat tertunda. Hal ini menjadi masalah serius dalam upaya global untuk mengurangi emisi karbon dari sektor penerbangan.

#### **4. Dampak terhadap Daya Saing Industri Penerbangan**

Harga avtur yang tinggi akibat monopoli dapat menurunkan daya saing maskapai penerbangan domestik, terutama ketika bersaing dengan maskapai asing. Maskapai lokal harus menanggung biaya operasional yang lebih besar, yang mengurangi kemampuan mereka untuk menawarkan harga tiket yang kompetitif. Situasi ini dapat menyebabkan penurunan jumlah penumpang dan berpotensi mengancam keberlangsungan bisnis maskapai lokal.

#### **5. Hambatan Investasi dan Pengembangan Infrastruktur**

Single provider sering kali menjadi penghalang bagi masuknya penyedia baru ke pasar. Dominasi satu entitas dapat menciptakan hambatan regulasi dan ekonomi bagi pemain baru, sehingga investasi dalam sektor penyediaan avtur menjadi terbatas. Selain itu, kurangnya kompetisi juga mengurangi insentif untuk memperluas atau meningkatkan infrastruktur distribusi avtur, seperti pembangunan depot baru di bandara.

#### **6. Risiko Strategis bagi Ketahanan Energi**

Ketergantungan pada satu penyedia avtur juga menimbulkan risiko strategis bagi ketahanan energi nasional. Jika penyedia tunggal menghadapi tekanan eksternal, seperti fluktuasi harga minyak global atau perubahan kebijakan internasional, dampaknya akan langsung dirasakan pada seluruh sektor penerbangan. Dalam jangka panjang, situasi ini dapat melemahkan posisi strategis negara dalam mengelola sektor energi dan transportasi udara.

### **Beberapa dengan Multi Provider**

Beberapa negara dengan provider avtur dapat kita jumpai pada negara-negara berikut:

- a. Bandara Changi di Singapura memiliki beberapa penyedia avtur, termasuk perusahaan internasional seperti Shell dan ExxonMobil, serta perusahaan lokal seperti Singapore Petroleum Company. Kehadiran berbagai penyedia ini memastikan pasokan yang stabil dan harga yang kompetitif.
- b. Bandara-bandara di Australia, seperti Bandara Sydney dan Melbourne, dilayani oleh beberapa penyedia avtur, termasuk BP,

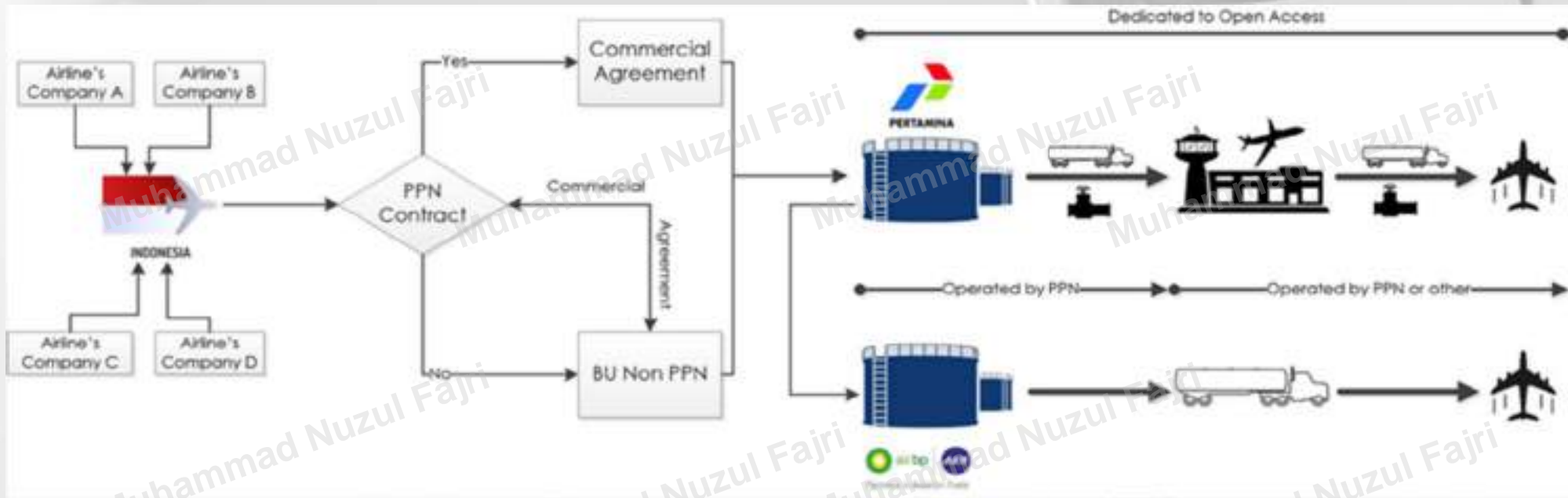
Viva Energy (yang mengoperasikan merek Shell di Australia), dan Ampol. Sistem ini memastikan persaingan sehat dan layanan berkualitas bagi maskapai penerbangan.

- c. Negara-negara Eropa seperti Inggris, Jerman, dan Prancis juga menerapkan sistem multiprovider. Bandara-bandara utama di negara-negara ini memiliki beberapa penyedia avtur, termasuk perusahaan seperti BP, TotalEnergies, dan Shell, yang beroperasi bersama penyedia lokal dan regional.
- d. Amerika Serikat, distribusi avtur dilakukan oleh berbagai perusahaan, termasuk raksasa energi seperti ExxonMobil, Chevron, dan Shell, serta penyedia layanan bahan bakar khusus seperti World Fuel Services dan Avfuel. Persaingan ini mendorong harga yang lebih kompetitif dan layanan yang lebih baik bagi maskapai penerbangan.

## Usulan Proses Bisnis Multi Provider

Multi-Provider Business Process Avtur merujuk pada suatu sistem atau model bisnis di mana berbagai penyedia (*providers*) terlibat dalam proses penyediaan dan distribusi Avtur (*Aviation Turbine Fuel*). Dalam konteks ini, "multi-provider" berarti ada lebih dari satu penyedia layanan yang bekerja sama untuk memastikan bahwa Avtur tersedia dengan efisien, tepat waktu, dan memenuhi standar kualitas yang diperlukan oleh maskapai penerbangan dan industri penerbangan secara umum. Untuk layanan ini, maka sangat perlu untuk memperhatikan beberapa hal berikut:

1. Sumber Pasokan (*Fuel Supply Source*)
2. Transportasi dan Distribusi
3. Penyimpanan dan Pengisian di Bandara
4. Layanan Pemeliharaan dan Pengawasan
5. Pelaporan dan Administras
6. Kolaborasi dan Koordinasi



Gambar 11.1 Proses Bisnis Multi Provider Avtur

# ANALISIS PERATURAN BPH MIGAS NOMOR 13 TAHUN 2008

# 12

## 12.1 HIERARKI PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN TERKAIT

### 1. Hierarki Peraturan Indonesia

Indonesia sebagai sebuah negara dalam menjalankan pemerintahannya memiliki organ-organ negara untuk menjalankan fungsi-fungsi kekuasaannya. Montesquieu menyatakan bahwa suatu negara memiliki fungsi-fungsi kekuasaan yang dibagi menjadi tiga organ negara yaitu eksekutif, legislatif, dan yudikatif. Negara Indonesia adalah suatu *rechtsstaat*, yang artinya merupakan suatu negara yang dijalankan berdasarkan hukum. Hal itu ditegaskan dalam Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang menyatakan bahwa negara Indonesia adalah negara hukum. *Rechtsstaat* merupakan suatu positivisme hukum yang berarti suatu hukum dibentuk oleh badan pembentuk undang-undang secara sadar sebagai wujud kekuasaan legislatif.

