

# LAYANAN KARGO UDARA INTERNASIONAL DI BANDAR UDARA 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](mailto:litbang_udara@yahoo.co.id)

## ABSTRACT

*In the support of the international air cargo services as a safeguard against perpetrators of business rules required a government that can provide security and flight safety. Problems on the business of cargo service airports Indonesia prefers clear international rules such as place of transit cargo.*

*For that Soekarno Hatta Airport as an international gateway facility serve as an example the development of the cargo terminal to be used as transit cargo. From the results of data acquisition is still felt less, both from the aspect of maintaining security and safety of the cargo until the cargo is received by the consignee. The solution to improving human resources in the handling of cargo and certainty in providing cargo services information*

**Keywords:** *Cargo, Services, Soekarno Hatta Airport*

## PENDAHULUAN

### Latar Belakang

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang telah dituangkan pada Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan memiliki peranan yang sangat penting dan strategis dalam operasional penerbangan telah diatur ketentuan-ketentuan mengenai Program Nasional Pengamanan Penerbangan Sipil. Program Nasional Pengamanan Penerbangan Sipil bertujuan untuk melindungi keselamatan, keteraturan dan efisiensi penerbangan sipil di Indonesia dengan memberikan perlindungan terhadap penumpang, awak pesawat udara, para petugas di darat, masyarakat, pesawat udara, dan instalasi di bandar udara dari tindakan melawan hukum serta memberikan perlindungan terhadap operator pesawat udara dari tindakan melawan hukum. Prosedur Nasional Pengamanan Penerbangan Sipil ini ditetapkan untuk memenuhi Standar dan Rekomendasi Internasional yang tercantum dalam Annex 17 dan peraturan perundang-undangan lainnya yang terkait sesuai Konvensi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) atau Organisasi Penerbangan Sipil Internasional. Arus barang domestik dan internasional dalam era globalisasi dan pasar bebas akan semakin meningkat karena wilayah perdagangan dan kebutuhan konsumen akan barang dan produk yang bermutu serta bersaing sudah tanpa batas. Bagi perusahaan jasa angkutan udara kargo internasional, keadaan itu merupakan suatu peluang besar yang tak terbatas. Perkembangan yang cepat dalam dunia kargo udara ini akan melahirkan

banyak perusahaan baru yang saling bersaing untuk memperebutkan pangsa pasar yang semakin meningkat.

Dengan semakin banyaknya perusahaan yang terjun dalam bidang layanan kargo udara internasional, persaingan akan semakin ketat karena lahan yang ada terbatas jumlahnya. Dengan meningkatnya permintaan jasa angkutan layanan kargo udara internasional antar negara ASEAN terkait dengan layanan kargo udara internasional, maka pelaku usaha bisnis meminta pemerintah, dalam hal ini Direktur Jenderal Perhubungan Udara segera mengeluarkan kebijakan yang mengatur keamanan dan keselamatan penerbangan untuk layanan kargo udara internasional guna memacu pendapatan dari sektor tersebut.

Menurut para pelaku usaha bisnis hingga saat ini Indonesia belum memiliki aturan yang terkait dengan keamanan dan keselamatan penerbangan untuk layanan kargo udara internasional. Akibat hal tersebut, negara kehilangan pendapatan dari layanan kargo udara cukup besar selama bertahun-tahun. Banyak bandar udara internasional dan lokasi yang strategis tidak bisa menjadikan lokasi transit arus layanan kargo udara internasional. Hal ini terkait dengan layanan kargo udara internasional yang merupakan hal utama yang diperhatikan oleh pelaku usaha bisnis dari negara lain yang lebih memilih bandar udara yang telah mempunyai aturan terhadap hal itu sebagai tempat transit. Namun akibat dari kurangnya perhatian pemerintah terhadap bandar udara-bandar udara internasional menjadikan hub (pusat distribusi) arus layanan kargo udara internasional kini berada di Singapura atau Hongkong. Misalnya pengiriman paket dari Eropa ke Balikpapan memilih tempat transit di Singapura dibandingkan dengan Bandar udara Soekarno Hatta.

Oleh karena itu, bandar udara yang aman, efisien dan efektif tentu memerlukan kejelasan regulasi bagi pelaku usaha bisnis, sehingga pelaku usaha bisnis akan menjadi terpacu untuk melakukan transit di Bandar udara Soekarno Hatta. Dalam upaya mendukung layanan kargo udara internasional sebagai perlindungan terhadap pelaku usaha bisnis layanan kargo udara internasional yang mencakup aspek keamanan dan keselamatan penerbangan di bandar udara Soekarno Hatta, maka perlu dilakukan kajian layanan kargo udara internasional sebagai tempat transit di Bandar udara Soekarno Hatta yang merupakan bandar udara pintu gerbang utama yang mempunyai jumlah pergerakan kargo udara dengan volume terbesar di Indonesia dan dapat dijadikan indikator untuk pengembangan fasilitas terminal kargo udara di bandar udara lainnya.

### **Rumusan Masalah**

Apakah kebijakan yang mengatur keamanan dan keselamatan dapat meningkatkan layanan kargo udara internasional sebagai tempat transit bagi pelaku usaha bisnis kargo udara internasional di Bandar udara Soekarno Hatta.

