

PENATAAN FLOW CARGO DI BANDARA SOEKARNO HATTA

Oleh: Juanda Siahaan *)

*) Pusat Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Udara
Jl. Merdeka Timur No. 5 Jakarta 10110 Telp. (021) 34832944 Fax. (021) 34832968
e-mail : litbang_udara@yahoo.co.id

ABSTRACT

As a cargo hub airports, at Soekarno Hatta Airport happen every day activities of air cargo transport service is very solid, both for domestic and international flights, domestic and foreign. For air cargo transport service activities with overseas flight routes, there are two types of service activities that outgoing and incoming cargo export import cargo. Both types of activities are certainly bureaucratic administrative process requires that long.

As a country that has the potential to increase the capacity of cargo transportation, and has a tremendous opportunity to increase economic growth through air freight cargo, then the need for discussion between various parties associated with flowcargo process in Indonesia.

Keywords: outgoing cargo, incoming cargo, Cargo Flow

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Bandara Soekarno Hatta yang terletak di bagian barat Pulau Jawa merupakan salah satu bandar udara *Hub Cargo* diantara beberapa bandar udara besar lainnya di Indonesia. Sebagai bandar udara *hub cargo*, di bandar udara ini setiap harinya terjadi aktifitas pelayanan angkutan udara cargo yang sangat padat, baik untuk rute penerbangan dalam maupun luar negeri. Untuk aktivitas pelayanan angkutan udara cargo dengan rute penerbangan luar negeri, terdapat dua jenis kegiatan pelayanan yaitu *outgoing cargo ekspor* dan *incoming cargo impor*. Kedua jenis kegiatan tersebut tentunya memerlukan proses birokrasi administrasi yang cukup panjang. Sebagai contoh, untuk kegiatan pelayanan *outgoing cargo ekspor*, sebelum cargo tersebut dikirim, perlu dilakukan pembukuan (*reservation*) terlebih dahulu. Setelah melakukan *reservation*, kargo akan dibawa ke gudang penerimaan kargo (*warehouse acceptance*) untuk memperoleh berbagai kelengkapan administrasi. Dari proses di gudang penerimaan, kargo akan dibawa ke unit Bea dan Cukai (*customs*) yang disana akan menerima dokumen kargo dan persetujuan muat (*fiat muat*) apabila dokumen pengangkutan lengkap. Persetujuan itu berupa pengecapan

stempel sebagai tanda bahwa kargo yang bersangkutan diizinkan oleh pihak bea cukai untuk dikirim. Sebelum kargo tersebut dikirim, akan disimpan terlebih dahulu di gudang pengiriman (*warehouse movement*), dan dilakukan pemeriksaan X-Ray untuk mengetahui isi barang yang akan dikirim. Setelah pemeriksaan tersebut kargo akan disimpan di gudang (*storage area*) dan menunggu waktu pengiriman. Kargo yang akan dikirim sebelumnya di *packing* ulang terlebih dahulu dengan menggunakan plastik di *build up area*, kemudian naik pesawat udara untuk diberangkatkan ke negara tujuan.

Panjangnya proses birokrasi administrasi tersebut tentunya memerlukan waktu yang panjang untuk kegiatan pelayanan *incoming cargo ekspor*. Hal yang sama juga terjadi pada kegiatan pelayanan *incoming cargo impor* dimana bila kargo tersebut datang dan diturunkan dari pesawat akan dibawa ke *break down area* menggunakan *dollies*. Di *break down area*, dilakukan proses pemisahan dan pencatatan *airway bill*. Setelah itu kargo akan disimpan di *import warehouse/acceptance import* untuk pemeriksaan fisik kargo dan dokumen-dokumennya. Pihak *warehouse operator* akan mengirimkan NOA (*Notice Of Arrival*) kepada *consignee* dengan tujuan untuk memberitahukan bahwa kargo telah sampai dan siap diambil. Saat *consignee* mengambil kargo, *consignee* dikenai biaya sewa gudang. Setelah pembayaran terselesaikan, maka proses selanjutnya adalah pemeriksaan bea & cukai. Proses ini mirip dengan proses kedatangan penumpang internasional dimana terdapat jalur hijau dan jalur merah, setelah itu kargo dapat dibawa oleh *consignee*.

Jika ada kargo yang diterima baik *import* maupun domestik tidak diambil oleh *consignee*, maka *operator warehouse cargo* akan menyimpannya di gudang *overflow*. Khusus barang kargo internasional setelah 30 hari berada di gudang *overflow* dinyatakan sebagai barang tidak dikuasai oleh pihak *costoms*, sehingga barang tersebut berada pada tempat penimbunan pabean yang apabila 30 hari kemudian belum ada pemiliknnya maka barang tersebut dikuasai oleh negara.

Panjangnya proses *flow cargo* tersebut tentunya akan mengancam kemajuan usaha kargo di Indonesia mengingat negara lain yang dekat dengan Indonesia telah mampu memberikan pelayanan yang lebih mudah.