Pemerintah sebagai suatu pemerintahan berdasarkan hukum menjalankan kekuasaannya dengan berpegang pada *wetmatigheid van bestuur* (asas legalitas) yang berarti bahwa setiap tindakan pemerintah harus memiliki dasar hukum pada peraturan perundang-undangan. Berdasarkan hal tersebut, Indonesia memiliki berbagai bentuk peraturan perundang-undangan yang diletakkan masing-masing berdasarkan hierarki peraturan perundang-undangan. Adanya hierarki pada peraturan perundang-undangan menunjukkan bahwa untuk memahami suatu peraturan perundang-undangan harus berpedoman pada kedudukan peraturan tersebut, yaitu:

- a) Peraturan perundang-undangan yang berkedudukan lebih tinggi dapat digunakan sebagai dasar hukum bagi peraturan perundang-undangan dibawahnya;

- b) Peraturan perundang-undang yang berkedudukan lebih rendah wajib memiliki dasar hukum dari peraturan perundang-undangan di atasnya;
- c) Muatan peraturan perundang-undangan yang berkedudukan lebih rendah tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi;
- d) Peraturan perundang-undangan hanya dapat dicabut, diganti, atau diubah dengan peraturan perundang-undangan yang sederajat atau yang berkedudukan lebih tinggi;
- e) Apabila ada peraturan perundang-undangan sejenis mengatur hal yang sama, maka peraturan terbaru harus diberlakukan walau tidak secara tegas dinyatakan bahwa peraturan lama dicabut;
- f) Peraturan perundang-undangan yang mengatur hal lebih khusus harus diutamakan dari peraturan perundang-undangan yang mengatur hal lebih umum.

Hirearki peraturan perundang-undangan tersebut dapat diketahui pada Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undang. Pada Pasal 7, dinyatakan jenis dan hirearki peraturan perundang-undangan sebagai berikut:

- a) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- b) Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat;
- c) Undang-Undang/Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang;
- d) Peraturan Presiden;
- e) Peraturan Daerah Provinsi; dan
- f) Peraturan Daerah Kabupaten/Kota.

Peraturan perundang-undangan tersebut diatas memiliki kekuatan hukum sesuai dengan tinggi dan rendah kedudukannya, sesuai dengan Pasal 7 ayat (2). Selain peraturan perundang-undangan tersebut di atas, terdapat jenis-jenis peraturan perundang-undangan lainnya (Pasal 8 ayat 1) yaitu peraturan yang ditetapkan oleh Majelis Permusyawaratan Rakyat, Dewan Perwakilan Rakyat, Dewan Perwakilan Daerah, Mahkamah Agung, Mahkamah Konstitusi, Badan Pemeriksa Keuangan, Komisi Yudisial,

Bank Indonesia, Menteri, Badan, Lembaga, atau Komisi yang setingkat yang dibentuk dengan Undang-Undang atau Pemerintah atas perintah Undang-Undang, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi, Gubernur, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten/Kota, Bupati/Walikota, Kepala Desa, atau yang setingkat.

Terkait dengan Peraturan Badan Pengatur Hilir Minyak dan Gas Bumi Nomor: 13/P/BPH MIGAS/IV/2008, peraturan tersebut termasuk dalam peraturan perundang-undangan dengan kekuatan hukum mengikat sesuai dengan yang diatur pada Pasal 8 ayat (2) karena peraturan tersebut diperintahkan oleh Peraturan Perundang-undangan yang lebih tinggi atau dibentuk berdasarkan kewenangan.

## **2. Metodologi Pemetaan**

### **Jenis Penelitian**

Penelitian ini menggunakan metode penelitian Yuridis Normatif

### **Jenis Pendekatan**

Penelitian ini menggunakan dua pendekatan, yaitu:

#### **Perundang-Undangan**

Pendekatan ini diterapkan dengan mengkaji berbagai peraturan hukum dan regulasi yang relevan dengan isu hukum yang menjadi fokus dalam penelitian ini.

#### **Konseptual**

Pendekatan ini beranjak dari doktrin-doktrin dan pandangan-pandangan yang berkembang dalam ilmu hukum.

#### **Sumber Bahan Hukum**

Penelitian ini memanfaatkan bahan hukum primer dan sekunder, yaitu:

##### **Bahan Hukum Primer**

Yaitu sumber hukum yang memiliki kekuatan mengikat (otoritatif), seperti undang-undang, dokumen resmi negara, dan risalah resmi.

##### **Bahan Hukum Sekunder**

Yaitu publikasi hukum yang sifatnya tidak mengikat, tetapi berfungsi memberikan penjelasan atau interpretasi terhadap bahan hukum primer.

### **Teknik Pengumpulan Bahan Hukum**

Pengumpulan bahan hukum dalam kajian ini dilakukan melalui metode Studi Pustaka (*library research*) menggunakan sistem kartu (*card system*). Proses ini melibatkan penelaahan berbagai literatur, catatan, dan laporan yang relevan dengan permasalahan hukum yang menjadi fokus penelitian. Bahan hukum yang diperoleh kemudian dirangkum ke dalam catatan yang berisi poin-poin penting yang mendukung penelitian. Selain itu, metode studi pustaka ini juga diperkuat dengan teknik bola salju (*snowball*), yaitu dengan memulai dari satu literatur, kemudian melanjutkan pencarian ke literatur lain yang saling terkait.

### **Teknik Analisis Bahan Hukum**

Setelah seluruh bahan hukum terkumpul dilakukan teknik analisis deskriptif, interpretasi, dan argumentatif.

### **3. Hierarki Peraturan yang Terkait dengan Penyediaan dan Pendistribusian Avtur.**

Berikut adalah peraturan-peraturan yang dijadikan dasar hukum dalam penyusunan Peraturan BPH Migas No. 13/P/BPH Migas/IV/2008 pada saat waktu peraturan tersebut dibentuk dan diterbitkan pada 3 April 2008 melalui Sidang Komite BPH Migas :



Berdasarkan pertimbangan tersebut nama atau judul peraturan sebelum dan sesudahnya dapat dilihat pada tabel berikut ini :

**Tabel 12.1 Revisi judul**

JUDUL AWAL	REVISI JUDUL
Peraturan Badan Pengatur Hilir Minyak dan Gas Bumi Nomor 13/P/Bph Migas/Iv/2008 tentang Pengaturan dan Pengawasan Atas Pelaksanaan Penyediaan dan Pendistribusian Bahan Bakar Minyak Penerbangan Di Bandar Udara	Peraturan Badan Pengatur Hilir Minyak dan Gas Bumi tentang perubahan atas Peraturan Badan Pengatur Hilir Minyak Dan Gas Bumi Nomor 13/P/BPH Migas/IV/2008 tentang pengaturan dan Pengawasan Atas Pelaksanaan Penyediaan dan Pendistribusian Bahan Bakar Minyak Penerbangan di Bandar Udara

## 12.2 KONSIDERAN PADA PERATURAN BPH MIGAS NOMOR 13 TAHUN 2008

### 1. **Konsideran / Menimbang**

**Tabel 12.2 Konsideran Menimbang**

NO	KONSIDERAN	PERUBAHAN/ PENAMBAHAN	CATATAN
1	Menimbang: bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 9 Peraturan Pemerintah Nomor 67 Tahun 2002 dan Pasal 11 Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2004, dianggap perlu menetapkan Peraturan Badan Pengatur Hilir Minyak dan Gas Bumi tentang Pengaturan dan Pengawasan Atas Pelaksanaan Penyediaan dan Pendistribusian Bahan Bakar Minyak Penerbangan di Bandar Udara;	Menimbang: bahwa Peraturan Badan Pengatur Hilir Minyak Dan Gas Bumi Nomor 13/P/BPH MIGAS/IV/2008 tentang Pengaturan dan Pengawasan Atas Pelaksanaan Penyediaan dan Pendistribusian Bahan Bakar Minyak Penerbangan di Bandar Udara sudah tidak sesuai dengan perkembangan dan kebutuhan hukum dalam masyarakat, sehingga perlu diubah;	Perubahan konsideran huruf a tersebut karena Peraturan BPH Migas tersebut sudah tidak mengakomodir perkembangan serta kebutuhan hukum di masyarakat.
2	b. bahwa Sidang Komite Badan Pengatur Hilir Minyak dan Gas Bumi pada hari Kamis tanggal 3 April 2008 telah menyepakati untuk menetapkan Peraturan Badan Pengatur Hilir Minyak dan Gas Bumi sebagaimana dimaksud pada huruf a;	C. bahwa Sidang Komite Badan Pengatur Hilir Minyak dan Gas Bumi pada hari ... tanggal ... telah menyepakati untuk menetapkan perubahan atas Peraturan Badan Pengatur Hilir Minyak dan Gas Bumi sebagaimana dimaksud pada huruf a;	Disesuaikan dengan tanggal Sidang Komite
3		C. Bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Peraturan Badan Pengatur Hilir Minyak dan Gas Bumi tentang Perubahan Atas Peraturan Badan Pengatur Hilir Minyak dan Gas Bumi Nomor 13/P/BPH MIGAS/IV/2008 tentang Pengaturan dan Pengawasan Atas Pelaksanaan Penyediaan dan Pendistribusian Bahan Bakar Minyak Penerbangan di Bandar Udara;	Menambahkan huruf c pada konsideran menimbang

