



Pangsa Pasar (*Market Share*) Logistik /Kargo oleh Perusahaan Jasa Angkutan Udara yang Beroperasi di Bandar Udara Internasional Sepinggang Balikpapan

Logistic/Cargo Market Share of Airline in Sepinggang International Airport Balikpapan

Lita Yarlina

Puslitbang Perhubungan Udara

e-mail : litayarlina2112@gmail.com

INFO ARTIKEL

Histori Artikel :

Diterima : 10 April 2013

Disetujui : 13 Mei 2013

Keywords:

market share, logistic/cargo, airline

Kata kunci :

pangsa pasar, logistik/kargo, perusahaan jasa angkutan udara

ABSTRACT / ABSTRAK

Growth of air freight logistics/ cargo in Indonesia, especially in East Kalimantan is very high in the 5 (five) years so that the need for air freight logistics services company is also very high. At this time, cargo/ logistics from and to the outside Balikpapan are served by air cargo transportation service/ logistics services company and scheduled commercial air transport. The purpose of this study is to look at the market share of air freight logistics / cargo in Sepinggang Balikpapan International Airport. 87.08% to 95.15% market share is still dominated by scheduled commercial air transport services, namely Garuda Indonesia, Lion Air and Sriwijaya. While freight logistics services company/cargo has only 59.09% to 72.62% market share which are Tri MG Airline namely, Megantara Water, Water Mark and Garuda Indonesia.

Pertumbuhan angkutan udara logistik/kargo di Indonesia khususnya wilayah Kalimantan Timur dalam 5 (lima) tahun belakangan ini sangat tinggi sehingga kebutuhan akan perusahaan jasa angkutan udara logistik juga sangat tinggi. Pada saat ini, kargo/logistik yang diangkut dari dan ke luar Balikpapan dilayani oleh perusahaan jasa angkutan udara kargo/logistik dan perusahaan jasa angkutan udara komersial berjadwal. Tujuan penelitian ini adalah untuk melihat pangsa pasar angkutan udara logistik/kargo di Bandar Udara Internasional Sepinggang Balikpapan. Pangsa pasar 87,08% sampai 95,15% masih didominasi oleh perusahaan jasa angkutan udara komersial berjadwal yaitu PT. Garuda Indonesia, PT. Mentari Lion Air dan PT. Sriwijaya Air. Sedangkan perusahaan jasa angkutan logistik/kargo memiliki pangsa pasar 59,09% sampai dengan 72,62% yaitu Tri MG Airline, Megantara Air, Air Mark dan Garuda Indonesia.

PENDAHULUAN

Tumbuhnya industrinya jasa angkutan udara secara pesat telah membuat iklim dunia usaha penerbangan nasional menjadi lebih kondusif dan kompetitif sehingga angkutan udara semakin dibutuhkan untuk mengangkut penumpang maupun barang (kargo). Angkutan kargo udara yang dilakukan secara berjadwal di Indonesia masih bersifat campuran yaitu angkutan kargo yang diikutkan bersama angkutan penumpang dan bagasi dari sisa kapasitas yang ada di pesawat. Ada beberapa perusahaan penerbangan yang mempunyai angkutan kargo udara yang khusus.

Dalam penanganan angkutan kargo banyak pihak yang terlibat dan terjadi interaksi antar komponen pelaksana yang mempunyai karakteristik dan peran berbeda dalam pelayanan kargo, Diantaranya adalah pihak penyelenggara bandara yang biasanya hanya menyediakan/menyewakan fasilitas pergudangan untuk dikelola pihak lain, operator penerbangan pelaksana angkutan kargo, *cargo handling* pelaksana bongkar muat kargo dari/ke pesawat, bea cukai sebagai pengawas/pemeriksa barang, serta ekspedisi sebagai pengurus pengiriman kargo dari bandara asal ke bandara tujuan.

