



## Perkiraan Kebutuhan Depo Pengisian Avtur Pesawat Udara di Indonesia

### *The Requirement Estimation of Avtur Station for Aircraft in Indonesia*

**Nugraha**

Jl. Kemayoran no. 112A, Jakarta  
email: nugraha.hs@gmail.com

---

#### INFO ARTIKEL

**Histori Artikel:**

Diterima: 15 Juli 2014

Direvisi: 8 Sept 2014

Disetujui: 15 Sept 2014

**Keywords:**

*Avtur, fuelling, aircraft*

**Kata kunci:**

avtur, pengisian, pesawat

---

#### ABSTRACT / ABSTRAK

*Purpose of the implementation of this work is to make a study of the readiness and the role of the regulator, Transport Company Flight Indonesia and PT Pertamina in order Estimated Needs Filling Fuel Depots and Development Aircraft (DPPU) to Increase Efficiency of Aircraft Operation. The aim of this work is to provide policy advice on estimates and Development Needs Filling Fuel Depots Aircraft (DPPU) to Increase Efficiency of Aircraft Operation*

Maksud pelaksanaan pekerjaan ini adalah membuat kajian tentang kesiapan dan peran Regulator, Perusahaan Angkutan Penerbangan Indonesia serta PT Pertamina dalam rangka Perkiraan Kebutuhan Dan Pembangunan Depo Pengisian BBM Pesawat Udara (DPPU) Untuk Meningkatkan Efisiensi Pengoperasian Pesawat Udara. Tujuan pelaksanaan pekerjaan ini adalah untuk memberikan masukan kebijakan tentang Perkiraan Kebutuhan Dan Pembangunan Depo Pengisian BBM Pesawat Udara (DPPU) Untuk Meningkatkan Efisiensi Pengoperasian Pesawat Udara.

## PENDAHULUAN

Transportasi merupakan salah satu mata rantai jaringan distribusi barang dan mobilitas penumpang yang berkembang sangat dinamis, serta berperan di dalam mendukung, mendorong dan menunjang segala aspek kehidupan baik dalam pembangunan politik, ekonomi, sosial budaya dan pertahanan keamanan. Pertumbuhan sektor transportasi akan mencerminkan pertumbuhan ekonomi secara langsung sehingga transportasi mempunyai peranan penting dan strategis, baik secara makro maupun mikro. Keberhasilan sektor transportasi secara makro diukur dari sumbangan nilai tambahnya dalam pembentukan Produk Domestik Bruto, dampak ganda (multiplier effect) yang ditimbulkan terhadap pembentukan sektor-sektor lain dan kemampuannya meredam laju inflasi melalui kelancaran distribusi barang dan jasa ke seluruh pelosok tanah air. Dari aspek mikro, keberhasilan sektor transportasi diukur dari kapasitas yang tersedia, kualitas pelayanan, aksesibilitas, keterjangkauan daya beli masyarakat dan utilisasi.

Transportasi udara sebagai salah satu transportasi yang mempunyai kelebihan dibanding dengan transportasi lainnya, keterjangkauan dan utilisasi. Transportasi udara menjadi pilihan yang sangat banyak digunakan oleh masyarakat Indonesia.

Dengan meningkatnya jumlah pesawat udara yang beroperasi di Indonesia terutama dengan adanya rencana pembelian pesawat udara oleh perusahaan angkutan udara nasional, meningkatnya jaringan rute yang dilayani oleh perusahaan angkutan udara dan meningkatnya jumlah penumpang angkutan udara yang pada tahun 2012

mencapai lebih kurang 67 juta keberangkatan penumpang pertahun mengakibatkan meningkatnya pula distribusi serta kebutuhan bahan bakar pesawat udara di Indonesia.

Maksud pelaksanaan pekerjaan ini adalah membuat kajian tentang kesiapan dan peran Regulator, Perusahaan Angkutan Penerbangan Indonesia serta PT Pertamina dalam rangka Perkiraan Kebutuhan Dan Pembangunan Depo Pengisian BBM Pesawat Udara (DPPU) Untuk Meningkatkan Efisiensi Pengoperasian Pesawat Udara.

Tujuan pelaksanaan pekerjaan ini adalah untuk memberikan masukan kebijakan tentang Perkiraan Kebutuhan Dan Pembangunan Depo Pengisian BBM Pesawat Udara (DPPU) Untuk Meningkatkan Efisiensi Pengoperasian Pesawat Udara.