Rumusan Masalah

Panjangnya proses *flow cargo* sebagai pelayanan *outgoing cargo ekspor* maupun *incoming cargo ekspor* merupakan ancaman persaingan usaha kargo di Indonesia mengingat negara tetangga seperti Singapura dan Malaysia mampu memberikan waktu pelayanan yang lebih singkat. Untuk meningkatkan pelayanan tersebut, maka perlu dilakukan Penataan *Flow Cargo* di bandara Soekarno Hatta.

Tujuan dan Manfaat

Tujuan kajian Penataan adalah untuk mendapatkan gambaran rumitnya proses *flow cargo* bandar udara saat ini. Manfaat dari kajian adalah memberikan gambaran kepada pemangku kegiatan pelayanan kargo di Bandara Soekarno Hatta untuk dapat memberikan waktu pelayanan yang lebih singkat.

BAHAN DAN METODA PENELITIAN

Pengertian

1. Cholis, Christian, Basuki, dan Adi, 2010 "Pengertian dan Istilah Penerbangan Sipil" menyatakan *Cargo; freight; air cargo (without mail)* merupakan setiap barang yang diangkut dengan pesawat udara selain barang pos, perbekalan pesawat udara an bagasi yang tercecer.
2. Cholis, Christian, Basuki, dan Adi, 2010 "Pengertian dan Istilah Penerbangan Sipil" menyatakan *Cargo aircraft* adalah setiap pesawat udara, selain pesawat udara penumpang, yang mengangkut barang-barang atau milik perorangan.
3. Air Transport Action Group (ATAG)
ICAO Headquarters, Montreal, 2006 "Maximizing Civil Aviation's Economic Contribution".
Air Transport Action Group (ATAG) adalah sebuah organisasi non profit berskala internasional yang bersifat independen. Organisasi yang dipimpin oleh *Phillipe Rochat* bekas *Secretary General ICAO* sebagai *Executive Director* ini meliputi beberapa kelompok perusahaan seperti *Boeing* dan *Airbus* yang berkorporasi di bidang industri pesawat terbang, sekaligus mempersatukan beberapa kelompok industri angkutan udara dalam upaya untuk turut mendorong terciptanya peningkatan infrastruktur angkutan udara.

Forum ini diprakarsai oleh ATAG bekerja sama dengan ICAO dan *World Bank*. Salah satu tujuan diadakan pertemuan ini adalah upaya yang berskala internasional dalam memberikan masukan kepada otoritas penerbangan sipil negara-negara anggota ICAO mengingat potensi dan peluang untuk meningkatkan kontribusi perekonomian melalui pelayanan angkutan udaranya berdasarkan data yang diterbitkan oleh ICAO pada Tahun 2006, yang tertuang dalam beberapa *Working Papers* pada *DGCA Conference* bulan Maret 2006 yang lalu menunjukkan penurunan tingkat keselamatan penerbangan komersial dunia yang signifikan.

Melalui forum ini ATAG akan mengupayakan rumusan pemikiran mengenai langkah nyata apa yang sebaiknya dilakukan oleh otoritas penerbangan beserta semua pihak yang terkait dalam angkutan udara dalam mewujudkan kontribusi ekonomi. Diharapkan dengan peran maksimal industri angkutan udara akan dicapai target pertumbuhan perekonomian sebuah negara.

Metodologi

Metodologi penelitian merupakan metode yang dilakukan secara ilmiah guna memperoleh data untuk dianalisis. Dalam metodologi ini mencakup sumber data, metode pengumpulan dan pengolahan data, serta analisis data. Metodologi yang digunakan pada penelitian ini menggunakan metode kualitatif.

Pendekatan metode kualitatif merupakan suatu proses penelitian dan pemahaman yang berdasarkan pada metodologi penyelidikan suatu fenomena sosial dan permasalahan manusia. Pada pendekatan ini, peneliti membuat suatu gambaran yang kompleks, meneliti kata-kata, laporan terinci dari pandangan responden, dan melakukan

studi pada situasi yang terjadi saat ini (Creswell, 1998:15). Bogdan dan Taylor (Moleong, 2007:3) mengemukakan bahwa metodologi kualitatif merupakan prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kalimat tertulis maupun lisan dari orang-orang, organisasi dan perilaku yang diamati.

Unsur-unsur dalam penelitian kualitatif, yaitu :

1. *Perspektif teoritis* dan kajian pustaka, perspektif teori menyajikan penjelasan teori yang digunakan sebagai *perspektif* baik dalam membantu merumuskan fokus kajian penelitian maupun dalam melakukan analisis data atau membahas temuan-temuan penelitian. Sementara kajian pustaka menyajikan tentang studi-studi terdahulu dalam konteks fenomena dan masalah yang sama atau serupa.
2. Metode yang digunakan, menyajikan secara rinci metode yang digunakan dalam proses penelitian.
3. Temuan-temuan penelitian, menyajikan seluruh temuan penelitian yang diorganisasikan secara rinci dan sistematis sesuai urutan pokok masalah atau fokus kajian penelitian. Temuan-temuan penelitian yang disajikan dalam laporan penelitian merupakan serangkaian fakta yang sudah direduksi secara cermat dan sistematis, dan bukan kesan selintas peneliti apalagi hasil karangan atau manipulasi peneliti itu sendiri.
4. Hasil temuan memerlukan pembahasan lebih lanjut dan penafsiran lebih dalam untuk menemukan makna di balik fakta. Dalam melakukan pembahasan terhadap temuan-temuan penelitian, peneliti harus kembali mencermati secara kritis dan hati-hati terhadap perspektif teoritis yang digunakan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Luas Terminal Kargo Bandara Soekarno Hatta