### **Tujuan dan Kegunaan**

Tujuan kajian adalah mengetahui kebijakan keamanan dan keselamatan dalam layanan kargo udara internasional sebagai tempat transit bagi pelaku usaha bisnis layanan kargo udara internasional di Bandar udara Soekarno Hatta.

Kegunaan kajian adalah untuk memperoleh peningkatan pelayanan kargo khususnya di Bandar udara Soekarno Hatta sebagai tempat transit bagi pelaku bisnis layanan kargo.

## **Ruang Lingkup**

Lokasi survei lapangan dilakukan di Bandar udara Soekarno Hatta. Dan berdasarkan maksud dan kegunaannya, maka ruang lingkup adalah sebagai berikut :

- a. Kajian ini dibatasi pada Bandar udara Soekarno Hatta;
- b. Menginventarisasi peraturan perundang-undangan yang terkait dengan kajian;
- c. Mengidentifikasi permasalahan yang terkait dengan fasilitas, SDM dan prosedur layanan kargo udara internasional;
- d. Melakukan analisis dan evaluasi layanan kargo udara internasional sebagai tempat transit bagi pelaku usaha bisnis.

## **Sifat Penelitian**

Sifat penelitian menggunakan metode analisis *deskriptif kualitatif* yaitu untuk mengeluarkan kebijakan terhadap layanan kargo udara internasional sebagai tempat transit para pelaku usaha bisnis di bandar udara Soekarno Hatta.

## **Cara pengumpulan data**

Pengumpulan data/informasi diperoleh melalui cara pengamatan langsung/observasi di lapangan dan hasil catatan atau melalui wawancara kepada pihak Angkasa Pura II yang telah ditetapkan sebagai sumber informasi. Sedangkan data sekunder diperoleh dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

## **Analisis Data**

Setelah dilakukan pengumpulan data dari PT. Angkasa Pura II dan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, maka selanjutnya dilakukan proses pengolahan data. Hasil pengolahan data tersebut dianalisis melalui metoda *deskriptif kualitatif*.

## **BAHAN DAN METODE PENELITIAN**

### **Tinjauan Pustaka**

Definisi/pengertian

1. Bandar udara lapangan terbang yang dipergunakan untuk 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.
2. Keamanan Penerbangan adalah Suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas dan prosedur.
3. Pengamanan (*security*) adalah gabungan sumber daya manusia, fasilitas dan materiil serta prosedur untuk melindungi penerbangan sipil dari tindakan gangguan melawan hukum.
4. Petugas Pengamanan adalah personil bandar udara atau personil pesawat udara yang bersertifikat dan bertugas untuk melakukan pengamanan penerbangan sipil.

5. Upaya Pengamanan (*security control*) adalah upaya pencegahan terhadap penyusupan senjata, bahan peledak atau bahan-bahan lain yang mungkin digunakan untuk melakukan tindakan gangguan melawan hukum.
6. Program pengamanan (*security programe*) adalah langkah-langkah kegiatan yang digunakan untuk melindungi penerbangan sipil terhadap tindakan gangguan melawan hukum.
7. Detektor bahan peledak (*explosive detector*) adalah peralatan yang digunakan untuk mendeteksi zat/bahan peledak.

### **Peraturan Nasional**

1. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Bab VII Keamanan dan Keselamatan Penerbangan, Pasal 20 menyatakan bahwa Setiap fasilitas dan./atau peralatan penunjang penerbangan, wajib memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan penerbangan.
2. Peraturan Pemerintah Nomor 3 tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan, Pasal 52 menyatakan bahwa Setiap orang, barang, kendaraan yang memasuki sisi udara, wajib melalui pemeriksaan keamanan; Pasal 53 ayat (1), personil pesawat udara penumpang kargo dan pos yang akan diangkut dengan pesawat udara wajib melalui pemeriksaan keamanan.
3. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 54 tahun 2004 tentang Program Nasional Pengamanan Penerbangan Sipil, Bab I Pendahuluan yang menyatakan bahwa bertujuan untuk melindungi keselamatan, keteraturan dan efisiensi penerbangan sipil di Indonesia dengan memberikan perlindungan terhadap penumpang, awak pesawat udara, para petugas di darat, masyarakat, pesawat udara dan instalasi di bandar udara dari tindakan melawan hukum serta memberikan perlindungan terhadap operator pesawat udara dari tindakan melawan hukum; prosedur nasional pengamanan penerbangan sipil ini ditetapkan untuk memenuhi standar dan rekomendasi internasional yang tercantum dalam Annex penerbangan sipil internasional (*ICAO Convention*).
4. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 1989 tentang Penertiban Penumpang, Barang dan Kargo yang diangkut pesawat udara sipil, pada Bab II, Pemeriksaan Penumpang, Awak Pesawat dan Waktu Pelaporan, Pasal 2 yaitu :
  - a. Setiap penumpang pesawat udara, awak pesawat udara dan atau bagasi kabin harus melalui proses pemeriksaan security sebelum memasuki daerah steril maupun daerah sisi udara;
  - b. Setiap penumpang pesawat udara sipil harus melapor kepada petugas perusahaan penerbangan sebelum berangkat;
  - c. Setiap penumpang transit maupun transfer harus dilakukan pemeriksaan security ulang sebelum naik pesawat udara;
  - d. Apabila perlu kepada bandar udara atau administrator bandar udara dapat melakukan pemeriksaan di dalam pesawat udara sipil;
  - e. Batas waktu paling lambat untuk check-in adalah 30 (tiga puluh) menit sebelum keberangkatan pesawat udara;
  - f. Pejabat perusahaan penerbangan yang berwenang dapat menolak mengangkut penumpang berdasarkan bukti yang jelas dapat membahayakan keselamatan penumpang.
5. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor Skep/47/II/2007 tentang Petunjuk Pelaksanaan Usaha Kegiatan Penunjang Bandar udara yang dituangkan