## TINJAUAN PUSTAKA

### **Peraturan tentang persyaratan Teknis Pengoperasian Fasilitas Teknik Bandar Udara**

Dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/77/VI/2005 tentang Persyaratan Teknis Pengoperasian Fasilitas Teknik Bandar Udara, diatur ketentuan mengenai cara pengisian bahan bakar ke pesawat udara serta luas area stasiun bahan bakar yang dibutuhkan berdasarkan kapasitas tangki, dimensi tangki dan jumlah tangki. Adapun mengenai pengisian bahan bakar ke pesawat udara dapat dilakukan dengan menggunakan mobil tangki dan/atau sistem hydrant/pipa.

Kebutuhan fasilitas yang harus disediakan berdasarkan cara pengisian bahan bakar ke pesawat udara yaitu:

- a. Dengan mobil tangki:

- Depot penyimpanan bahan bakar.
  - Kendaraan tangki pengangkut termasuk tempat parkir dan garasi
  - Ruang kerja/kantor
  - Ruang untuk peralatan pemadam kebakaran termasuk bak air
  - Bengkel
  - Shelter pembongkaran dan pengisian bahan bakar ke tangkimobil pengangkut
  - Pengolahan limbah
- b. Dengan sistem hydrant/pipa:
- Tangki penyimpanan : tangki pengisian baru, tangkipengendapan, tangki pengisian ke pesawat udara udara
  - Peralatan pemadam kebakaran
  - Gedung pemeliharaan
  - Ruang kerja/kantor
  - Garasi dan gudang peralatan suku cadang
  - Pengolahan limbah

Pada tabel 1 dapat dilihat kebutuhan luas area stasiun bahan bakar berdasarkan kapasitas, dimensi dan jumlah tangki.

### Peraturan Badan Pengatur Hilir Minyak dan Gas Bumi

Peraturan Badan Pengatur Hilir Minyak Dan Gas Bumi Nomor: 13/P/BPH MIGAS/IV/2008 berisi tentang Pengaturan dan Pengawasan Atas Pelaksanaan Penyediaan dan Pendistribusian Bahan Bakar Minyak (BBM) Penerbangan di Bandar Udara. Beberapa terminologi penting di dalam peraturan ini antara lain:

- Badan Pengatur adalah suatu badan yang dibentuk untuk melakukan pengaturan dan pengawasan terhadap penyediaan dan pendistribusian Bahan Bakar Minyak dan Gas Bumi pada Kegiatan Usaha Hilir.

Tabel 1. Area stasiun bahan bakar

Kapasitas Tangki	Dimensi Tangki		Luas Area stasiun bahan bakar berdasarkan jumlah tangki								
			2 Unit			4 Unit			6 Unit		
	Diameter	Tinggi	X	Y	Luas Area	X	Y	Luas Area	X	Y	Luas Area
<b>Kl (kiloliter)</b>	<b>M</b>	<b>m</b>	<b>m</b>	<b>m</b>	<b>M2</b>	<b>m</b>	<b>m</b>	<b>M2</b>	<b>m</b>	<b>m</b>	<b>M2</b>
5	2,2	2,5	55	25	1.375	55	30	1.650	55	35	1.925
10	2,3	3,9	55	25	1.375	55	30	1.650	55	35	1.925
20	2,7	4,7	60	30	1.800	60	35	2.100	60	40	2.40
50	3,9	6,2	65	35	2.275	65	40	2.600	65	45	2.925
100	5,4	6,2	70	40	2.800	70	45	3.150	70	55	3.950
300	7,8	7,7	80	50	4.000	80	60	4.800	80	75	6.000
500	9,7	7,7	90	60	5.400	90	70	6.300	90	85	7.650
1.000	11,7	10,8	100	70	7.000	100	85	8.500	100	105	7.650
2.000	15,5	12,3	30	80	10.400	130	110	14.000	150	150	10.500
3.000 -4.000	19,4	15,2	150	100	15.000	150	140	21.000	150	180	