Tabel 1
Luas Terminal Kargo Bandara Soekarno Hatta

No.	Gudang	Luas (M ²)
1	Gudang 510	
	Gapura Angkasa	4.233,60
	Garuda Indonesia	8.467,20
	Fedex (Wahana Dirgantara)	1.411,20
	DHL (Birotika Semesta)	2.011,20
	Dharma Bhakti Mandala (DBM)	800,00
2	Gudang 520	
	Jasa Angkasa Semesta (JAS)	4.233,60
	Garuda Indonesia	11.854,08

No.	Gudang	Luas (M ²)
3	Gudang 530 (JAS)	12.700,80
4	Gudang Duty Free	5.644,80
5	Gudang Gapura Angkasa (Baru)	3.000,00
6	Gudang Fedex (Baru)	2.200,00
Jumlah		49.956,48

Sumber: Bandara Soekarno Hatta

Daerah Terbatas Proses Cargo

1. Daerah Publik Terbatas (*Restricted Public Area/RPA*) atau *Sterile Area* yaitu semua daerah di dalam pagar daerah kargo yang meliputi :
 - a Daerah penerimaan kargo (*cargo acceptance area*) dimana terdapat X-Ray dan timbangan kargo dengan batas garis kuning di dalam gudang keberangkatan kargo (*outgoing warehouse*).
 - b Daerah penyerahan kargo (*cargo delivery area*) dengan batas garis kuning di dalam gudang kedatangan kargo (*incoming warehouse*).
2. Daerah bukan publik (*Non Public Area/NPA*) atau *Sterile Area* yaitu semua daerah di dalam gudang keberangkatan dan kedatangan kargo (*outgoing/incoming warehouse*) dimulai dari batas garis kuning ke arah sisi udara (*airside*).

Alur Out Going Cargo

Secara umum proses *outgoing cargo ekspor* adalah sebagai berikut :

1. Kargo yang akan dikirim dilakukan pembukuan (*reservation*) terlebih dahulu.
2. Setelah melakukan *reservation*, kargo akan dibawa ke gudang penerimaan kargo (*warehouse acceptance*), kargo tersebut dilengkapi dengan :
 - a) Form pemberitahuan ekspor barang (PEB) dan pemberitahuan ekspor barang tertentu (PEBT);
 - b) *Form shipper letter of instruction* (SLI);
 - c) *Packing list*;
 - d) *Perishable* dan *live animal* dilengkapi dokumen karantina;
 - e) Dokumen pelengkap lainnya.
3. Dari proses di gudang penerimaan kargo akan dibawa ke unit bea dan cukai (*customs*). Di *customs*, kargo akan menerima dokumen kargo dan persetujuan muat (*fiat muat*) apabila dokumen pengangkutan lengkap. Persetujuan itu berupa pengecapan stempel, dimana stempel tersebut sebagai tanda bahwa kargo yang bersangkutan diizinkan oleh pihak bea cukai untuk dikirim.
4. Kemudian kargo yang dikirimkan sebelum disimpan di gudang pengiriman (*warehouse movement*) dilakukan pemeriksaan X-Ray terlebih dahulu, untuk mengetahui isi yang akan dikirim.

5. Setelah pemeriksaan tersebut kargo disimpan di gudang (*storage area*). Kargo yang akan dikirim di *packing* ulang dengan menggunakan plastik di *build up area*, dan jika sudah siap, kargo akan dimuat ke pesawat.

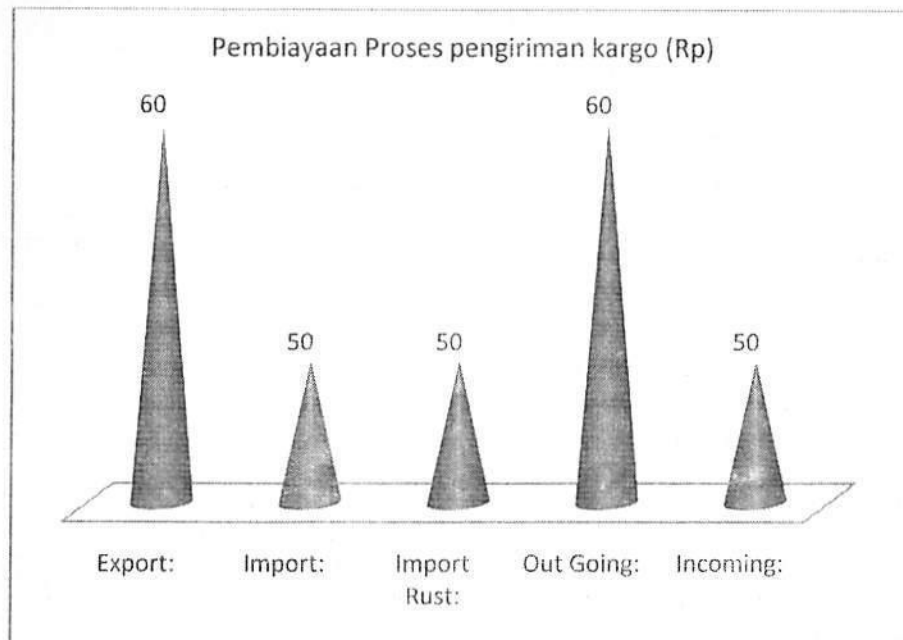
Dalam melaksanakan proses pengiriman kargo tersebut diatas, terdapat beberapa bagian pembiayaan yang harus dikeluarkan oleh *customer* yaitu :