Untuk mewujudkan sistem pengangkutan yang efisien dengan biaya transportasi serta biaya produksi barang yang minimum, perlu mempertimbangkan karakteristik geografis dan moda transportasi Indonesia. Salah satu keunggulan

transportasi udara adalah jenis dan daya angkut pesawat kargo yang mempunyai fleksibilitas jelajah yang tinggi, dan memungkinkan pengiriman ke daerah-daerah yang belum terjangkau oleh moda transportasi lainnya dengan menggunakan penerbangan perintis.

Data menunjukkan bahwa jumlah kargo udara yang diangkut dalam penerbangan domestik selama triwulan pertama tahun 2012 melonjak 36,4% dari 103.022 ton tahun 2011 menjadi 140.520 ton pada Maret 2012. Peningkatan jumlah kargo udara yang diangkut juga terjadi dalam penerbangan internasional yaitu naik 54,65% dari 18.329 ton tahun 2011 menjadi 28.345 ton pada Maret 2012. Jumlah muatan kargo udara ini di himpun dari lima bandar udara utama Indonesia yaitu Bandara Polonia, Bandara Soekarno-Hatta, Bandara Juanda, Bandara Sultan Hasanuddin dan Bandara Ngurah Rai.

Dalam mengantisipasi permasalahan di era globalisasi penerbangan kargo, maka perlu dilakukan penelitian Besaran Pangsa Pasar (*Market Share*) Logistik /Kargo oleh Perusahaan Jasa Angkutan udara yang beroperasi di Bandar udara Internasional Sepinggan Balikpapan.

Perumusan Masalah

Dengan melihat pertumbuhan angkutan udara logistik/kargo Perusahaan Jasa Angkutan Udara , perlu diketahui berapa persen pangsa pasar masing-masing perusahaan jasa angkutan udara di Bandar udara Internasional Sepinggan Balikpapan.

Tujuan penelitian adalah untuk melihat pangsa pasar angkutan udara logistic/kargo di Bandar udara Internasional Sepinggan Balikpapan. Manfaat penelitian adalah untuk memberikan rekomendasi kepada instansi yang terkait dengan penyelenggara pelayanan logistic di Bandar udara Internasional Sepinggan Balikpapan.

KAJIAN PUSTAKA

Pangsa Pasar (*Market Share*)

Pangsa pasar menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia Departemen Pendidikan Nasional (2008, p1014), yaitu jumlah penjualan produk atau komoditas suatu penjualan dibandingkan dengan penjualan produk atau komoditas itu dalam industri atau penghasilan secara keseluruhan.

Segmentasi pasar merupakan suatu aktivitas membagi atau mengelompokkan pasar yang heterogen menjadi pasar yang homogen atau memiliki kesamaan dalam hal minat, daya beli, geografi, perilaku pembelian maupun gaya hidup. Kotler (2003) menyatakan: "*Market segmentation is the process of breaking a heterogeneous group of potential buyer into smaller homogeneous groups of buyer, that is with relatively similar buying characteristics or needs*". Selanjutnya Thompson (2000) menyatakan bahwa tantangan dalam pemasaran adalah untuk mengidentifikasi pasar potensial yang menguntungkan untuk dilayani karena jarang sekali satu program pemasaran dapat memuaskan pasar

yang heterogen yang berbeda selera dan karakteristik untuk itu diperlukan segmentasi pasar. Sementara itu Kotler, Kartajaya, Huan dan Liu (2003) menyatakan bahwa segmentasi adalah melihat pasar secara kreatif, segmentasi merupakan seni mengidentifikasi dan memanfaatkan peluang-peluang yang muncul di pasar.

Ada tiga pola segmentasi pasar yang dapat digunakan (Kotler,2003). Pola tersebut adalah:

- a. *Homogeneous preference* (preferensi homogen) merupakan pola yang menunjukkan bahwa konsumen memiliki preferensi yang sama terhadap produk atau jasa yang ditawarkan.
- b. *Diffused preference* (preferensi yang menyebar) merupakan pola yang menunjukkan bahwa konsumen memiliki preferensi yang beragam terhadap suatu produk atau jasa yang ditawarkan
- c. *Clustered preference* (preferensi yang mengelompok) merupakan pola yang menunjukkan bahwa konsumen memiliki preferensi yang berkelompok-kelompok. Dimana konsumen yang berada dalam satu kelompok memiliki kesamaan preferensi.