- BBM Penerbangan adalah BBM Jenis *Aviation Turbine Fuel* (Avtur) yang digunakan sebagai Bahan Bakar Pesawat Udara bermesin Turbin dan Jenis *Aviation Gasoline* (Avgas) yang digunakan sebagai Bahan Bakar Pesawat Udara bermesin Piston.
- Penyediaan BBM Penerbangan meliputi pengadaan, penerimaan, dan penyimpanan BBM Penerbangan di Bandar Udara.
- Pendistribusian BBM Penerbangan meliputi penjualan dan pengisian BBM Penerbangan ke pesawat udara di Bandar Udara.
- Fasilitas dan Fasilitas Penunjang Penyediaan dan Pendistribusian BBM Penerbangan adalah peralatan yang digunakan untuk kegiatan penerimaan, penyimpanan, penjualan dan pengisian BBM Penerbangan ke pesawat udara di Bandar Udara.
- Prinsip *Co-Mingle* adalah prinsip kerjasama dalam pelayanan BBM Penerbangan oleh dua Badan Usaha atau lebih dalam tanki penyimpanan bersama dengan menganut prinsip *borrow and loan; vendor and consignment; sale and purchase* yang berlaku umum dalam dunia penerbangan. Prinsip ini diterapkan apabila Badan Usaha yang melaksanakan Penyediaan dan Pendistribusian BBM.
- Cadangan Nasional BBM Penerbangan adalah jumlah BBM Penerbangan yang ditetapkan Menteri ESDM dalam rangka mendukung penyediaan BBM Penerbangan dalam negeri.
- Cadangan Operasional BBM Penerbangan adalah jumlah BBM Penerbangan yang menjadi bagian dari kegiatan operasional Badan Usaha termasuk cadangan kritisnya.

Cadangan Operasional BBM Penerbangan merupakan bagian dari Cadangan Nasional BBM Penerbangan.

Dalam peraturan ini disebutkan bahwa kegiatan usaha penyediaan dan pendistribusian BBM penerbangan di Bandar Udara terbuka bagi seluruh badan usaha yang memenuhi persyaratan. Persyaratan tersebut secara garis besar terdiri atas persyaratan umum dan persyaratan khusus.

Persyaratan umum yang wajib dipenuhi antara lain:

1. Mempunyai Izin Usaha Niaga Umum
2. Terdaftar pada Badan Pengatur yang dibuktikan dengan Nomor Registrasi Usaha (NRU);
3. Memiliki jaminan asuransi dalam Penyediaan dan Pendistribusian BBM Penerbangan;
4. 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;
5. Mengutamakan Sumber Daya Manusia (SDM) dari dalam negeri;
6. Mematuhi peraturan dan perundangan yang berlaku.

Persyaratan khusus yang wajib dipenuhi antara lain:

1. Memiliki dan/atau menguasai jaringan Penyediaan dan Pendistribusian BBM Penerbangan nasional dan/atau internasional untuk menjamin kontinuitas suplai;
2. Memiliki pengalaman sendiri dalam kegiatan pelayanan pengisian

pesawatudara (*into plane services*) sekurang-kurangnya di tiga Bandar Udara Internasional;

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

Badan usaha yang belum mempunyai pengalaman wajib bekerjasama dengan pihak lain yang telah berpengalaman dalam kegiatan pelayanan pengisian pesawat udara (*into plane services*) sekurang-kurangnya di tiga Bandar Udara Internasional.

Badan Usaha baru yang akan melakukan kegiatan Penyediaan dan Pendistribusian BBM Penerbangan pada Bandar Udara yang telah dilayani oleh suatu Badan Usaha lain, wajib melakukan kerjasama dengan Badan Usaha yang telah beroperasi di Bandar Udara tersebut. Bila tidak tercapai kesepakatan untuk bekerjasama antara Badan Usaha yang baru dengan Badan Usahayang telah beroperasi, maka Badan Pengatur dapat menetapkan ketentuan lain dengan memperhatikan pertimbangan aspek teknis, ekonomis dan kepentingan nasional.

Badan Pengatur menetapkan lokasi, jumlah dan jenis BBM Penerbangan bagi Badan Usaha yang telah ditunjuk oleh Menteri ESDM untuk memenuhi Cadangan Nasional BBM Penerbangan dengan mempertimbangkan:

- a. kebijakan Cadangan Nasional BBM Penerbangan yang ditetapkan oleh Menteri;
- b. kebutuhan BBM penerbangan;
- c. kondisi geografi dan demografi;
- d. politik, sosial, dan ekonomi serta keamanan nasional;
- e. Cadangan Operasional BBM Penerbangan Badan Usaha.