## 2. Dasar Hukum / Mengingat

Tabel 12.3 Konsideran Mengingat

NO	DASAR HUKUM	PERUBAHAN/ PENAMBAHAN	CATATAN
1	Mengingat:  Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 53, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3481);	Mengingat:  Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 53, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3481) sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);	Menambahkan perubahan UU No. 15 Tahun 1992 yaitu UU No. 6 Tahun 2023
2	Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 33, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3817);	Bahwa Peraturan Badan Pengatur Hilir Minyak Dan Gas Bumi Nomor 13/P/BPH MIGAS/IV/2008 tentang Pengaturan dan Pengawasan Atas Pelaksanaan Penyediaan dan Pendistribusian Bahan Bakar Minyak Penerbangan di Bandar Udara sudah tidak sesuai dengan perkembangan dan kebutuhan hukum dalam masyarakat, sehingga perlu diubah;	Perubahan konsideran huruf a tersebut karena Peraturan BPH Migas tersebut sudah tidak mengakomodir perkembangan serta kebutuhan hukum di masyarakat.
3	Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 42, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3821);	Tidak ada perubahan	Tidak ada perubahan

NO	DASAR HUKUM	PERUBAHAN/ PENAMBAHAN	CATATAN
4	Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2001 tentang Minyak dan Gas Bumi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2001 Nomor 136, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4152) sebagaimana telah berubah dengan putusan Mahkamah Konstitusi nomor 002/PUU-1/2003 pada tanggal 21 Desember 2004 (Berita Negara Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2005);	Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2001 tentang Minyak dan Gas Bumi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2001 Nomor 136, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4152) sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);	Menambahkan perubahan UU No. 22 Tahun 2001 yaitu UU No. 6 Tahun 2023
5	Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2001 Nomor 128, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4146);	Tidak ada perubahan	Tidak ada perubahan
6	Peraturan Pemerintah Nomor 67 Tahun 2002 tentang Badan Pengatur Penyediaan dan Pendistribusian Bahan Bakar Minyak dan Kegiatan Usaha Pengangkutan Gas Bumi Melalui Pipa (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 141, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4253);	Peraturan Pemerintah Nomor 67 Tahun 2002 tentang Badan Pengatur Penyediaan dan Pendistribusian Bahan Bakar Minyak dan Kegiatan Usaha Pengangkutan Gas Bumi melalui Pipa (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 141, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4253) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 49 Tahun 2012 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 67 Tahun 2002 tentang Badan Pengatur Penyediaan dan Pendistribusian Bahan Bakar Minyak dan Kegiatan Usaha Pengangkutan Gas Bumi melalui Pipa (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 95, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5308);	Menambahkan perubahan PP No. 67 Tahun 2002 yaitu PP No. 49 Tahun 2012

NO	DASAR HUKUM	PERUBAHAN/ PENAMBAHAN	CATATAN
7	Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2004 tentang Kegiatan Usaha Hilir Minyak dan Gas Bumi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 124, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4436);	Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2004 tentang Kegiatan Usaha Hilir Minyak dan Gas Bumi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 124, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4436) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2009 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2004 tentang Kegiatan Usaha Hilir Minyak dan Gas Bumi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 59, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4996);	Menambahkan perubahan PP No. 36 Tahun 2004 yaitu PP No. 30 Tahun 2009
8	Keputusan Presiden Nomor 86 Tahun 2002 tanggal 30 Desember Tahun 2002 tentang Pembentukan Badan Pengatur Penyediaan dan Pendistribusian Bahan Bakar Minyak dan Kegiatan Usaha Pengangkutan Gas Bumi Melalui Pipa;	Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 42, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6644);	Menambahkan PP No. 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan
9	Keputusan Presiden Nomor 27/P Tahun 2007 tanggal 23 April Tahun 2007;	Keputusan Presiden Nomor 86 Tahun 2002 tentang Pembentukan Badan Pengatur Penyediaan dan Pendistribusian Bahan Bakar Minyak dan Kegiatan Usaha Pengangkutan Gas Bumi melalui Pipa sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 45 Tahun 2012 tentang Perubahan atas Keputusan Presiden Nomor 86 Tahun 2002 tentang Pembentukan Badan Pengatur Penyediaan dan Pendistribusian Bahan Bakar Minyak dan Kegiatan Usaha Pengangkutan Gas Bumi melalui Pipa (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 103);	Menambahkan perubahan Kepres No. 86 Tahun 2002 yaitu Perpres No. 45 Tahun 2012

NO	DASAR HUKUM	PERUBAHAN/ PENAMBAHAN	CATATAN
10	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2002 tanggal 7 Agustus 2002 tentang Penyelenggaraan Bandar Udara Umum;	Keputusan Presiden Nomor 99/P Tahun 2021 tentang Pemberhentian dan Pengangkatan Ketua dan Anggota Komite Badan Pengatur Penyediaan dan Pendistribusian Bahan Bakar Minyak dan Kegiatan Usaha Pengangkutan Gas Bumi Melalui Pipa;	Sesuai dengan Kepres Komite BPH Migas periode tahun 2021-2025
11	Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor: 0007 Tahun 2005 tanggal 21 April 2005 tentang Persyaratan dan Pedoman Pelaksanaan Izin Usaha Dalam Kegiatan Usaha Hilir Minyak dan Gas Bumi;		
12	Peraturan Badan Pengatur Hilir Minyak dan Gas Bumi Nomor 06/P/BPH MIGAS/III/2005 tanggal 24 Maret 2005 tentang Pedoman Pemanfaatan Bersama Fasilitas Pengangkutan dan Penyimpanan Bahan Bakar Minyak serta Fasilitas Penunjangnya Milik Badan Usaha;	Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 29 Tahun 2017 tentang Perizinan Pada Kegiatan Usaha Minyak Dan Gas Bumi (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 569) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 52 Tahun 2018 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 29 Tahun 2017 tentang Perizinan Pada Kegiatan Usaha Minyak Dan Gas Bumi (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 1711);	Permen ESDM No. 29 Tahun 2017 sebagaimana telah diubah dengan Permen ESDM No. 52 Tahun 2018
13	Peraturan Badan Pengatur Hilir Minyak dan Gas Bumi Nomor 07/P/BPH MIGAS/IX/2005 tanggal 30 September 2005 tentang Pengaturan dan Pengawasan Penyediaan dan Pendistribusian Bahan Bakar Minyak;	Tidak ada perubahan	Tidak ada perubahan

## 12.3 ANALISIS PER PASAL DAN AYAT

### 1. Pasal 1 Angka 5

Tabel 12.4 Pasal 1 Angka 5

Rumusan Awal	Usulan Perubahan
Izin Usaha Niaga Umum BBM adalah Izin yang diberikan oleh Menteri kepada Badan Usaha yang melaksanakan kegiatan Usaha Niaga Umum (Wholesale) BBM.	Izin Usaha Niaga Minyak dan Gas Bumi adalah Izin yang diberikan oleh Menteri kepada Badan Usaha yang melaksanakan kegiatan Usaha Niaga Minyak dan Gas Bumi.

**Pros:** Melakukan pembaharuan istilah dengan mengacu pada peraturan terbaru yaitu Peraturan Menteri ESDM No. 52 Tahun 2018 Perubahan Atas Peraturan Menteri Energi Dan Sumber Daya Mineral Nomor 29 Tahun 2017 Tentang Perizinan Pada Kegiatan Usaha Minyak Dan Gas Bumi pada Pasal 3 huruf f

**Cons:** Tidak ada

**Resiko:** Tidak ada

### 2. Pasal 1 Angka 5

Tabel 12.5 Pasal 1 Angka 9

Rumusan Awal	Usulan Perubahan
Bandar Udara adalah Lapangan terbang yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang dan/ atau bongkar muat kargo dan/ atau pos, serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antar moda transportasi.	Bandar Udara adalah Kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat Pesawat Udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

**Pros:** Melakukan pembaharuan istilah dengan mengacu pada peraturan terbaru yaitu Peraturan Pemerintah No. 32 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan pada Pasal 1 Angka 24

**Cons:** Tidak ada

**Resiko:** Tidak ada

### 3. Pasal 2

Tabel 12.6 Pasal 2

Rumusan Awal	Usulan Perubahan
Kegiatan usaha Penyediaan dan Pendistribusian <b>BBM</b> Penerbangan terbuka di setiap Bandar Udara bagi seluruh Badan Usaha yang memenuhi persyaratan dengan tetap memperhatikan prinsip persaingan sehat, wajar dan transparan.	Kegiatan usaha Penyediaan dan Pendistribusian <b>BBM</b> Penerbangan terbuka di setiap Bandar Udara bagi seluruh Badan Usaha yang memenuhi persyaratan dengan tetap memperhatikan prinsip persaingan sehat, wajar dan transparan.