Tujuan Pangsa Pasar

Pangsa pasar merupakan indikator kunci dari sebuah persaingan pasar, seberapa baik suatu perusahaan melakukan terhadap pesaingnya. Metrik ini, ditambah dengan perubahan dalam pendapatan penjualan, membantu manajer mengevaluasi permintaan baik primer

dan selektif dalam pasar mereka. Artinya, memungkinkan mereka untuk menilai tidak hanya pertumbuhan pasar total atau penurunan tetapi juga tren dalam pilihan pelanggan di antara pesaing.

Umumnya, pertumbuhan penjualan yang dihasilkan dari permintaan primer (pertumbuhan total pasar) lebih murah dan lebih menguntungkan daripada yang dicapai dengan menangkap pangsa dari pesaing. Sebaliknya, kerugian dalam pangsa pasar dapat sinyal serius dan masalah jangka panjang yang membutuhkan penyesuaian strategis. Perusahaan dengan pangsa pasar di bawah tingkat tertentu mungkin tidak layak.

Syarat Segmentasi Yang Efektif

Dalam melakukan segmentasi perusahaan perlu memperhatikan efektifitas segmentasi tersebut. Syarat segmentasi yang efektif adalah (Kotler,2003):

- a. *Measurable* (terukur) berarti segmen pasar harus dapat membantu perusahaan dalam mengukur potensi pasar, daya beli konsumen serta ukuran alokasi sumberdaya.
- b. *Substansial* (banyak) berarti segmen tersebut harus besar dan profitable untuk dilayani.
- c. *Accessible* (dapat diakses) berarti segmen tersebut harus mudah dijangkau untuk dilayani.
- d. *Differentiable* (dapat dibedakan) berarti segmen tersebut dapat dibedakan dengan jelas.
- e. *Actionable* (dapat dilayani) berarti segmen tersebut dapat dijangkau

atau dilayani dengan sumber daya yang dimiliki perusahaan.

Manfaat Segmentasi

Secara umum segmentasi bermanfaat untuk meningkatkan posisi kompetisi perusahaan dan memberikan pelayanan yang lebih baik kepada konsumen (Weinstein, 1994 dalam Ariwibowo, 2003,). Secara terperinci tentang 4 manfaat segmentasi, yaitu:

1. Melalui penelitian preferensi konsumen, perusahaan berjalan ke arah penyelesaian konsep marketing yaitu kepuasan konsumen yang akan membawa keuntungan. Perusahaan menempatkan konsumen sebagai yang utama, kemudian mendesain dan menyeleksi produk untuk kepuasan konsumen.
2. Segmentasi sebagai alat perencanaan merupakan alat identifikasi dan analisa yang berharga untuk mengembangkan communication mix, sehingga dapat dipilih alat promosi yang sesuai untuk menargetkan pada media yang tepat.
3. Riset segmentasi menyediakan *a competitive intelligence mechanism* untuk mengakses dan membandingkan perusahaan agar sesuai dengan standar.
4. Segmentasi sangat penting untuk melakukan evaluasi secara periodik terhadap marketing strategi perusahaan saat ini dengan cara memanfaatkan peluang baru dan menghindarkan dari adanya potensi terhadap ancaman.