## METODOLOGI PENELITIAN

Besarnya cadangan operasional BBM Penerbangan sekurang-kurangnya thruput per hari dikalikan dua kali waktu edar (*round trip*) ditambah cadangan kritis sekurang-kurangnya 3 (*tiga*) hari.

$$COB = (T \times (2 \times RTD)) + CK$$

*Keterangan :*

COB : Cadangan operasional BBM penerbangan

T : Thruput harian

RTD : Round Trip Days

CK : Cadangan kritis (sekurang-kurangnya 3 hari)

### Analisis Data

Analisis data dilakukan setelah data yang diperlukan terkumpul dan dikompilasi. Pada tahapan ini akan dilakukan analisis mengenai Kebutuhan Bahan Bakar Pesawat Udara di Indonesia sampai tahun 2030 dan Kebutuhan Pelayanan Distribusi Bahan Bakar Minyak (Avtur) di Bandara di Indonesia. Aspek yang perlu diperhatikan antara lain aspek ekonomis, teknologi, dan operasional berdasarkan:

- a. klasifikasi bandar udara; beserta volume aktifitas layanan
- b. Lokasi DPPU
- c. ketersediaan dan efektivitas peralatan DPPU;

Analisis pendekatan yang digunakan dalam studi ini adalah efisiensi atau total biaya penyediaan bahan bakar yang akhirnya berdampak pada harga bahan bakar akhir yang dibeli operator pesawat udara dikalikan jumlahnya (*total customer fuel cost*). Dua hal bisa

diidentifikasi dalam pendekatan ini adalah:

1. Dari sisi perusahaan layanan jasa penerbangan - dimana pesawat udara akan dioperasikan, pesawat udarajenis apa, frekuensi dan kebutuhan bahan bakar serta konsekuensi tempat pengisian terhadap biaya operasi total dan *opportunity cost* karena pengurangan kapasitas muat.

Dari sisi supplier - bagaimanakah cara penyediaan bahan bakar sehingga akan meminimalkan biaya logistik distribusi.

2. Dari sisi supplier - bagaimanakah cara penyediaan bahan bakar sehingga akan meminimalkan biaya logistik distribusi.

Pada tahapan ini akan dihasilkan analisis Perkiraan Kebutuhan Depo Pengisian BBM Pesawat Udara untuk Meningkatkan Efisiensi Pengoperasian Pesawat Udara di Indonesia.

## ANALISA DAN PEMBAHASAN

Kebutuhan pembangunan DPPU terkait permintaan BBPU di masa yang akan datang ditentukan dengan membuat tiga proses pengolahan data (filter) sebagai berikut:

1. Proses Satu, yaitu pembangunan DPPU di kota bandar udara yang tidak memiliki DPPU namun estimasi kebutuhan BBPU-nya telah melebihi volume DPPU eksisting dengan konsumsi terendah pada masing-masing wilayah.
2. Proses Dua, yaitu pembangunan DPPU ditentukan pada bandar udara yang tidak memiliki DPPU dan

memiliki status pengumpul dalam hirarki tatanan kebandarudaraan nasional

3. Proses Tiga, yaitu penggunaan Filter 1 dan 2 di atas ditambah dengan *feasibility* aksesibilitas dan geografis wilayah

*Filter 1 : Pembangunan DPPU di Kota Bandar Udara yang tidak memiliki DPPU namun estimasi kebutuhan BBPU-nya telah melebihi volume DPPU eksisting dengan konsumsi terendah pada masing-masing wilayah.*

Berdasarkan hasil perkiraan kebutuhan BBPU di masa yang akan datang serta data DPPU eksisting saat ini, maka didapatkan perkiraan kebutuhan pembangunan DPPU di bandar udara yang estimasi kebutuhannya telah melebihi batas minimal volume DPPU eksisting terendah. Penentuan acuan DPPU eksisting dengan volume BBPU terendah dilakukan per wilayah atau koridor. Sehingga batas terendah pada masing-masing koridor berbeda satu sama lain. Bergantung DPPU eksisting yang ada pada koridor tersebut. **Tabel 1** merupakan contoh pembangunan DPPU di masa yang akan datang dengan memperhatikan filter di atas.