**Pros:** Memperjelas istilah dengan tidak menggunakan singkatan

**Cons:** Tidak ada

**Resiko:** Tidak ada

### 4. Pasal 3

Tabel 12.7 Pasal 3

Penambahan Ayat
(4) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) dapat menggunakan produksi kilang impor apabila kilang dalam negeri tidak dapat memenuhi permintaan.

**Pros:** Penambahan ayat (4) tersebut untuk menegaskan bahwa kata 'wajib' pada Pasal 3 ayat (3) tidak mutlak namun tergantung pada kemampuan kilang dalam negeri.

**Cons:** Tidak ada

## 5. Pasal 4

Tabel 12.8 Pasal 4

Rumusan Awal	Usulan Penambahan
<p>Badan Usaha yang melaksanakan Penyediaan dan Pendistribusian BBM Penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) wajib memenuhi persyaratan umum sebagai berikut:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>Terdaftar pada Badan Pengatur yang dibuktikan dengan Nomor Registrasi Usaha (NRU);</li><li>Memiliki jaminan asuransi dalam Penyediaan dan Pendistribusian BBM Penerbangan;</li><li>Mendayagunakan Sumber Daya Manusia yang memenuhi kompetensi yang dipersyaratkan secara nasional dengan memiliki Sertifikat Tenaga Teknik Khusus Aviasi dari Lembaga Sertifikasi Profesi yang sudah terakreditasi oleh Badan Nasional Sertifikasi Profesi;</li><li>Mengutamakan Sumber Daya Manusia (SDM) dari dalam negeri;</li></ol> <p>Mematuhi peraturan dan perundangan yang berlaku.</p>	<p>Badan Usaha yang melaksanakan Penyediaan dan Pendistribusian BBM Penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) wajib memenuhi persyaratan umum sebagai berikut:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>Memiliki Izin Usaha Niaga Minyak dan Gas Bumi;</li><li>Terdaftar pada Badan Pengatur yang dibuktikan dengan Nomor Registrasi Usaha (NRU);</li><li>Memiliki jaminan asuransi dalam Penyediaan dan Pendistribusian BBM Penerbangan;</li><li>Mendayagunakan Sumber Daya Manusia yang memenuhi kompetensi yang dipersyaratkan secara nasional dengan memiliki Sertifikat Tenaga Teknik Khusus Aviasi dari Lembaga Sertifikasi Profesi yang sudah terakreditasi oleh Badan Nasional Sertifikasi Profesi;</li><li>Mengutamakan Sumber Daya Manusia (SDM) dari dalam negeri;</li><li>Mematuhi peraturan dan perundangan yang berlaku.</li></ol>

**Pros:** Penambahan ini menegaskan bahwa Badan Usaha yang ingin melakukan penyediaan dan pendistribusian Bahan Bakar Minyak Penerbangan memang harus memiliki izin tersebut.

**Cons:** Tidak ada

**Resiko:** Tidak ada

## 6. Pasal 7 Ayat (1)

Tabel 12.9 Pasal 7 Ayat (1)

Rumusan Awal	Usulan Perubahan dan Penambahan
<p>(1) Badan Usaha yang akan melakukan Kegiatan Penyediaan dan Pendistribusian BBM Penerbangan wajib:</p> <p>memiliki dan/atau menguasai jaringan Penyediaan dan Pendistribusian BBM Penerbangan nasional dan/atau internasional untuk menjamin kontinuitas suplai;</p> <p>memiliki pengalaman sendiri dalam kegiatan pelayanan pengisian pesawat udara (into plane services) sekurang-kurangnya di tiga Bandar Udara internasional;</p> <p>melaporkan secara tertulis rencana kegiatan Penyediaan dan Pendistribusian BBM Penerbangan kepada Badan Pengatur.</p>	<p>(1) Badan Usaha yang akan melakukan Kegiatan Penyediaan dan Pendistribusian BBM Penerbangan wajib:</p> <p>a. memiliki dan/atau menguasai jaringan Penyediaan dan Pendistribusian BBM Penerbangan nasional dan/atau internasional untuk menjamin kontinuitas suplai;</p> <p>b. memiliki pengalaman sendiri dalam kegiatan pelayanan pengisian pesawat udara (into plane services);</p> <p>c. melaporkan secara tertulis rencana kegiatan Penyediaan dan Pendistribusian BBM Penerbangan kepada Badan Pengatur.</p> <p>d. Memenuhi standar dan ketentuan nasional dan internasional.</p> <p>e. Memiliki keanggotaan pada Joint Inspection Group</p>

### Pros:

- Kata 'sendiri' dihilangkan untuk mengakomodir Badan Usaha yang mempunyai pengalaman namun berupa pengalaman bersama/kerjasama dengan Badan Usaha lain;
- Tidak semua Badan Usaha memiliki pengalaman minimal di tiga bandara internasional sehingga sebaiknya syarat tersebut dihilangkan;
- Penambahan pada huruf d karena standar dan ketentuan nasional dan internasional sangat diperhatikan oleh maskapai sebagai pengguna;
- Penambahan pada huruf e karena keanggotaan pada Joint Inspection Group penting karena merupakan organisasi internasional yang mengembangkan standar terkait BBM Penerbangan.

### Cons:

Pengalaman sendiri di minimal 3 bandara internasional mungkin diperlukan agar Badan Usaha benar-benar sudah mapan dan terbiasa melakukan operasional bisnis BBM Penerbangan;

### Resiko:

Sektor penerbangan membutuhkan pengalaman yang mapan, kehati-hatian, dan ketelitian agar operasional penerbangan tidak terganggu serta terkait dengan keselamatan penerbangan sipil.

## 7. Pasal 7 Ayat (2)

Tabel 12.10 Pasal 7 Ayat (2)

Rumusan Awal	Usulan Perubahan
(2) Bagi Badan Usaha yang belum mempunyai pengalaman <b>wajib</b> bekerjasama dengan pihak lain yang telah berpengalaman dalam kegiatan pelayanan pengisian pesawat udara ( <i>into plane services</i> ) <b>sekurang-kurangnya di tiga Bandar Udara internasional.</b>	(2) Bagi Badan Usaha yang belum mempunyai pengalaman dapat bekerjasama dengan pihak lain yang telah berpengalaman dalam kegiatan pelayanan pengisian pesawat udara ( <i>into plane services</i> ).

**Pros:**

- Menghilangkan kesan monopoli dengan merubah kata 'wajib' menjadi 'dapat'
- Kata 'dapat' artinya bersifat pilihan bagi Badan Usaha, walaupun sebenarnya pada ayat (1) di atasnya sebenarnya tetap mengunci dengan syarat-syarat.
- Tidak semua Badan Usaha berpengalaman di minimal tiga bandara internasional.

**Cons:**

Pengalaman sendiri di minimal 3 bandara internasional mungkin diperlukan agar Badan Usaha benar-benar sudah mapan dan terbiasa melakukan operasional bisnis BBM Penerbangan;

**Resiko:**

- Badan Usaha baru salah mengartikan kata 'dapat' pada ayat tersebut menjadi sebebas-bebasnya padahal tetap harus mengacu pada ayat (1) sehingga apabila tidak mampu memenuhinya, kerjasama sebenarnya merupakan satu-satunya jalan.
- Sektor penerbangan membutuhkan pengalaman yang mapan, kehati-hatian, dan ketelitian agar operasional penerbangan tidak terganggu serta terkait dengan keselamatan penerbangan sipil.