pada Bab II Kegiatan Penunjang Bandar Udara Pasal 3 butir (1) huruf g yaitu pelayanan jasa kargo (Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 79 Tahun 2004 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Administrator Bandar Udara, pada BAB II bagian pertama, pasal 8 butir 2 yang meliputi :

Bidang Keamanan dan Ketertiban Bandar Udara mempunyai tugas :

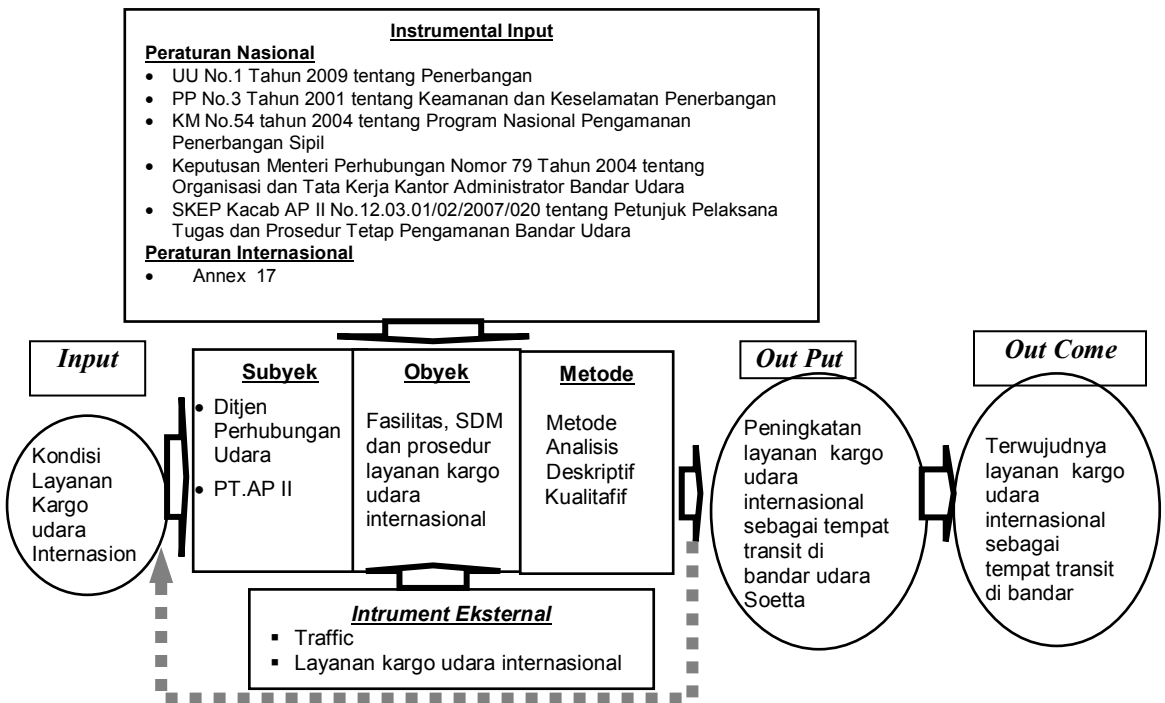
- a. Melaksanakan pengawasan dan pengendalian pelaksanaan sistem pengamanan dan pelayanan bandar udara yang meliputi pengamanan personil, pengamanan fisik materil, pengamanan informasi dan pengamanan kegiatan, serta melaksanakan pengawasan dan pengendalian pelaksanaan unsur-unsur pengamanan yang bertugas di bandar udara dalam kondisi normal (situasi hijau);
- b. Menyiapkan bahan koordinasi dan pengendalian keamanan dan ketertiban dalam menghadapi ancaman (situasi kuning), menyiapkan bahan peningkatan sistem pengamanan bandar udara, menyiapkan bahan untuk mengambil langkah-langkah yang diperlukan serta menyiapkan bahan pemberitahuan kepada aparat POLRI setempat;
- c. Mengawasi pelaksanaan keamanan dan ketertiban didaerah lingkungan kerja bandar udara dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan yang berlaku;
- d. Menyiapkan bahan koordinasi penyusunan dan pelaksanaan program pengamanan bandar udara bersama-sama dengan pelaksana kegiatan di bandar udara;
- e. Mengawasi terlaksananya program pengamanan bandar udara;
- f. Mengamankan sementara terhadap pelaku tindak pidana di daerah lingkungan kerja bandar udara, guna proses lebih lanjut oleh instansi pemerintah yang bertanggungjawab di bidang keamanan dan ketertiban masyarakat;
- g. Mengawasi pelaksanaan ketentuan Rencana Induk Bandar Udara di wilayah kewenangannya;
- h. Mengawasi pelaksanaan ketentuan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan di sekitar bandar udara di wilayah kewenangannya;
- i. Mengawasi pelaksanaan ketentuan Kawasan Kebisingan di sekitar bandar udara di wilayah kewenangannya;
- j. Mengawasi pelaksanaan ketentuan Daerah Lingkungan Kerja Bandar Udara di wilayah kewenangannya;
- k. Mengawasi pelaksanaan ketentuan Dampak Lingkungan di wilayah kewenangannya;
- l. Menyiapkan pemberian rekomendasi pembangunan di dalam Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan di wilayah kewenangannya;
- m. Mengawasi dan mengendalikan fasilitas dan peralatan bandar udara;
- n. Mengawasi pelaksanaan tugas keamanan yang dilaksanakan oleh penyelenggara bandar udara dalam melaksanakan pemeriksaan terhadap penumpang, bagasi dan jinjingan, pos, kargo, personil, petugas, pegawai yang akan melakukan aktivitas di derah terbatas (non public area/NPA dan restricted public area/RPA) dan tempat-tempat khusus di bandar udara;
- o. Mengawasi pelayanan jasa bandar udara dan jasa angkutan udara sesuai dengan standar pelayanan yang telah ditetapkan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