Tabel 2
Biaya Proses pengiriman kargo

<i>Export:</i>	Rp. 60/kg
<i>Import:</i>	Rp. 50/kg
<i>Import Rust:</i>	Rp. 50/kg
<i>Out Going:</i>	Rp. 60/kg
<i>Incoming:</i>	Rp. 50/kg

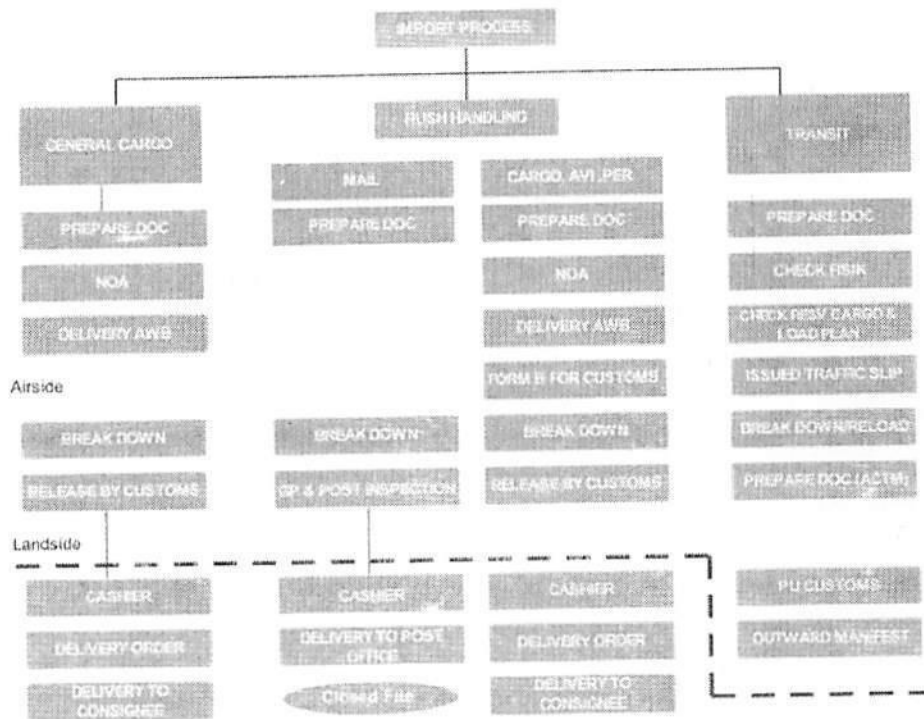
Sumber: Bandara Soekarno Hatta

Dari penjelasan tersebut diatas, dapat diketahui bahwa *alur out going cargo* memerlukan tahapan yang cukup panjang sebelum naik kepesawat untuk pengiriman.



Gambar 1 *Flow chart cargo export international*

Terkait dengan hal tersebut diatas, gambaran umum proses ekspor cargo dapat dijabarkan sebagai berikut:



Gambar 2 Flow chart cargo export international

Penanganan *Dangerous Goods*

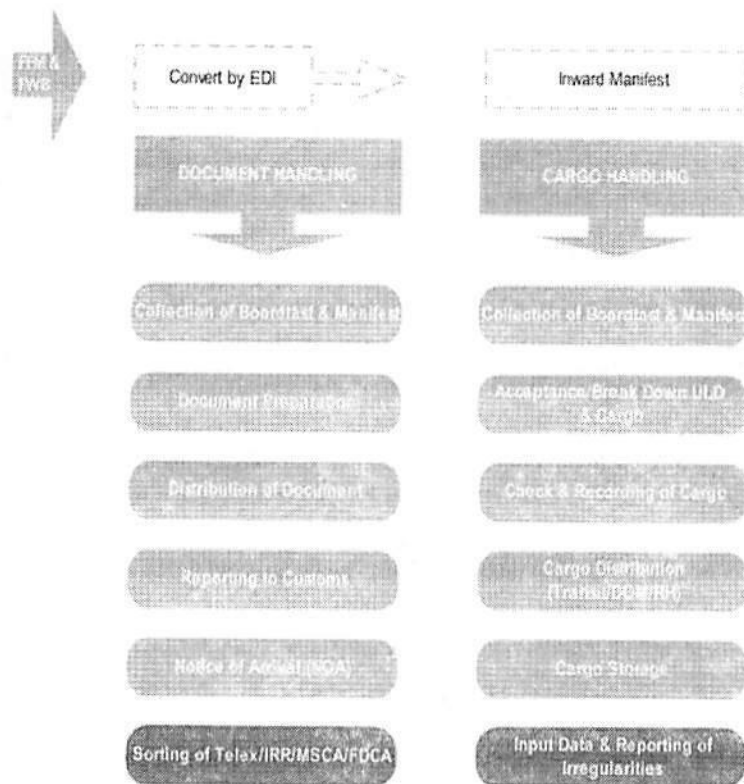
Khusus untuk *dangerous goods* penanganannya dengan cara dipisahkan ditempat yang khusus untuk *dangerous goods*. Pemuatan *dangerous goods* ini sendiri tergantung dari kebijakan *airline operator*, *airline operator* mengijinkan *dangerous goods* diangkut pesawat (dengan batasan tertentu), namun ada juga *airline* yang tidak mengijinkan sama sekali *dangerous goods* diangkut di pesawat.

Proses Pengiriman Kargo dari Luar Negeri (*Import Process*)

Secara umum proses *incoming cargo impor* adalah sebagai berikut :

1. Kargo diturunkan dari pesawat dan dibawa ke *break down area* menggunakan *dollies*.
2. Di *break down area*, cargo dilakukan proses pemisahan dan dilakukan proses pencatatan *airway bill*.
3. Setelah itu cargo akan disimpan di *import warehouse/acceptance import* untuk pemeriksaan fisik cargo dan dokumen-dokumennya.

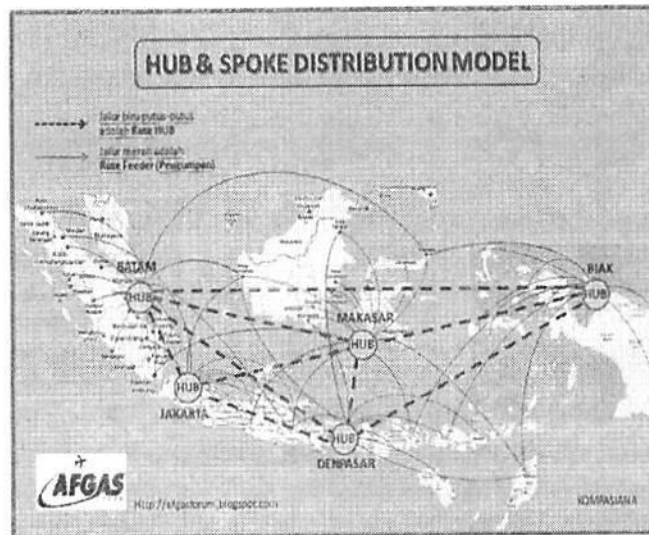
4. Pihak *Warehouse Operator* akan mengirimkan NOA (*Notice Of Arrival*) kepada *consignee* dengan tujuan untuk memberitahukan bahwa cargo telah sampai dan siap diambil.
5. Saat *consignee* mengambil cargo, *consignee* dikenai biaya sewa gudang.
6. Setelah *consignee* menyelesaikan pembayaran maka proses selanjutnya adalah pemeriksaan bea & cukai. Proses ini mirip dengan proses kedatangan penumpang internasional dimana terdapat jalur hijau dan jalur merah. Setelah pemeriksaan bea & cukai, cargo dapat dibawa oleh *consignee*.
7. Jika ada cargo yang diterima baik import maupun domestik tidak diambil oleh *consignee*, maka operator *warehouse cargo* akan menyimpannya di gudang *overflow*.
8. Khusus barang kargo internasional setelah 30 hari berada di gudang *overflow* dinyatakan sebagai barang tidak dikuasai oleh pihak *costoms*, berada pada tempat penimbunan pabean, apabila 30 hari kemudian belum ada pemiliknya maka barang tersebut dikuasai oleh negara.



Gambar 3 proses incoming cargo impor

Paradikma Distribusi Cargo Hub and Spoke

Hub and Spoke Model Paradigma distribusi Hub-dan-Spoke (atau model jaringan) adalah suatu sistem hubungan yang mengatur semua lalu lintas yang bergerak sepanjang jari-jari (jaringan pengumpan) yang terhubung ke suatu hub di pusat. Proses pengiriman kargo melalui bandara Soekarno Hatta meliputi 2(dua) bagian yaitu ke dalam negeri maupun ke luar negeri. Untuk dalam negeri, proses pengiriman kargo memperhatikan posisi suatu bandar udara merupakan hub cargo atau spoke.