METODOLOGI

a. Penetapan Responden

Penetapan responden ditentukan berdasarkan pertimbangan, bahwa responden adalah sesuai dan mampu memberikan tanggapan yang bernilai informasi, serta dapat memberikan data yang sesuai dan akurat, agar pengumpulan data baik bersifat primer maupun sekunder dapat memberikan kontribusi yang cukup lengkap dan terpercaya untuk mendukung analisis. Penetapan sampel dan lokasi survei didasarkan pada pertimbangan bahwa responden secara langsung berkaitan dengan kasus, dan berkenaan dengan kebijakan yang diambil.

b. Pengumpulan data

Pengumpulan data/informasi dilakukan dengan survei lapangan ke Bandar udara Sepinggan Balikpapan lokasi yang dinilai cukup dapat memberikan gambaran topik penelitian.

c. Pengolahan data

Data/informasi yang telah terkumpul merupakan data terstruktur yang telah diarahkan kepada pengolahan yang telah disiapkan. Struktur yang dimaksudkan adalah urutan sistematis data itu sendiri. Tahap-tahap berikutnya setelah data terkumpul, adalah :

- 1) Verifikasi data, yaitu penyempurnaan data dalam segi kelengkapan, dan relevansinya dengan tujuan penelitian;
- 2) Kompilasi data, yaitu menggabungkan ke dalam

format hasil dengan memanfaatkan sistematika penomoran sebagai kodifikasi tulisan;

- 3) Komputasi, yaitu menuangkan seluruh hasil kompilasi ke dalam format secara komputer.

Di samping itu sebagian di antaranya berupa data terstruktur yaitu berupa saran-saran, komentar/pendapat ditulis langsung dalam format yang sesuai. Pemanfaatannya dilakukan dengan menuangkan makna langsung dari tulisan itu dan menganalisisnya dalam konteks seluruh permasalahan yang dianalisis.

d. Desain kuesioner

Kuesioner didesain dan disusun sedemikian rupa berdasarkan variabel penelitian yang telah diidentifikasi agar waktu yang dibutuhkan untuk pengisiannya tidak terlalu lama dan memudahkan responden dalam menjawab, serta didesain dengan memperhatikan teknik pengolahan data yang digunakan.

e. Teknik Pengumpulan dan Pengolahan Data

Setelah tahap identifikasi variabel penelitian dan pembuatan desain kuesioner, maka tahap selanjutnya adalah pengumpulan dan pengolahan serta kompilasi data.

1) Teknik pengumpulan data

Agar data yang dikumpulkan dapat bermanfaat sebagai bahan untuk analisis, maka perlu digunakan teknik pengumpulan data yang baik. Data primer dapat diperoleh melalui pengisian kuesioner oleh

responden yang menjadi obyek penelitian. Data sekunder tentang profil/karakteristik serta *traffic* angkutan udara kargo di bandar udara yang bersangkutan dapat diperoleh melalui studi literatur/kepuustakaan.

2) Teknik pengolahan data

Dari beberapa piranti/alat kerja yang dapat digunakan untuk mengolah data, metoda yang digunakan dalam pengolahan data yang diperoleh dari survei data primer .

3) Kompilasi data

Data primer dan sekunder hasil pengumpulan dan pengolahan tersebut selanjutnya dikompilasikan dalam bentuk tabulasi data setengah matang yang siap diolah pada tahap analisis. Kompilasi data ini juga dapat menyertakan informasi yang dianggap penting yang tidak terdapat dalam kuesioner namun terkait dalam analisis permasalahan.

f. Teknik Analisis

Teknik analisis yang digunakan dalam pengkajian ini adalah analisis deskriptif kuantitatif kualitatif dengan menggunakan tabulasi data yang dimatrikkan dalam suatu kompilasi data berkenaan dengan angkutan udara logistik/kargo

HASIL DAN PEMBAHASAN

Profil Bandar Udara Sepinggan - Balikpapan

Spesifikasi Bandar udara Sepinggan - Balikpapan

Jarak dari kota : ± 13 km dari pusat kota Balikpapan

Kemampuan : A-330

Koordinat/elevasi : 01°16'02" LS - 116°53'38" BT/ 12 FEET

Pelayanan LLU : ADC, APP

Panjang Landasan/Arah/PCN : 2.500 m x 45 m / 07-25 / 70 FCXU

Taxiway : 346.846 m²

Apron I : 100.372 m²

Total Luas

terminal Penumpang : 12.274 m²

Terminal (dom) : 2.302 m²

Terminal (int) : 9.221 m²

Terminal (cargo) : 4.684 m²

Perusahaan Penerbangan

Perusahaan Penerbangan Yang beroperasi pada tahun 2012 di Bandar udara Sepinggan Balikpapan sebanyak 14 perusahaan penerbangan dan melayani rute penerbangan dengan berbagai jenis type pesawat serta frekuensi penerbangan dapat dilihat lampiran pada tabel 1.