**Peraturan Internasional**

1. Annex 17 khususnya mengenai aspek administratif dan koordinasi meliputi : teknik dalam hal protection/wajib terhadap keamanan angkutan udara internasional dan kontrak suatu negara yang menetapkan pada kepemilikan penerbangan dengan program keamanan seperti banyaknya penambahan keamanan dengan kemungkinan mengusulkan penyediaan petugas yang lain;
2. Satu yang penting/wajib dalam prosedur keamanan dalam annex ini adalah inspeksi/screening terhadap penumpang dan bagasi bandar udara internasional;
3. Annex 17 juga mencoba/mencari aktivitas koordinasi yang melibatkan program keamanan. Hal ini mengakui bahwa operator/airlines wajib bertanggungjawab terhadap penumpangnya, permodalan dan pendapatan serta beberapa negara mempunyai jaminan pada perkembangan angkutan udara dan efektif pelaksanaan penambahan program keamanan yang kompatibel dengan beberapa bandar udara yang keluar dari operasi mereka.
4. Spesifikasi dalam Annex 17 yang lain adalah mengakui bahwa hal ini tidak mungkin terlepas dari keamanan. Negara/pemerintah menjamin bahwa keselamatan penumpang, crew, pegawai bandar udara dan masyarakat umumnya merupakan pertimbangan yang terpenting dalam melindunginya. Negara/pemerintah juga mengajak untuk memperhatikan keselamatan penumpang dan crew bagi yang tidak mematuhi peraturan lalu lintas udara yang melakukan perjalanan secara kontinu.

**Kerangka Pikir**

Pola pikir yang digunakan untuk menjelaskan permasalahan secara garis besar (keseluruhan) dapat dilihat pada gambar-1 berikut.



**Gambar : Pola Pikir**

### **Tiga Unsur Pendekatan Kajian**

**Subjek**, yang merupakan unsur pelaku utama yang terlibat dalam permasalahan yang dikaji dalam kajian ini, terdiri dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sebagai instansi yang berwenang untuk mengeluarkan kebijakan atau yang bertanggungjawab terhadap layanan kargo udara internasional dan PT. Angkasa Pura II sebagai penyelenggara bandar udara sebagai penyedia petugas dan fasilitas bandar udara;

**Obyek**, yaitu unsur permasalahan yang akan dicarikan solusi pemecahan masalahnya, dimana dalam kajian ini adalah meliputi keamanan dan keselamatan dalam layanan kargo udara internasional sebagai tempat transit;

**Metode**, yaitu unsur metode yang digunakan dalam pemecahan masalah, dimana dalam kajian ini melakukan analisa kenapa Direktorat Jenderal Perhubungan Udara untuk mengeluarkan kebijakan tentang keamanan dan keselamatan dalam upaya meningkatkan layanan kargo udara internasional di Bandar udara Soekarno Hatta sebagai tempat transit.

### **Instrumental input (Dasar Hukum)**

Selain dari ketiga unsur pendekatan tersebut diatas, ada unsur lain yang juga dapat mempengaruhi permasalahan yang dibahas dalam kajian ini, yaitu instrumental input, berupa peraturan perundang-undangan nasional yang terkait dengan keamanan dan keselamatan yang menjadi dasar hukum dari kajian ini dan pengaruh layanan kargo udara internasional.

### **Umpan balik (*feed-back*)**

Umpan balik (*feed-back*) diperlukan untuk mengetahui berbagai kendala dan permasalahan yang dihadapi, sehingga proses perumusan pemecahan masalah dapat berjalan, yang selanjutnya akan didapatkan butir-butir hasil yang diharapkan dari kajian ini.