Gambar 4 proses incoming kargo impor

Dalam transportasi udara, Hub dan Spoke menggambarkan metode pengaturan penerbangan mirip dengan *hub* dan jeruji ban sepeda. Hub dan Spoke adalah sistem transportasi udara di mana bandar udara setempat menawarkan transportasi udara ke bandara pusat di mana tersedia penerbangan jarak jauh (*long haul*). Dan sebaliknya, bandar udara hub merupakan pusat penerbangan yang mendistribusikan penumpang/barang melalui jari-jari (jaringan pengumpan) rute yang membawa pesawat keluar dari bandar udara hub.

Berkaitan dengan pemilihan bandar udara Hub, terdapat 5 (lima) bandar udara hub yang ideal dijadikan sebagai bandar udara hub internasional berdasarkan beberapa alasan antara lain kepentingan nasional, bernafaskan nusantara dan kesatuan, kepadatan lalu lintas, efisiensi dan faktor politis dan keamanan. Kelima bandar udara tersebut berurutan berdasarkan skala prioritas adalah sebagai berikut :

1. Cengkareng, sebagai bandar udara ibukota negara
2. Denpasar, sebagai bandar udara yang dikenal di luar negeri sebagai Bali dan pasarnya di dominasi oleh wisatawan (*Leisure traffic*).

3. Batam, bandar udara pengembangan kawasan bisnis dan industri strategis dan perdagangan bebas Indonesia, agar sejajar dengan Singapura dan Malaysia (Pintu gerbang Barat). Hal tersebut karena jika Medan yang dijadikan hub wilayah Barat, maka hal tersebut akan dianggap sama dengan menyerahkan potensi penerbangan wilayah Sumatera ke maskapai asing. Akan berbeda jika Batam yang digunakan sebagai hub, karena porsi Batam-Sumatra bisa dimanfaatkan oleh Indonesia sendiri. Penumpang dari Eropa/Asia tujuan Sumatera, tentu lebih memilih transit di Batam lalu ke Sumatera karena lebih efisien daripada transit di Singapore/Malaysia, kemudian ke Batam lalu ke Sumatera (SIN-BTH terlalu dekat jaraknya). Paling tidak strategi ini bisa sedikit "menahan" dan diupayakan akan memberikan keuntungan pada Indonesia.
4. Ujung Pandang, bandar udara yang ideal untuk arus lalu lintas kargo (bandar udara hub kargo masa depan).
5. Biak, bandar udara pengembangan (pintu gerbang timur).

Sesuai dengan asas repositas (timbang balik), akan menjadi lebih ideal apabila negara lain mengajukan 2 bandar udara, Indonesia juga sama.

Untuk mengeliminir terhentinya aliran jaringan operasional suatu hub (kelemahan poin 1), tentunya harus dilihat terlebih dahulu faktor-faktor penyebabnya. Penyebab yang umum terjadi adalah gangguan yang disebabkan oleh alam (cuaca buruk, hujan deras, angin kencang, dll). Gangguan lainnya adalah disebabkan oleh masalah teknis (umur pesawat/pemeliharaan pesawat, dll) serta kecelakaan. Berkaitan dengan alam, tentunya tidak bisa diubah, namun dengan kecanggihan teknologi yang semakin maju sekarang ini, paling tidak, informasi cuaca yang disampaikan oleh Badan Meteorologi dan Geofisika bisa membantu operator penerbangan untuk berhati-hati atau menunda penerbangannya. Terpenting koordinasi dan komitmen antar pelaku utama di bidang angkutan udara yaitu pengelola bandar udara (PT. Angkasa Pura), penyedia data cuaca (Badan Meteorologi dan Geofisika) dan operator penerbangan (airlines) agar lebih solid, sehingga keamanan, keselamatan dan kelancaran penerbangan lebih terjamin.

Terpaan krisis pada Tahun 1997 dan terakhir Tahun 2008 lalu, cukup mempengaruhi tingkat pertumbuhan ekonomi Indonesia, sehingga mempengaruhi pula sisi permintaan karena melemahnya tingkat daya beli masyarakat. Ditambah lagi dengan semakin maraknya penerbangan asing berbiaya murah masuk ke Indonesia, kondisi pasar menjadi semakin "price sensitive" karena ketatnya tingkat persaingan di domestik. Di sisi lain penerapan pola Hub dan Spoke akan menjadikan jarak penerbangan menjadi lebih jauh, sehingga bagi konsumen berarti akan berdampak pada pengeluaran yang lebih besar (kelemahan poin 2). Solusinya adalah, dengan menumbuh kembangkan penerbangan berbiaya murah atau *low cost carriers* (LCCs) sebagai bentuk ideal karena tingkat harganya sesuai dengan daya beli masyarakat. Kedepan, pelan tapi pasti, gambaran kondisi penerbangan diperkirakan akan mengarah pada dominasi dan semakin berkembangnya operator LCCs sebagai tulang punggung bisnis angkutan udara nasional.