**8. Pasal 8 Ayat (1)**

**Tabel 12.11 Pasal 8 Ayat (1)**

<b>Rumusan Awal</b>	<b>Usulan Perubahan</b>
(1) Badan Usaha yang akan melakukan kegiatan Penyediaan dan Pendistribusian BBM Penerbangan pada Bandar Udara yang telah dilayani oleh suatu Badan Usaha <b>wajib</b> melakukan kerjasama dengan Badan Usaha yang telah beroperasi di Bandar Udara tersebut.	(1) Badan Usaha yang akan melakukan kegiatan Penyediaan dan Pendistribusian BBM Penerbangan pada Bandar Udara yang telah dilayani oleh suatu Badan Usaha <b>dapat</b> melakukan kerjasama dengan Badan Usaha yang telah beroperasi di Bandar Udara tersebut.

**Pros:**

- Menghilangkan kesan monopoli dengan merubah kata 'wajib' menjadi 'dapat'
- Kata 'dapat' artinya bersifat pilihan bagi Badan Usaha

**Cons:**

- Badan Usaha baru dapat menjalankan kegiatannya tanpa harus bekerjasama dengan Badan Usaha yang telah ada asalkan telah memenuhi seluruh persyaratan lainnya;
- Dikaitkan dengan Etika Bisnis.

**Resiko:**

- Tumpang tindih terkait infrastruktur BBM Penerbangan;

Alternatif Apabila Kata Wajib Dipertahankan

Apabila diputuskan bahwa kata 'wajib' harus tetap dipertahankan, Badan Pengatur perlu menambahkan penjelasan komperhensif pada peraturan tersebut mengapa terdapat kewajiban bagi Badan Usaha baru untuk bekerja sama dengan Badan Usaha yang telah ada untuk memberi pemahaman se jelas-jelasnya dan menghindari kesan adanya monopoli.

**9. Pasal 10****Tabel 12.12 Pasal 10**

<b>Rumusan Awal</b>	<b>Usulan Perubahan</b>
<p>(1) Badan Pengatur menetapkan kewajiban Badan Usaha yang melakukan Penyediaan dan Pendistribusian BBM Penerbangan di Bandar Udara yang volume kebutuhan BBM Penerbangannya besar untuk melaksanakan kegiatan Penyediaan dan Pendistribusian BBM Penerbangan di Bandar Udara yang volume kebutuhan BBM Penerbangannya rendah.</p> <p>(2) <b>Ketentuan lebih lanjut mengenai kewajiban Badan Usaha sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ditetapkan dalam Peraturan Badan Pengatur tersendiri.</b></p>	<p>(1) Badan Pengatur menetapkan kewajiban Badan Usaha yang melakukan Penyediaan dan Pendistribusian BBM Penerbangan di Bandar Udara yang volume kebutuhan BBM Penerbangannya besar untuk melaksanakan kegiatan Penyediaan dan Pendistribusian BBM Penerbangan di Bandar Udara yang volume kebutuhan BBM Penerbangannya rendah.</p>

**Pros:** Ketentuan lebih lanjut sebaiknya dimuat saja langsung dalam Peraturan BPH Migas tersebut untuk memperinci peraturan tersebut.

**Cons:** Tidak ada

**Resiko:** Tidak ada

## 10. Pasal 16

Tabel 12.13 Pasal 16

Rumusan Awal	Catatan
Pelaksanaan Penyediaan dan Pendistribusian BBM Penerbangan yang dilakukan oleh Badan Usaha sebelum berlakunya Peraturan ini wajib menyesuaikan dengan ketentuan dalam Peraturan ini paling lambat tanggal 1 Januari 2009.	Kegiatan Penyediaan dan Pendistribusian Bahan Bakar Minyak Penerbangan yang telah berjalan selama ini perlu diakomodir melalui penyesuaian pada Ketentuan Peralihan.

**Pros:** Ketentuan Peralihan mengakomodir kegiatan yang telah berjalan selama ini.

**Cons:** Tidak ada

**Resiko:** Tidak ada

## 12.4 PERBEDAAN KATA “DAPAT” DAN “MENGUTAMAKAN” DALAM BAHASA HUKUM

Sebagaimana yang dicatat pada diskusi mengenai review atas Peraturan BPH Migas No. 13 Tahun 2008 pada tanggal 11 Desember 2024, dimana Bapak Ir. Basuki Trikora Putra selaku Komite BPH Migas mengusulkan penggunaan kata dapat yang menggantikan kata wajib menjadi kata “mengutamakan”. menghargai pihak yang telah menjalankan penyediaan tersebut sebelumnya.

Menurut Bapak Ir. Basuki Trikora Putra selaku Komite di BPH Migas, penggunaan kata "mengutamakan" akan dapat merepresentasikan etika bisnis yang lebih baik karena bagaimanapun pihak yang telah melaksanakan penugasan maupun penunjukan selama ini telah memberikan kontribusi dalam penyediaan BBM Avtur dengan handal. Istilah mengutamakan akan mendorong pihak yang mengusulkan untuk tetap menghargai pihak yang telah menjalankan penyediaan tersebut sebelumnya.

Dalam konteks bahasa hukum, kata-kata seperti "dapat" dan "mengutamakan" memiliki implikasi yang berbeda dalam hal kewajiban, pilihan, dan prioritas. Berikut adalah perbedaan utama antara keduanya:

#### 1. "Dapat"

- **Makna:** Menunjukkan sifat opsional atau kemungkinan. Dalam bahasa hukum, kata "dapat" biasanya memberikan kewenangan atau kebebasan kepada pihak tertentu untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu.
- **Implikasi Hukum:** Tidak bersifat mengikat atau wajib. Artinya, pelaksanaan tindakan yang disebutkan tergantung pada pertimbangan pihak yang berwenang.
- Contoh dalam Hukum:  
*"Pejabat yang berwenang dapat memberikan dispensasi dalam kondisi tertentu."*  
Artinya, memberikan dispensasi adalah pilihan, bukan kewajiban.

#### 2. "Mengutamakan"

- **Makna:** Menunjukkan prioritas yang harus diberikan terhadap sesuatu, tetapi tidak berarti meniadakan hal lain. Dalam bahasa hukum, kata ini menunjukkan bahwa suatu hal perlu didahulukan atau diberi perhatian lebih besar dibandingkan hal lainnya.
- **Implikasi Hukum:** Ada kewajiban relatif untuk memberikan prioritas, meskipun tidak bersifat mutlak. Ketidakutamaan terhadap hal yang disebutkan bisa menimbulkan konsekuensi hukum jika tidak ada alasan yang sah.

- Contoh dalam Hukum:

"Pemerintah mengutamakan penggunaan produk dalam negeri dalam pengadaan barang dan jasa."

Artinya, pemerintah wajib memberikan prioritas pada produk dalam negeri, tetapi masih dapat mempertimbangkan produk lain jika diperlukan.

Secara ringkas, perbedaan utama penggunaan kata "dapat" dan "mengutamakan" berdasarkan beberapa aspek dapat dilihat pada tabel berikut ini:

**Tabel 12.14 Tabel Ringkasan Rekomendasi Peraturan**

Aspek	Dapat	Mengutamakan
<b>Sifat</b>	Opsional, kebebasan memilih	Prioritas, kewajiban relatif
<b>Implikasi</b>	Tidak wajib	Ada kewajiban memberikan prioritas
<b>Fleksibilitas</b>	Sangat fleksibel	Masih fleksibel, tapi terbatas
<b>Konsekuensi Hukum</b>	Tidak melanggar jika tidak dilakukan	Berpotensi melanggar jika prioritas diabaikan tanpa alasan yang sah

#### Contoh dalam Konteks yang Sama

- a. "Pemerintah **dapat** memberikan subsidi kepada petani."

Artinya: Pemerintah memiliki pilihan untuk memberikan subsidi, tetapi tidak diwajibkan.

- b. "Pemerintah **mengutamakan** pemberian subsidi kepada petani."

Artinya: Pemerintah wajib memberikan prioritas kepada petani, meskipun tidak mutlak menolak kelompok lain.