### **Metodologi**

Dalam kajian ini, untuk melakukan pengumpulan data/informasi melalui cara pengamatan langsung/observasi di lapangan dan hasil data melalui wawancara kepada pihak PT. (Persero) Angkasa Pura II dan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sebagai sumber informasi yang terkait dengan kajian dimaksud, selanjutnya dilakukan proses pengolahan data sebagai bahan analisis dan evaluasi dengan menggunakan pendekatan *metode deskriptif kualitatif* yaitu untuk suatu kebijakan dalam upaya peningkatan layanan kargo udara internasional sebagai tempat transit bagi para pelaku usaha bisnis di Bandar udara Soekarno Hatta.

## **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

### **Kondisi Bandar Udara Soekarno Hatta**

Bandar udara Internasional Soekarno-Hatta merupakan satu pintu gerbang pergerakan pesawat, penumpang dan barang dari Indonesia ke luar negeri dan sebaliknya, letaknya sekitar 20 km barat Jakarta, memiliki luas 18 km<sup>2</sup>, memiliki dua landasan paralel yang dipisahkan oleh dua *taxiway* sepanjang 2.400m. Terdapat tiga

bangunan terminal utama: Terminal 1 (1A, 1B dan 1C) untuk semua penerbangan domestik kecuali penerbangan yang dioperasikan oleh Garuda Indonesia dan Merpati Nusantara Airlines, dan Terminal 2 (2D dan 2E) melayani semua penerbangan internasional juga domestik dan terminal 2 F penerbangan domestik Garuda dan Merpati serta Terminal 3 untuk maskapai bertarif rendah dan telah digunakan Air Asia.

Area kargo bandar udara Soekarno Hatta terdapat dua daerah kargo.

a. Pertama di gudang 510 untuk domestik yang beroperasi antara lain PT.Garuda Indonesia, PT.Gapura Angkasa, PT.Repex Perdana, DHL, dan Dharma Mandala.

Di gudang 520 gudang international, 530 antara lain ada PT.Garuda Indonesia dan PT. JAS.

b. Kedua, daerah Kargo II yang berada di samping terminal TKI serta gudang pendukung 511 *Utility Building*, 521 *Social Building*, *Customer Warehouse*. *Duty Free Warehouse*, *JPT*, *Semter Garuda dan Hankam (Military) Warehouse*. Di samping itu pula terdapat kompleks pergudangan *Soewarna Warehouse*.

Manajemen PT.AP II berencana membangun kawasan baru terminal kargo udara seluas 250 ribu meter persegi dari yang ada saat ini, seluas 750 ribu meter per segi, dilengkapi dengan apron kargo, warehouse (*sebagian bounded area*), *memiliki fasilitas khusus EDI (Electronic Data Interchange)* dan rencana pengoperasian terminal kargo bersama dengan sistem BOT (*Build Operate dan Transfer*) dengan pihak swasta.

### Perkembangan Kargo di Bandar Udara

Perkembangan angkutan udara kargo di Bandar udara Soekarno Hatta mengalami peningkatan terlihat dari tahun 2006 untuk kargo internasional sebesar 189.643 ton dan tahun 2007 mengalami peningkatan kargo internasional 260.593 ton persentase peningkatan sebesar 37,41%, tahun 2008 sebesar 260.945 ton dan Tahun 2009 sebesar 216.756 ton mengalami penurunan 10.01%, dibandingkan dengan tahun 2010 sebesar 269.940 ton mengalami peningkatan 83,07 %, sedangkan kargo domestik tahun 2009 sebesar 216.423 ton dan tahun 2010 sebesar 240.502 ton, peningkatannya sebesar 10,84% dan secara total peningkatan sebesar 25,07%. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 1 berikut :

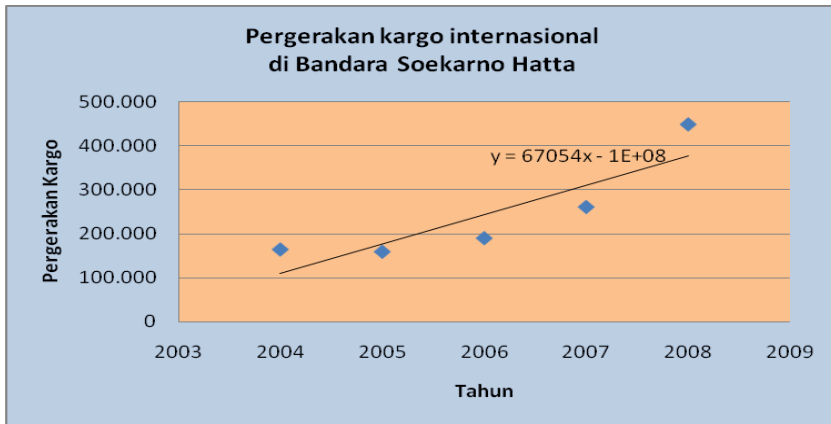
Tabel 1  
Perkembangan Kargo di Bandar udara Soekarno Hatta Tahun 2006 - 2010

Pergerakan	Perkembangan Kargo							
	2006	2007	%	2008	%	2009	%	2010
Internasional	189.643	260.593	13.74	260.945	10.01	216.756	83.07	269.940
Domestik	181.623	203.747	2.62	224.556	12.18	216.423	10.84	240.502
Total	371.266	464.340	5.5	485.501	10.56	433.179	25.07	510.442