Peluang Angkutan Kargo Khusus Barang *Perishable*

DR. Keith McPherson dari *Airservices Australia* menyatakan bahwa dalam kaitannya dengan jenis barang yang diangkut melalui jasa penerbangan ini, jenis barang *perishable* mengalami peningkatan yang sangat pesat. Data dari *Lufthansa Consulting Group (LCG)* di bawah ini lebih dititikberatkan kepada barang-barang yang bersifat *perishable* (barang yang bersifat sangat sensitif terhadap suhu dan kemasan dan tidak tahan lama). Ini menggambarkan adanya peningkatan kuantitas barang yang diminati oleh pengimpor di negara-negara maju seperti Amerika, Canada dan Eropa. Dalam hal ini *perishable goods* memerlukan kemampuan angkut yang bukan hanya dalam kemasan dan ketepatan waktu (OTP) saja namun juga jenis pesawat terbang pengangkut yang memadai.

Pada hasil pengamatan Tahun 2005 telah terjadi peningkatan alur angkutan udara kargo dari belahan dunia bagian selatan ke utara. Ini berarti adanya kecenderungan kenaikan tingkat demand dari negara di wilayah utara yang memerlukan barang-barang *perishable* tersebut untuk keperluan sehari-hari.

Sehubungan dengan arus angkutan kargo udara tersebut, Indonesia merupakan salah satu negara yang termasuk dalam pengamatan yang memiliki potensi dalam peningkatan kapasitas angkutan kargonya. Indonesia sebagai bagian dari negara di *Asia Pacific* memiliki peluang yang sangat besar dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi melalui angkutan udara kargo.

Jenis barang-barang *perishable* yang diminati di negara tersebut di atas meliputi antara lain: daging (*beef* atau *lamb*), berbagai jenis sayuran, bunga, ikan dan buah-buahan. Dalam forum ini diambil sebuah contoh menarik yaitu kegagalan negara-negara penghasil dunia buah mangga yang diangkut melalui udara. Negara penghasil mangga terbesar (data 2004) adalah India yang mencapai 39% dari total produk dunia yang sebesar 27,9 juta *metric ton*, diikuti oleh *China* (13,13%), *Thailand* (8,44%), *Pakistan* (5,99%), *Mexico* (5,37%) dan *Indonesia* (5,29%).

Tabel 3
Jenis barang-barang *perishable* yang diminati negara-negara maju seperti Amerika, Canada dan Eropa

No	Negara	%
1	India	39
2	Cina	13,13
3	Thailand	8,44
4	Mexico	5,37
5	Indonesia	5,29
6	lain-lain	28,77
	TOTAL	100

Sumber : *Lufthansa Consulting Group*

Namun kenyataan di lapangan menunjukkan bahwa produk terangkut (*export* melalui angkutan kargo udara) dari negara-negara tersebut ternyata jauh berbeda dengan urutan tersebut di atas. Realisasi angkutan udara total (*ekspor*) dunia buah mangga melalui udara hanya mencapai 908,435 *metric ton* dengan urutan sebagai berikut: *Mexico* (23,39%), *India* (17,29%), *Brazil* (12,24%), *Pakistan* (9,03%), *Peru* (6,9%), *Netherland* (5,56%), *Ecuador* (4,52%), dan *Philippine* (3,93%) sedangkan *Indonesia* tidak termasuk dalam urutan 10 besar atau kurang dari 1%. Ini menunjukkan kesempatan yang sangat berharga namun tidak didukung oleh kemampuan angkutan kargo melalui udara yang memadai.

Dari contoh tersebut terlihat adanya suatu peluang yang belum dapat dipenuhi oleh negara-negara penghasil barang *perishable* tersebut yang demannya cukup tinggi di pasaran dunia. Lebih lanjut *Lufthansa Consulting Group* memberikan gambaran umum bagaimana kesempatan yang sangat berharga dari pengangkutan barang-barang tersebut dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi sebuah negara. Barang *perishable* yang diminati (data pada Tahun 2004) mencapai 15% dari total angkutan kargo udara dunia dengan perkiraan tingkat pertumbuhan sebesar 1.1% pertahun sampai dengan Tahun 2008.

Penurunan Arus Kargo Udara Global

Volume pengiriman barang melalui angkutan udara secara global turun 4% pada tahun 2009 setelah tumbuh 4,3% pada Tahun 2007, sedangkan arus penumpang naik tipis 1,6%. Data yang dirilis oleh *International Air Transport Association* (IATA) menyebutkan penurunan kiriman kargo udara sudah diperkirakan sejak volume kiriman anjlok hingga 13,5% pada 2008, seperti terlihat pada tabel 4:

Tabel 4
Pergerakan Kargo di Indonesia

Tahun	Peningkatan Cargo di Indonesia (%)	Pergerakan Cargo di Indonesia (%)
2007	+ 4,3	4,3
2008	-4	1,3
2009	+1,6	2,9

Sumber: *National Air Carriers Association (INACA)*

Dirjen dan CEO IATA *Giovanni Bisignani* mengatakan penurunan tersebut menunjukkan besarnya dampak krisis keuangan global yang terjadi, terlebih lagi kargo udara menguasai 35% dari nilai barang yang diperdagangkan secara global, seperti terlihat pada gambar tersebut dibawah ini :