**Filter2 : Pembangunan DPPU ditentukan pada bandar udara yang tidak memiliki DPPU dan memiliki status pengumpul dalam hirarki tatanan kebandarudaraan nasional**

Pada filter ini, DPPU yang akan dibangun adalah hanya DPPU di bandar udara dengan status Pengumpul (Primer, sekunder, Tersier) pada Tatanan Kebandarudaraan Nasional. Pada aturan Tatanan Kebandarudaraan Nasional, bahwa batas minimum suatu bandar udara

dikategorikan menjadi Bandar Udara Pengumpul adalah memiliki penumpang tidak kurang dari 500.000 penumpang per tahun. Dengan menggunakan peramalan penumpang yang telah dilakukan sebelumnya pada Bab 6, maka tiap bandar udara bisa diperkirakan untuk tiap tahunnya, berapa jumlah penumpangnya. Dengan memperhatikan hal tersebut, bandar udara yang awalnya memiliki penumpang kurang dari 500.000 saat ini, dan pada masa yang akan datang memiliki penumpang melebihi 500.000 penumpang, maka di bandar udara tersebut dibutuhkan pembangunan DPPU.

**Skenario 3: Filter 1 dan 2 di atas ditambah dengan feasibility aksesibilitas dan geografis wilayah**

Pembangunan DPPU berdasarkan Filter 1 dan 2 tentu tidak sepenuhnya bisa dilakukan. Hal yang harus dipertimbangkan dalam pembangunan DPPU di atas salah satunya rantai pasok BBPU menuju DPPU. Yang menjadi keterbatasan rantai pasok adalah kondisi geografis dari wilayah bandar udara tersebut terhadap kemudahan akses distribusi BBPU.

**Tabel 2.** Kebutuhan Pembangunan DPPU di Bandar Udara Sesuai Filter I (sampel)

Kota	Data Pergerakan Penumpang	DPPU Eksisting	Estimasi Kebutuhan Bahan Bakar Harian							
			2015 (KL/hari)	Kelas DPPU	2020 (KL/hari)	Kelas DPPU	2025 (KL/hr)	Kelas DPPU	2030 (KL/hari)	Kelas DPPU
<b>SUMATERA</b>										
Medan	7863957	1	516.4	III	632.48	III	773.98	II	945.04	II
Batam	3684563	1	<b>198.0</b>	IV	266.57	IV	<b>348.96</b>	III	445.85	III
padang	2643109	1	147.1	IV	179.10	IV	218.50	IV	265.093	IV
Palembang	2785027	1	61.4	V	81.82	V	<b>106.88</b>	IV	136.513	IV
Pg Pinang	1363369	1	42.6	V	58.38	V	77.84	V	100.844	IV
Jambi	1116517	1	41.9	V	56.38	V	73.81	V	94.304	V
Banda Aceh	670932	1	<b>40.8</b>	V	<b>59.99</b>	V	83.62	V	111.553	IV
Tj Karang	<b>1206108</b>	0	22.1	VI	29.47	V	38.50	V	<b>49.168</b>	V
Tj Pinan	287927	1	<b>16.4</b>	VI	22.09	VI	28.91	VI	36.942	V
Tj Pandan	479222	0	14.3	VI	<b>19.62</b>	VI	26.16	VI	33.887	V
Gng Sitoli	200624	0	4.1	VI	4.93	VI	<b>6.00</b>	VI	7.294	VI
Sibolga	48573	0	1.1	VI	1.33	VI	1.62	VI	1.974	VI

Seperti sudah dijelaskan pada BAB 7, pengiriman BBPU ke DPPU dilakukan melalui kapal tangker melalui terminal bahan bakar minyak (TBBM). Dari TBBM menuju DPPU ada yang dilakukan melalui jembatan atau kapal tangker yang lebih yang ada memiliki letak geografis yang berada di pegunungan, sehingga akses darat sangat sulit untuk dilalui. Aspek inilah yang menyebabkan suatu bandar udara, meskipun dari Filter 1 dan Filter 2 telah layak untuk dibangun DPPU, tapi dilihat dari segi distribusi BBPU sulit untuk dilakukan.