Sumber : Angkasa Pura II, Tahun 2011

Bila memperhatikan trend pergerakan kargo tersebut diatas, maka dapat diasumsikan bahwa pada sepuluh tahun yang akan datang atau pada data tahun 2020 akan didapatkan jumlah pergerakan kargo internasional sebagai berikut:





Pergerakan kargo penerbangan internasional pada tahun 2015:

$$Y = 67054(x) - 1 \times 10^8$$

$$Y = 67054(2015) - 1 \times 10^8$$

$$Y = 1.351.100 \text{ ton}$$

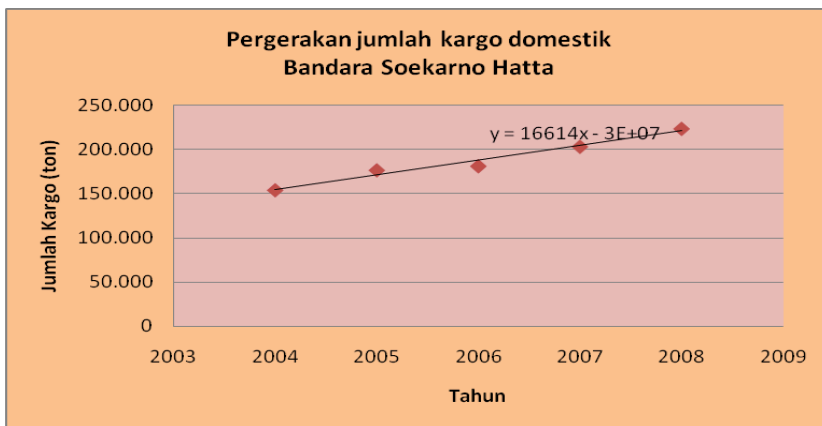
Pergerakan kargo penerbangan internasional pada tahun 2020:

$$Y = 67054(x) - 1 \times 10^8$$

$$Y = 67054(2020) - 1 \times 10^8$$

$$Y = 3.544.908 \text{ ton}$$

Sementara itu, untuk pergerakan jumlah kargo domestik pada tahun 2020 akan terlihat sebagai berikut:



Pergerakan kargo penerbangan domestik pada tahun 2015:

$$Y = 16614(x) - 3 \times 10^7$$

$$Y = 16614(2015) - 3 \times 10^7$$

$$Y = 1.115.910 \text{ ton}$$

Pergerakan kargo penerbangan domestik pada tahun 2020:

$$Y = 16614(x) - 3 \times 10^7$$

$$Y = 16614(2020) - 3 \times 10^7$$

$$Y = 3.560.280 \text{ ton}$$

## Peralatan Bongkar Muat Kargo

Peralatan penanganan bongkar muat kargo dengan terminal *Warehousing* untuk pergudangan domestik 510 beroperasi antara lain PT.Garuda Indonesia, PT.Gapura Angkasa, PT.Repex Perdana, DHL, dan Dharma Mandala dan kargo internasional 520 dan Gudang kargo 530 PT. Garuda Indonesia dan PT.JAS dan gudang pendukung 511 *Utility Building*, 521 *Social Building* antara lain fasilitas bongkar muat sebagai berikut :

Tabel 2  
Fasilitas Penanganan Kargo di Bandar udara Soekarno Hatta

No.	Peralatan	Terminal Kargo		
		Domestik	Internasional	Garuda
1.	X-Ray	3	3	3
2.	Timbangan digital	6	8	4
3.	Hand Metal Dectector	6	6	6
4.	Hand pallet	8	10	5
5.	Forklift	6	7	4
6.	High Left Loader	1	4	2
7.	Conveyor Belt	2	3	2
8.	Joint Container Pallet Ldr	2	5	3
9.	Cargomatic	1	2	2
10.	Pallet Plastik	40	70	35
11.	Pallet Dolly	4	9	3
12.	Tractor (Carts)	4	5	2
13.	Aircraft Tractor	6	11	4
14.	Unit Load Device	10	25	10
15.	Gerobak	16	12	12
16.	Strong Box	2	2	1
17.	Cold Strorage	2	3	2
18.	CCTV	8	12	6

Untuk kondisi fasilitas peralatan baik kuantitas dan kualitas dalam menunjang layanan kargo cukup bahkan berlebih karena Gapura Angkasa sebelumnya sempat menangani *Wide body Aircraft* beberapa tahun (DC 10, A330 Garuda Indonesia). Selanjutnya teknologi peralatan yang digunakan dalam penanganan layanan kargo udara internasional belum mendukung kinerja perusahaan sesuai dengan standar internasional. Untuk menjaga kondisi peralatan dalam keadaan baik, perlu ada program maintenance secara rutin sesuai dengan maintenance interval time masing-masing *equipment type*.

## Sistem dan Prosedur

Dalam penanganan sistim layanan kargo belum sesuai dengan standar aturan yang ada yaitu *Work Innstruction ISO*, *Cargo Manual Book* dan *Reference Book* dari Airlines. Selanjutnya layanan kargo udara internasional pada ketentuan-ketentuan internasional mengacu pada TACT Rules IATA yang dikeluarkan setiap tahun *Dangeroos Goods Regulation* IATA, Peraturan Bea & Cukai, Karantina dan Skep Dirjen Perhubungan Udara dan sanksi dilakukan perusahaan apabila dalam pelaksanaan layanan kargo tidak sesuai dengan sistem dan prosedur yang berlaku akan diberikan sanksi sesuai peraturan perusahaan yang berlaku. Misalnya gudang pengiriman barang merupakan tempat pemeriksaan awal dan akhir barang kargo.