Gambar 5 Arus kargo perdagangan global

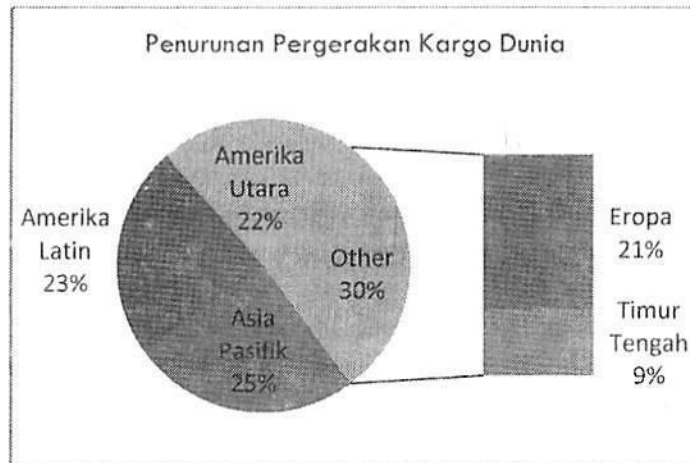
Berdasarkan data dari IATA, arus kargo udara di kawasan Asia Pasifik yang selama ini menyumbang 45% dari angkutan kargo udara internasional menunjukkan penurunan sebesar 26% pada Desember 2008 dibandingkan dengan periode yang sama 2007.

Tabel 5
Penurunan Kargo di Dunia

Wilayah Pergerakan Kargo	Penurunan
Asia Pasifik	26%
Amerika Latin	23,7%
Amerika Utara	22,2%
Eropa	21,2%
Timur Tengah	9,2%

Sumber: IATA

Dari tabel tersebut diatas, terlihat penurunan penerbangan kargo hingga dua digit pada Desember 2008 juga terjadi di kawasan Amerika Latin sebesar 23,7%, Amerika Utara 22,2%, Eropa 21,2%, dan Timur Tengah turun 9,2%.



Gambar 6 Penurunan Pergerakan kargo dunia

Adapun, arus barang melalui angkutan udara untuk kawasan Afrika mengalami penurunan 8% pada periode itu setelah pada bulan sebelumnya masih tumbuh sekitar 2,2%. IATA memperkirakan industri penerbangan kargo mengalami penurunan dalam volume layanan ekspor impor sekitar 20%-30%.

IATA (Sidang ICAO/ATAG/WB *Development*) memperkirakan selama 2009 dipastikan akan menjadi salah satu tahun terberat yang akan dialami perusahaan penerbangan. Penurunan kargo internasional hingga 22,6% menunjukkan akan terjadi penurunan lebih dalam sepanjang tahun ini.

KESIMPULAN

Dari Hasil Analisis terdapat beberapa hal yang dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Secara umum proses *outgoing kargo ekspor* meliputi 5 bagian. Proses ini tentunya memerlukan waktu yang cukup panjang. Selain itu proses perlengkapan berkas yang harus dilengkapi oleh pihak pengirim sebelum ke bea cukai cukup banyak. Demikian pula dengan proses di bea cukai sendiri, hingga ke *storage area* (gudang).
2. Proses *incoming kargo impor* meliputi 6 (enam) bagian. Setelah melewati beberapa proses dokumentasi/pemberkasan, barang *cargo impor* masih dikenai biaya sewa gudang sebelum pemeriksaan bea cukai.
3. Panjang proses flow *cargo* baik *outgoing kargo ekspor* maupun *incoming kargo impor* di Bandara Soekarno Hatta tentunya akan memperberat persaingan *cargo* melalui transportasi udara di Indonesia.
4. Proses pengiriman kargo melalui Bandara Soekarno Hatta meliputi 2 (dua) bagian yaitu ke dalam negeri maupun ke luar negeri. Untuk dalam negeri, proses pengiriman kargo memperhatikan posisi suatu bandar udara merupakan hub *cargo* atau *spoke*.

5. Indonesia merupakan salah satu negara yang termasuk dalam pengamatan yang memiliki potensi dalam peningkatan kapasitas angkutan kargonya. Indonesia sebagai bagian dari negara di *Asia Pacific* memiliki peluang yang sangat besar dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi melalui angkutan udara kargo.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada PT. (Persero) Angkasa Pura II, Bandara Internasional Soekarno Hatta Jakarta dengan dibantunya pengumpulan data, serta Prof. DR. K. Martono, S.H., LL.M. sebagai Mitra Bestari Warta Ardhia Jurnal Penelitian Perhubungan Udara.

DAFTAR PUSTAKA

Cholis, Christian, Basuki, dan Adi, 2010 "Pengertian dan Istilah Penerbangan Sipil"
ICAO Headquarters, Montreal, 2006 "Maximizing Civil Aviation's Economic Contribution"

BIODATA PENULIS

*) Juanda Stahaan. Magister Administrasi, Peneliti Madya Bidang Transportasi Udara di Pusat litbang Perhubungan Udara Badan Litbang Perhubungan.

Alamat Kantor : Jl. Merdeka Timur No. 5, Jakarta Pusat.