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad

Nuzul Fajri  
Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul

Fajri  
Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul

Fajri  
Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul

Fajri

# KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

# 13

## 13.1 KESIMPULAN

### A. KOMPONEN HARGA TIKET DAN HARGA AVTUR

1. Harga tiket terbentuk atas beberapa komponen biaya, antara lain: tarif dasar, biaya pajak, biaya tambahan maskapai, biaya layanan dan biaya opsional
2. Komponen biaya bahan bakar avtur proporsinya adalah **sebesar 35,8%** (Berdasarkan Direktorat Angkutan Udara) dan **sebesar 24,7%** berdasarkan rata-rata penerbangan international.
3. Setelah dilakukan simulasi konsumsi bahan bakar pada sample beberapa penerbangan domestic yang ada, baik untuk tujuan bisnis maupun tujuan wisata, harga tiket pada level terendah maupun tertinggi, **tingginya harga tiket penumpang pesawat tidak dipengaruhi oleh harga bahan bakar avtur.**
4. Harga Avtur mengikuti aturan yang dikeluarkan oleh Kementerian ESDM dengan formula : Mean Of Platts Singapore (MOPS) + Rp 3.581/liter + Margin (10% dari harga dasar)
5. Selain harga avtur yang telah ditetapkan oleh Pemerintah RI, pengelola bandar udara dalam hal ini PT. Angkasa Pura juga mengenakan biaya berupa throughput fee yang besarnya berbeda-beda di setiap bandar udara di Indonesia. Besaran throughput fee antara Rp. 5 per liter sampai Rp. 33 per liter nya yang disalurkan ke pesawat-pesawat milik Maskapai yang mengisi BBM di bandar udara.
6. Realisasi harga Avtur dalam kurun waktu setahun ke belakang yang dijual oleh Badan Usaha pada beberapa periode lebih rendah dibandingkan dengan harga Avtur yang dijual di Negara lain khususnya di Singapore.
7. Harga publikasi Pertamina sebagai Badan Usaha juga ditemukan lebih rendah dibandingkan harga publikasi salah satu penyedia global di Bandar Udara Soekarno Hatta dikarenakan harga publikasi Shell tidak terdapat regulasi tarif batas atas dan dapat meningkatkan leverage harga sesuai dengan skala ekonomisnya.

## B. REGULASI DAN STANDAR DISTRIBUSI AVTUR

1. Proses Bisnis rantai pasok Avtur dibagi dalam 3 tahapan, yakni: **Pengadaan, Penyimpanan dan Penyaluran** ke Pesawat dengan beberapa alternatif jalur distribusi sebagai berikut:
  - Refinery → Tanker → Aviation Fuel Dispenser → Pesawat
  - Refinery → Tanker → Aviation Fuel Bridger → Aviation Fuel Depo → Dispenser → Pesawat
  - Refinery → Tanker → Inter. Depo → (Pipeline/Bridger/Tanker) → Aviation Fuel Depo → Dispenser → Pesawat
  - Refinery → Pipeline → Inter. Depo → (Bridger/RTW) → Aviation Fuel Depo → Dispenser → Pesawat
  - Refinery → Bridger → Aviation Fuel Depo → Dispenser → Pesawat
2. Pertamina sebagai Badan Usaha yang memasok Avtur memiliki 11 **Channel of Distribution (COD)** untuk mendistribusikan avtur dari Refinery ke Dispenser yang tersebar di beberapa area di Indonesia. Masing-masing COD dapat mendistribusikan ke beberapa bandar udara.
3. Produk Avtur yang di supply ke pesawat harus mengikuti standar kualitas avtur yang berlaku secara international antara lain:
  - a) International Standard Aviation Fuel Industry
  - b) International Community Involment
  - c) Certified Integrated ISO Management System
  - d) NACA Certified – Aviation Fuel Operational Excellence
4. Peraturan yang mengatur penjualan dan distribusi Avtur di Indonesia adalah:
  - a) PP No 36 Tahun 2004 : **Kegiatan Usaha Hilir Minyak dan Gas Bumi**
  - b) PP No 191 Tahun 2014 : **Penyediaan Pendistribusian dan Harga Jual Eceran Bahan Bakar Minyak**
  - c) Kep. Men. ESDM No. 21K/10/MEM/2022 : **Penyediaan, Pengelolaan dan Pendistribusian Bahan bakar Minyak**

d) Per.Men. Perhubungan No. PM 21 Tahun 2017 :

**Penyelenggaraan Transportasi Udara**

e) Peraturan BPH Migas No. 02/P3JBT/BPH Migas 2015 **Pengaturan & Pengawasan Penyediaan BBM Penerbangan**

f) UU No 22 Tahun 2001 : **Pengawasan Distribusi Bahan Bakar di Indonesia**

5. Badan Usaha provider avtur wajib memenuhi persyaratan umum sebagai berikut (sesuai Peraturan BPH Migas Nomor 13 Tahun 2008, Pasal 4) :

a) Terdaftar pada Badan Pengatur yang dibuktikan dengan Nomor Registrasi Usaha (NRU)

b) Memiliki jaminan asuransi dalam Penyediaan dan Pendistribusian BBM Penerbangan

c) Mendayagunakan Sumber Daya Manusia yang memenuhi kompetensi yang dipersyaratkan secara nasional dengan memiliki Sertifikat Tenaga Teknis Khusus Aviasi dari Lembaga Sertifikasi Profesi yang sudah terakreditasi oleh Badan Nasional Sertifikasi Profesi

d) Mengutamakan Sumber Daya Manusia (SDM) dari dalam negeri

e) Mematuhi peraturan dan perundangan yang berlaku

6. Standard spesifikasi avtur mengacu kepada standar nasional Annex 6 dan Annex 16 ICAO, IATA Fuel Standard, ASTM D1655, ASTM D7566, ISO 9001 dan ISO 14001.

7. Badan Usaha provider avtur wajib (sesuai Peraturan BPH Migas Nomor 13 Tahun 2008, Pasal 7 ayat (1)) :

a) Memiliki dan/atau menguasai jaringan Penyediaan dan Pendistribusian BBM Penerbangan nasional dan/atau internasional untuk menjamin kontinuitas suplai

b) Memiliki pengalaman sendiri dalam kegiatan pelayanan pengisian pesawat udara (*into plane services*).

c) Melaporkan secara tertulis rencana kegiatan Penyediaan dan Pendistribusian BBM Penerbangan kepada Badan Pengatur.

8. Badan Usaha provider avtur yang belum mempunyai pengalaman dapat bekerjasama dengan pihak lain yang telah berpengalaman dalam kegiatan pelayanan pengisian pesawat udara (into plane services) (sesuai Peraturan BPH Migas Nomor 13 Tahun 2008, Pasal 7 ayat (2))
9. Badan Usaha wajib melakukan Kerjasama (sesuai aturan BPH Migas Nomor 13 Tahun 2008, Pasal 8) :
  - a) Badan usaha yang akan melakukan kegiatan Penyediaan dan Pendistribusian BBM Penerbangan pada Bandar Udara yang telah dilayani oleh suatu Badan Usaha **dapat** melakukan Kerjasama dengan Badan Usaha yang telah beroperasi di Bandar Udara tersebut.
  - b) Dalam hal tidak tercapai kesepakatan untuk bekerjasama antara Badan Usaha yang telah beroperasi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dengan Badan Usaha yang baru, Badan Pengatur yang dapat menetapkan ketentuan lain dengan memperhatikan pertimbangan aspek teknis, ekonomis dan kepentingan nasional
  - c) Badan Usaha yang akan melakukan kegiatan Penyediaan dan Pendistribusian BBM Penerbangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) wajib melaporkan kepada Badan Pengatur
10. Badan Usaha wajib memiliki cadangan operasional BBM Penerbangan sebagai bagian dari cadangan nasional BBM Penerbangan yang berada di dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) (sesuai Peraturan BPH Migas Nomor 13 Tahun 2008, Pasal 11 ayat (1)). Besarnya cadangan operasional BBM Penerbangan sekurang-kurangnya thruput per hali dikalikan dua kali waktu edar (round trip) ditambah cadangan kritis sekurang-kurangnya 3 (tiga) hari (sesuai Peraturan BPH Migas Nomor 13 Tahun 2008, Pasal 11 ayat (2))

## C. FAKTOR PENYEBAB TINGGINYA HARGA AVTUR DI INDONESIA

Tingginya harga avtur di Indonesia dapat disebabkan oleh berbagai faktor yang melibatkan aspek internal dan eksternal. Berikut adalah beberapa penyebab utama:

1. Struktur Pasar dan Monopoli
  - Di Indonesia, distribusi avtur sebagian besar dikuasai oleh satu perusahaan, yaitu Pertamina. Struktur pasar yang monopolistik ini membuat persaingan harga terbatas. Namun pada dasarnya monopoli yang dilakukan disebabkan oleh factor alamii dan wajar karena Pertamina adalah satu-satunya perusahaan yang memiliki infrastruktur yang paling handal dan menjangkau seluruh wilayah di Indonesia.
  - Rendahnya persaingan dapat menyebabkan harga avtur lebih tinggi dibandingkan pasar dengan banyak penyedia layanan.
2. Biaya Logistik yang Tinggi
  - Indonesia adalah negara kepulauan, sehingga distribusi avtur ke berbagai wilayah membutuhkan infrastruktur logistik yang kompleks dan mahal.
  - Ketergantungan pada transportasi laut dan darat meningkatkan biaya distribusi ke bandara-bandara kecil atau terpencil.
3. Kebijakan Pajak dan Regulasi
  - Pajak bahan bakar dan regulasi pemerintah turut memengaruhi harga avtur. Misalnya, biaya bea masuk, retribusi, atau pungutan tertentu di sektor energi.
  - Bandara juga mengenakan biaya tambahan untuk penyimpanan dan distribusi avtur.
  - Peraturan Pemerintah – Pemerintah memiliki peranan yang sangat besar dalam memberikan ruang untuk terciptanya persaingan yang bagus bagi pemasaran avtur.
4. Kurs Rupiah terhadap Dolar AS

- Avtur adalah komoditas internasional yang diperdagangkan dalam dolar AS.
  - Melemahnya nilai tukar rupiah terhadap dolar meningkatkan harga avtur di pasar domestik.
5. Harga Minyak Mentah Global
- Harga avtur berkorelasi dengan harga minyak mentah dunia. Jika harga minyak mentah naik, harga avtur juga ikut meningkat.
  - Fluktuasi harga minyak seringkali dipengaruhi oleh geopolitik dan keputusan negara-negara penghasil minyak.
6. Ketergantungan pada Impor
- Meskipun Indonesia adalah produsen minyak, beberapa komponen avtur atau bahan pendukung lainnya mungkin masih diimpor. Ketergantungan ini memperbesar dampak dari fluktuasi harga internasional dan kurs mata uang.
7. Efisiensi Infrastruktur Penyimpanan
- Beberapa bandara di Indonesia memiliki infrastruktur penyimpanan dan distribusi yang kurang efisien, sehingga menambah biaya operasional.
8. Permintaan Pasar Domestik
- Permintaan avtur di Indonesia cukup tinggi karena jumlah penerbangan domestik yang besar. Namun, permintaan tinggi ini tidak diimbangi dengan efisiensi distribusi, yang dapat menekan harga ke level lebih rendah.

#### **D. PERAN PT. PERTAMINA (PERSERO)**

PT. Pertamina (Persero) memiliki peran strategis dalam penyediaan avtur di Indonesia, sebagai perusahaan energi nasional yang memonopoli distribusi bahan bakar penerbangan (avtur) di pasar domestik. Berikut adalah peran utama PT. Pertamina dalam hal ini:

##### **1. Produsen dan Distributor Utama Avtur**

- Pertamina bertanggung jawab untuk memproduksi avtur melalui kilang minyaknya, seperti di Kilang Balongan, Cilacap, dan Dumai.

- Avtur kemudian didistribusikan ke bandara-bandara di seluruh Indonesia melalui sistem logistik yang terintegrasi, termasuk terminal BBM, tangki penyimpanan, dan fasilitas hydrant.

## **2. Penyedia Infrastruktur Avtur di Bandara**

- Pertamina mengelola fasilitas pengisian avtur di hampir seluruh bandara di Indonesia, termasuk hydrant dispenser dan truk pengisian.
- Infrastruktur ini memastikan ketersediaan avtur sesuai kebutuhan operasional maskapai.

## **3. Penjamin Ketersediaan Energi Penerbangan**

- Sebagai penyedia tunggal avtur di Indonesia, Pertamina memiliki kewajiban untuk memastikan kelancaran pasokan, termasuk ke wilayah terpencil atau daerah yang sulit dijangkau.
- Hal ini penting untuk mendukung konektivitas nasional, terutama di wilayah yang bergantung pada transportasi udara.

## **4. Penentuan Harga Avtur**

- Pertamina menetapkan harga jual avtur berdasarkan mekanisme harga internasional (Mean of Platts Singapore/MOPS) yang disesuaikan dengan faktor logistik, biaya operasional, dan pajak lokal.
- Harga ini memiliki dampak langsung terhadap biaya operasional maskapai penerbangan di Indonesia.

## **5. Dukungan terhadap Kebijakan Energi Nasional**

- Pertamina mendukung upaya pemerintah dalam diversifikasi energi dan pengembangan bahan bakar ramah lingkungan, seperti bioavtur.
- Langkah ini sejalan dengan komitmen Indonesia untuk mengurangi emisi karbon di sektor penerbangan.

## **6. Kolaborasi dengan Pemangku Kepentingan**

- Pertamina bekerja sama dengan Angkasa Pura, Otoritas Bandara, dan maskapai untuk memastikan kelancaran operasional di lapangan.
- Koordinasi ini mencakup aspek keamanan, keselamatan, dan kualitas avtur yang dipasok.

## **E. PENGARUH BANDAR UDARA DAN INFRASTRUKTUR PENYALURAN AVTUR**

- Pengelola bandara memiliki peran strategis dalam pembentukan harga avtur melalui berbagai mekanisme, termasuk penyediaan infrastruktur, penetapan tarif, koordinasi dengan penyedia avtur dan regulator, mitigasi risiko, dan adopsi teknologi. Keputusan dan kebijakan yang diambil oleh pengelola bandara dapat berdampak langsung pada stabilitas harga avtur, yang pada gilirannya memengaruhi biaya operasional maskapai dan harga tiket penerbangan.
- Dengan manajemen yang efisien dan pendekatan yang holistik, pengelola bandara dapat membantu menciptakan ekosistem yang mendukung efisiensi operasional maskapai dan keterjangkauan transportasi udara. Sebaliknya, kebijakan yang kurang tepat atau pengelolaan yang tidak efisien dapat memicu kenaikan harga avtur, yang pada akhirnya dapat merugikan maskapai dan masyarakat. Oleh karena itu, pengelola bandara perlu terus berinovasi dan berkolaborasi untuk memastikan keberlanjutan industri penerbangan dalam jangka panjang.
- Terdapat Fuel throughput charge yang disesuaikan dengan kebijakan masing-masing Bandar Udara di Indonesia seperti yang tertinggi ada di Bandara Internasional Soekarno Hatta sebesar Rp 33/liter. Mengacu pada simulasi untuk penerbangan Jakarta ke Surabaya dengan konsumsi 4.243 liter maka apabila dalam rupiah sebesar Rp 140.019 dan tidak signifikan terhadap kenaikan harga tiket.

## **F. POTENSI PENERAPAN MULTI PROVIDER**

Implementasi sistem multi provider dalam penyediaan avtur menawarkan potensi besar untuk meningkatkan efisiensi, fleksibilitas, dan keberlanjutan dalam industri penerbangan. Namun, keberhasilannya bergantung pada kemampuan untuk mengelola tantangan seperti kompleksitas logistik, regulasi, dan risiko pasokan. Dengan memanfaatkan peluang seperti investasi infrastruktur,

kemitraan strategis, dan adopsi teknologi, sistem ini dapat memberikan manfaat yang signifikan bagi maskapai penerbangan dan seluruh ekosistem industri. Oleh karena itu, pendekatan kolaboratif antara penyedia bahan bakar, maskapai, regulator, dan pemangku kepentingan lainnya sangat diperlukan untuk memastikan keberhasilan implementasi sistem multi provider ini.

## **G PELUANG REVISI PERATURAN BPH MIGAS NO. 13 TAHUN 2008**

Revisi terhadap Peraturan BPH Migas No. 13 Tahun 2008, khususnya dalam konteks penyediaan dan distribusi avtur, dapat membuka peluang besar bagi lebih banyak penyedia layanan (provider) untuk ikut berkontribusi.

Berikut adalah poin-poin yang dapat menjadi dasar peluang revisi tersebut:

### **Memperluas Persaingan Sehat**

- Kondisi Saat Ini: Regulasi yang ada dapat dianggap membatasi ruang gerak provider baru untuk masuk ke pasar distribusi avtur, mengingat adanya keterbatasan terkait lisensi, infrastruktur, atau persyaratan administratif.
- Peluang Revisi: Melonggarkan persyaratan masuk pasar dengan tetap mempertahankan standar keselamatan dan kualitas. Hal ini dapat mendorong kompetisi yang sehat, yang pada akhirnya menekan biaya dan memberikan keuntungan kepada konsumen (maskapai penerbangan).