## **Sumber Daya Manusia**

Untuk petugas layanan kargo udara perusahaan belum sepenuhnya mendukung kinerja karena belum dilakukannya peningkatan kemampuan petugas, untuk pelatihan *Basic Cargo, Lisensi Dangerous dan Goods*. Untuk tingkat keterampilan petugas dalam layanan kargo terkait dengan bidangnya masing-masing. Selanjutnya pola pembinaan terhadap para petugas layanan kargo dalam upaya meningkatkan kinerja, perlu diadakan briefing rutin sesuai ketentuan ISO dan briefing khusus sesuai kebutuhan. Untuk pola pengawasan terhadap petugas layanan kargo menggunakan pola pengawasan struktural (manager operasi, koordinator/ supervisor kargo) dan melalui data kinerja operasionalnya.

## **Investasi Layanan Kargo di Bandar Udara Changi Singapura**

Bandar udara Internasional Changi seluas 13 km persegi dan berjarak sekitar 17,2 km dari pusat bisnis Singapura. Changi merupakan salah satu bandar udara kargo tersibuk di dunia, dengan 1,89 juta ton kargo pada tahun 2007. Banyaknya maskapai penerbangan kargo di asia yang lebih memilih Bandar udara Changi sebagai pusat transit disebabkan oleh tingginya tingkat pelayanan di bandar udara tersebut. Selain itu, Bandar udara Changi Singapura menawarkan beberapa hal bagi maskapai penerbangan yang baru bergabung diantaranya adalah pemberian fasilitas bebas bea pendaratan selama 3 tahun pertama dan subsidi US\$ 300 ribu untuk biaya promosi.

## **Analisis**

Berdasarkan data yang didapatkan dilapangan, maka dapat terlihat bahwa peraturan tentang keamanan layanan kargo udara internasional perlu segera diterbitkan. Hal tersebut dikarenakan pelaku usaha merasa bahwa negara lain yang telah memiliki peraturan terkait dengan keamanan dan keselamatan layanan kargo udara internasional, dapat memberikan rasa nyaman bagi pelaku usaha. Kebijakan yang belum menampung permintaan pelaku bisnis layanan kargo tersebut, dianggap belum memenuhi standar bertaraf internasional. Sehingga tidak dapat dipungkiri bahwa usaha pelaku bisnis layanan kargo udara seperti di Singapura dan Hongkong dapat berkembang dengan baik. Sebagai contoh, di Indonesia belum ada Badan Usaha yang merupakan penjamin keselamatan layanan kargo udara sebelum di terima oleh bandar udara tujuan. Selain itu, belum informatifnya perjalanan layanan kargo udara yang di mulai dari pengirim sampai layanan kargo udara tersebut diterima.

Pelaku bisnis usaha layanan kargo udara, lebih memilih bandar udara Singapura dan Hongkong sebagai bandar udara transit karena pada bandara-bandara tersebut lebih informatif dan memiliki Badan Usaha yang menjamin keselamatan layanan kargo udara (*regulated agent*). Pemerintah saat ini telah mengeluarkan kebijakan yang terkait dengan keamanan dan keselamatan layanan kargo udara yaitu KM 54 tahun 2004, yang menjelaskan bahwa *Regulated Agent* merupakan Badan Hukum di Indonesia yang telah mendapatkan ijin untuk melaksanakan *security control* sesuai ketentuan yang berlaku terhadap layanan kargo, *kourier express parcel*, atau mail dan bertindak sebagai wakil operator pesawat udara. Namun perusahaan *regulated agent* yang beroperasi kurang memadai dari sisi kompetensi, fasilitas dan peralatan yang dimilikinya masih perlu diperbaiki terutama terkait dengan keamanan dan keselamatan penanganan kargo udara dengan mengacu kepada standar internasional. Jumlah loading bay, luas gudang, jumlah x-ray di area yang tersedia relatif kurang, dan keadaan tersebut banyak dari pada jumlah yang dimiliki oleh perusahaan di luar *regulated agent*.

Dalam pengiriman barang layanan kargo udara internasional di Indonesia masih terlalu rumit dan kurang informasi bagi sipengirim karena perlu banyaknya pengesahan dari berbagai unsur yang terkait. Terkait dengan hal tersebut diatas, untuk meningkatkan kualitas layanan kargo kepada pengguna jasa layanan kargo dibandar udara, maka perlu adanya layanan satu atap dibandar udara yang mencakup semua proses perijinan. Proses layanan satu atap tersebut, tentunya selain mempermudah pengguna jasa layanan kargo udara di bandara, juga memperkecil waktu yang dibutuhkan untuk pemenuhan proses birokrasi pengiriman.