### **Kesimpulan**

Dari data yang berhasil dikumpulkan dan analisis yang telah dilakukan, didapatkan beberapa simpulan sebagai berikut:

Model peramalan penumpang di masa yang akan datang yang digunakan pada studi ini adalah Trip Generation Model. Model ini merupakan model perhitungan dengan menggunakan data sosio ekonomi suatu daerah, misalnya PDRB dan jumlah penduduk. Model inilah yang digunakan dalam Studi Integrasi Pengembangan Konektivitas Pelayanan Jasa Angkutan Udara di Koridor 1 (Sumatera), Koridor 2 (Jawa), Koridor 3 (Kalimantan), Koridor 4 (Sulawesi), Koridor 5 (Bali dan Nusa Tenggara), dan Koridor 6 (Kepulauan Maluku dan Papua) yang telah dilakukan sebelumnya di Badan Penelitian dan Pengembangan Departemen Perhubungan Udara tahun 2012. Agar studi yang dilakukan ini berjalan selaras dengan studi sebelumnya, maka data peramalan penumpang yang digunakan pada studi ini mengacu pada Studi Integrasi Pengembangan Konektivitas Pelayanan Jasa Angkutan Udara di Koridor 1 (Sumatera), Koridor 2 (Jawa),

Koridor 3 (Kalimantan), Koridor 4 (Sulawesi), Koridor 5 (Bali dan Nusa Tenggara), dan Koridor 6 (Kepulauan Maluku dan Papua) tersebut, dengan mengakomodasi dan memutakhirkan perhitungan dengan memasukan data histori aktual penumpang tahun 2012.

Potensi pertumbuhan pergerakan penumpang yang tinggi diperkirakan masih akan berlangsung di Indonesia. Hal ini mengingat Indonesia saat ini menjadi salah satu negara dengan pertumbuhan ekonomi yang cukup tinggi. Ini berarti bahwa pertumbuhan penumpang ataupun rute-rute baru akan terus terjadi, namun demikian kondisi ini dapat mencapai titik jenuh pada suatu waktu yang dapat dipengaruhi oleh banyak hal.

Rekomendasi Kebutuhan pembangunan DPPU terkait dengan perkiraan permintaan BBPU di masa yang akan datang dilakukan dengan membuat 3 (tiga) proses pengolahan (filter), yakni:

- i. Proses Satu, yaitu pembangunan DPPU di kota bandar udara yang tidak memiliki DPPU namun estimasi kebutuhan BBPU-nya telah melebihi volume DPPU eksisting dengan konsumsi terendah pada masing-masing wilayah.
- ii. Proses Dua, yaitu pembangunan DPPU ditentukan pada bandar udara yang tidak memiliki DPPU dan memiliki status pengumpul dalam hirarki tatanan kebandarudaraan nasional
- iii. Proses Tiga, yaitu penggunaan Filter 1 dan 2 di atas ditambah dengan *feasibility*<sup>8-21</sup> aksesibilitas dan geografis wilayah.

Berdasarkan proses pengolahan (filter) untuk merekomendasikan Pembangunan DPPU, maka



pembangunan DPPU di Indonesia mengikuti skema berikut ini:

- i. Untuk koridor Sumatera, Tanjung Karang dan Tanjung Pandan akan memiliki kebutuhan DPPU mulai tahun 2015 dan Tanjung Karang akan mengalami peningkatan kelas DPPU dari kelas VI menjadi kelas V pada tahun 2020
- ii. Untuk koridor Jawa tidak perlu ada rekomendasi pembangunan DPPU
- iii. Untuk koridor Kalimantan, Kotabaru akan memiliki kebutuhan DPPU mulai tahun 2025 dan Muara Teweh mulai tahun 2030
- iv. Untuk koridor Sulawesi, Bau-Bau akan memiliki kebutuhan DPPU mulai tahun 2030
- v. Untuk Koridor Bali dan Nusa Tenggara, Labuhan Bajo sudah memiliki DPPU dan sudah dioperasikan oleh Pertamina. Sedangkan Alor, Ruteng dan Bajawa kebutuhan DPPU mulai tahun 2015
- vi. Untuk Koridor Maluku dan Papua, Saumlaki yang berlokasi di propinsi Maluku, Saumlaki sedang dalam pengerjaan pembangunan DPPU oleh Pertamina. Sedangkan untuk Papua Barat, Timika kebutuhan DPPU mulai tahun 2015 dan Bintuni kebutuhan DPPU mulai tahun 2020.

Diperlukan pembangunan infrastruktur yang merata di seluruh koridor utama di Indonesia untuk menekan biaya distribusi bahan bakar minyak pesawat udara agar harga bahan bakar minyak pesawat udara di Indonesia berada pada kisaran harga yang sama antara satu DPPU dengan DPPU lainnya di seluruh Indonesia.

Pembangunan Infrastruktur itu bisa berupa kesamarataan kemampuan Unit Pengolahan Minyak yang dimiliki oleh PT. Pertamina (Persero) untuk bisa menyediakan bahan bakar minyak pesawat udara.