### **Peningkatan Efisiensi Operasional**

- Kondisi Saat Ini: Pemusatan distribusi avtur pada sejumlah kecil provider dapat menciptakan monopoli atau oligopoli, yang berpotensi menurunkan efisiensi operasional.
- Peluang Revisi: Memberikan kesempatan kepada provider lain, termasuk perusahaan lokal atau penyedia inovatif, untuk meningkatkan efisiensi distribusi. Misalnya, penggunaan teknologi berbasis digital dalam logistik avtur.

### **Diversifikasi Sumber Pasokan**

- Kondisi Saat Ini: Pasar yang terlalu terpusat berisiko terhadap gangguan pasokan jika salah satu provider utama menghadapi kendala.

- Peluang Revisi: Memberikan izin kepada lebih banyak provider dapat menciptakan diversifikasi sumber pasokan, mengurangi risiko ketergantungan, dan meningkatkan ketahanan energi di sektor aviasi.

#### Penyediaan Kesempatan Bagi Badan Usaha Domestik

- Kondisi Saat Ini: Badan Usaha Lokal (Domestik) atau perusahaan daerah sering kali sulit bersaing dalam pasar yang sudah dikuasai oleh pemain global dan PT. Pertamina.
- Peluang Revisi: Menyediakan regulasi yang mendorong kolaborasi antara perusahaan besar dan Badan Usaha Swasta Domestik atau perusahaan daerah untuk ikut serta dalam distribusi avtur.

#### Mendukung Inisiatif Energi Berkelanjutan

- Kondisi Saat Ini: Regulasi saat ini mungkin belum sepenuhnya mendukung inovasi, seperti penyediaan bioavtur atau bahan bakar alternatif yang lebih ramah lingkungan.
- Peluang Revisi: Menambahkan insentif bagi provider yang fokus pada penyediaan bahan bakar aviasi berkelanjutan.

## 13.2 REKOMENDASI

1. Berdasarkan Kesimpulan tersebut, diperlukan untuk melakukan perubahan atas Peraturan BPH Migas No. 13 Tahun 2008 yaitu sebagai berikut:
  - a) Pasal 1 Angka 5 dengan perubahan terkait istilah Izin Niaga Umum;
  - b) Pasal 1 Angka 9 dengan perubahan terkait definisi Bandara
  - c) Pasal 7 dengan penghilangan kata '**sendiri**' dan '**berpengalaman sekurang-kurangnya di tiga bandara**'
  - d) Pasal 8 dengan mengubah kata '**wajib**' menjadi '**dapat**';
  - e) Pasal 10 dengan penghilangan ayat (2) dan penambahan agar ketentuan lebih lanjut terkait ayat (1) langsung dimuat dalam Peraturan tersebut.
2. Berdasarkan Kesimpulan tersebut, perlu dilakukan Penambahan atas Peraturan BPH Migas No. 13 Tahun 2008, yaitu sebagai berikut:

- a) Pasal 3 dengan penambahan satu Ayat terkait **opsi impor**;
- b) Pasal 4 dengan penambahan satu poin terkait **syarat umum**;
- c) Pasal 5 dengan penambahan Penjelasan terkait **fasilitas**.
3. Selain terkait isi Peraturan BPH Migas tersebut (Pasal-Pasal), perlu dilakukan penggantian (update) terkait peraturan perundang-undangan yang ada pada bagian Dasar Hukum dikarenakan banyak peraturan perundang-undangan yang dicantumkan saat ini telah dilakukan perubahan/penyesuaian. Perubahan/penyesuaian yang telah terjadi saat ini terdapat dalam:
- a) UU No. 15 **Tahun 1992 Tentang Penerbangan telah mengalami perubahan menjadi** UU No. 1 **Tahun 2009** Tentang Penerbangan sebagaimana telah diubah dengan UU No. 6 Tahun 2023 Tentang Penetapan Peraturan Pengganti UU No. 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang;
- b) PP No. 67 **Tahun 2002 Tentang Badan Pengatur Penyediaan dan Pendistribusian Bahan Bakar Minyak dan Kegiatan Usaha Pengangkutan Gas Bumi Melalui Pipa telah mengalami perubahan menjadi** PP No. 49 **Tahun 2012** Tentang Perubahan Atas PP No. 67 Tahun 2002 Tentang Badan Pengatur Penyediaan dan Pendistribusian Bahan Bakar Minyak dan Kegiatan Usaha Pengangkutan Gas Bumi Melalui Pipa;
- c) PP No. 36 **Tahun 2004 Tentang Kegiatan Usaha Hilir Minyak dan Gas Bumi telah mengalami perubahan menjadi** PP No. 30 **Tahun 2009** Tentang Perubahan Atas PP No. 36 Tahun 2004 Tentang Kegiatan Usaha Hilir Minyak dan Gas Bumi;
- d) **Keppres** No. 86 **Tahun 2002 Tentang Pembentukan** Badan **Pengatur Penyediaan dan Pendistribusian** Bahan Bakar Minyak dan **Kegiatan Usaha Pengangkutan Gas Bumi Melalui Pipa telah mengalami perubahan menjadi** **Perpres** No. 45 **Tahun 2012** **Tentang Perubahan Atas Keppres** No. 86 **Tahun 2002 Tentang Pembentukan** Badan **Pengatur Penyediaan dan Pendistribusian** Bahan Bakar Minyak dan **Kegiatan Usaha Pengangkutan Gas Bumi Melalui Pipa**;

e) **Permen ESDM No. 29 Tahun 2017 Tentang Perizinan** Pada **Kegiatan Usaha Minyak dan Gas Bumi telah mengalami perubahan** menjadi Permen ESDM No. 52 Tahun 2018 Tentang Perubahan Atas Permen ESDM No. 29 Tahun 2017 Tentang Perizinan Pada Kegiatan Usaha Minyak dan Gas Bumi;

f) **Penambahan PP No. 32 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan;**

4. Langkah-Langkah Implementasi untuk Revisi Peraturan BPH Migas No. 13 Tahun 2008 yang direkomendasikan untuk dijalankan adalah:

- a. **Melakukan Kajian Dampak:** Melakukan studi komprehensif tentang dampak ekonomi, sosial, dan lingkungan dari revisi ini.
- b. **Melakukan Konsultasi Publik:** Melibatkan para pemangku kepentingan, termasuk maskapai penerbangan, pemerintah daerah, dan penyedia avtur.
- c. **Melakukan Penyesuaian Teknis:** Memastikan regulasi baru tetap mematuhi standar internasional, seperti yang diatur oleh International Civil Aviation Organization (ICAO).
- d. **Melakukan Pengawasan dan Penegakan:** Membentuk mekanisme pengawasan yang transparan untuk memastikan provider baru memenuhi syarat.

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad

Nuzul Fajri  
Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul

Fajri  
Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul

Fajri  
Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul

Fajri

## PELAKSANAAN KEGIATAN

1. Penanggung Jawab :

Tri Joko Wahyu Adi S.T., M. T., Ph. D.

2. Ketua

Dr. Ir. I Ketut Gunarta M. T.

3. Tenaga Ahli Bidang Akuntansi :

Dr. Drs. Ketut Muliarta M.M., CPA.

4. Tenaga Ahli Bidang Ekonomi :

Dr. Ir. Rony Prabowo S. E., S. T., M. T., M.S.M.

5. Tenaga Ahli Bidang Hukum Energi :

Ketut Suryadinata Putra S. M., S. H., M. Kn.

6. Tenaga Ahli Bidang Statistik :

Suparto S. Si., M. T.

7. Tenaga Ahli Bidang Teknik Energi :

Dr. Rendra Panca Anugraha S. T.

8. Tenaga Ahli Bidang Transportasi Udara :

Prof. Dr. Ir. Nyoman Budiarta R.M., M. Sc.

9. Asisten Tenaga Ahli :

- Sutrisno S.T., M. T.,
- Brav Deva Bernadhi S. T., M. T.,
- Devita Rachmat S.T., M. T.,
- Desty Ajeng Pawestri S.T.
- Gusti Putu Nayaka Devadatta

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad

Nuzul Fajri  
Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul

Fajri  
Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul

Fajri  
Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul Fajri

Muhammad Nuzul

**Direktorat Kerjasama dan Pengelola Usaha**  
**Gedung Research Center, 3rd Floor**  
**Kampus ITS, Sukolilo**  
**Surabaya**