Laju pertumbuhan kargo udara di Bandar udara Soekarno Hatta terlihat tidak mengalami perkembangan bila memperhatikan lokasi terminal kargo Bandar udara Soekarno Hatta terkesan kumuh. Salah satu upaya pemerintah agar bandara Soekarno Hatta bisa menjadi hub pengangkutan kargo di wilayah regional, perlu dilakukan penataan ulang terminal kargo udara tersebut, dengan tujuan memudahkan aktivitas penerbangan layanan kargo dan pengawasan bea cukai. PT.Angkasa Pura II telah merencanakan pembangunan kawasan khusus angkutan kargo udara di Bandar udara Soekarno Hatta (*cargo village*). Pembangunan tersebut tentunya dengan mengkaji lebih lanjut perkembangan angkutan kargo udara internasional dibandar udara tersebut.

Pengembangan kawasan kargo udara tersebut dilakukan untuk meningkatkan daya saing dan merupakan usaha untuk menjadikan Indonesia sebagai bandar udara transit kargo dikawasan Asia. Sebagai contoh, PT Cardig Air mengakui terpaksa melakukan pengangkutan kargo udara dengan hub Bandar udara Changi, Singapura. Karena Bandar udara Soekarno Hatta belum memungkinkan dijadikan sebagai pengumpul (hub) pengangkutan kargo akibat keterbatasan infrastruktur dan keamanan di bandar udara. Oleh karena itu, Bandar udara Soekarno Hatta dijadikan sebagai pengumpan (hub) pangangkutan kargo setelah PT. Angkasa Pura II merampungkan pembangunan terminal khusus kargo (*cargo village*) yang mampu menangani kargo hingga 1,5 juta ton per tahun. Pembangunan *cargo village* di Bandar udara Soekarno Hatta untuk mengantisipasi lonjakan pertumbuhan kargo udara di Indonesia. Selain memiliki kapasitas besar, *cargo village* akan memiliki sistem pengelolaan dengan standar moderen dan tertata baik. Singapura memang memiliki kebijakan yang sangat menguntungkan bagi maskapai penerbangan. Misalnya, Cardig Air menikmati fasilitas bebas bea parkir, bea lalu lintas penerbangan, dan biaya pendaratan (*landing fee*) selama tiga tahun. Bahkan, menikmati subsidi US\$ 300 ribu untuk biaya promosi karena Cardig Air pendatang baru.

Menindaklanjuti rencana liberalisasi penerbangan layanan kargo udara, maka perlu adanya koordinasi dengan negara lain terkait dengan kota-kota yang menjadi tujuan kargo udara internasional. Sebagai contoh, Malaysia memiliki 3 (tiga) bandar udara sebagai pusat kargo udara internasional, maka Indonesia juga perlu menunjuk 3 (tiga) bandar udara lokasi kargo udara internasional. Kondisi saat ini, layanan kargo udara internasional di Bandar udara Soekarno Hatta belum sesuai dengan peraturan yang ada. Hal ini terlihat dari gudang pengiriman barang yang menjadi tempat pemeriksaan awal dan akhir kargo.

## KESIMPULAN

1. Kondisi terminal kargo udara internasional terkesan belum mencerminkan proses layanan kargo udara yang kurang tertata rapi dan kerap kali tingkat keamanannya kurang.
2. Secara umum layanan kargo udara internasional di Bandar udara Soekarno Hatta belum memenuhi harapan pelaku usaha bisnis kargo udara karena belum terjaminnya

- keamanan dan keselamatan barang kargo udara hingga diterima oleh penerima barang.
3. Tidak ada kepastian yang informatif terkait dengan perjalanan kargo udara yang di mulai dari pengiriman sampai barang kargo udara tersebut diterima.
  4. Penerapan kebijakan yang terkait dengan keselamatan dan keamanan layanan kargo udara internasional yaitu KM 54 tahun 2004 dengan dibentuknya Badan Usaha yang menjamin keselamatan dan keamanan barang kargo udara.
  5. Adanya kepastian yang informatif terkait dengan perjalanan kargo udara yang dimulai dari pengiriman sampai barang kargo udara tersebut diterima dengan pembentukan *Regulated Agent*.
  6. Perlu ditingkatkan kecakapan sumber daya manusia dalam penanganan kargo, baik general kargo maupun kargo barang berbahaya pada perusahaan angkutan udara dan pengelola bandar udara.
  7. PT. Angkasa Pura II harus dapat memberikan kebijakan bagi perusahaan penerbangan untuk dapat menikmati fasilitas bebas seperti yang diberikan oleh Bandar udara Changi Singapura.

## DAFTAR PUSTAKA

- Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan.  
Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan.  
Peraturan Pemerintah nomor 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan.  
Keputusan Menteri Perhubungan KM 14 Tahun 1989 tentang Penertiban Penumpang, Barang dan kargo yang diangkut pesawat udara sipil;  
Keputusan Menteri Perhubungan KM 54 Tahun 2004 tentang Program Nasional Pengamanan Penerbangan Sipil;  
Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/100/XI/1985 tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara;  
Annex 17 (SARPs) *Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference*;  
Annex (SARPs) *The Safe Transport Dangerous Goods by Air*;  
IATA Regulation

## UCAPAN TERIMA KASIH

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

## BIODATA PENULIS

- \*) Juanda Siahaan. Magister Administrasi, Peneliti Madya Bidang Transportasi Udara di Pusat Litbang Perhubungan Udara Badan Litbang Perhubungan.  
Alamat Kantor : Jl. Merdeka Timur No.5, Jakarta Pusat.