Jenis Komoditi Logistik/kargo Angkutan Udara

Jenis komoditi logistik/kargo angkutan udara yang diangkut di Bandar udara Sepinggan Balikpapan tarif yang terbesar yaitu jenis barang berbahaya (*Dangerous Good*) seperti Dg,s, engine, sample batubara dan jenis barang berharga seperti emas, perhiasan dan uang yaitu tarif Rp.800,- per kg untuk logistik/kargo domestik dan \$.0.13 untuk logistik/kargo internasional.

Untuk jenis barang *general cargo* , *live animal* , *mail* , *marine product* , *perisable cargo* , *special cargo* tarif per kg sebesar Rp.500,- untuk domestik dan \$.0.08

untuk kargo internasional, sedangkan jenis barang *newspaper* tarif per kg sebesar Rp.325,- untuk kargo domestik dan \$.0.06 untuk kargo internasional dapat dilihat lampiran pada tabel 2.

Angkutan Udara Logistik/kargo Berdasarkan Operator

Pergerakan lalu lintas angkutan udara logistik/kargo berdasarkan operator domestik di Bandar udara Sepinggan Balikpapan dapat dilihat lampiran pada tabel- 3

- Tahun 2007 yang terbesar yaitu PT.Garuda Indonesia sebesar 6.601.396 kg, PT Lion Air sebesar 3.707.388 kg dan PT. Republika Airline sebesar 1.908.201 kg.
- Tahun 2008 yang terbesar yaitu PT. Garuda Indonesia sebesar 7.696.160 kg, PT Lion Air sebesar 4.241.758 kg dan PT.Sriwijaya sebesar 2.700.847 kg.
- Tahun 2009 yang terbesar yaitu PT. Garuda Indonesia sebesar 8.041.174 kg, PT.Sriwijaya sebesar 4.335.291 kg dan PT Lion Air sebesar 2.270.074 kg.
- Tahun 2010 yang terbesar yaitu PT. Garuda Indonesia sebesar 11.061.035 kg, PT Lion Air sebesar 8.937.446 kg dan PT.Sriwijaya sebesar 6.531.574 kg.
- Tahun 2011 yang terbesar yaitu PT. Garuda Indonesia sebesar 13.009.572 kg , PT Lion Air sebesar 13.340.669 kg dan PT.Sriwijaya sebesar 7.638.574 kg.

Pergerakan lalu lintas angkutan udara logistik/kargo berdasarkan operator internasional di Bandar udara

Sepinggan Balikpapan dapat dilihat sebagai berikut:

- Tahun 2007 yang terbesar yaitu PT Tri MG Airline sebesar 1.872.506 kg, PT Silk Air sebesar 1.715.361 kg dan PT Garuda Air sebesar 1.276 kg.
- Tahun 2008 yang terbesar yaitu PT Silk Air sebesar 1.614.027 kg, PT Trigana Airline sebesar 42.154 kg.
- Tahun 2009 yang terbesar yaitu Megantara Air sebesar 1.552.886 kg dan PT Silk Air sebesar 1.082.218 kg.
- Tahun 2010 yang terbesar yaitu PT Tri MG Airline sebesar 2.493.839 kg, PT Silk Air sebesar 1.247.555 kg dan PT Cardig Air 833.138 kg.
- Tahun 2011 yang terbesar yaitu PT Tri MG Airline sebesar 1.775.931 kg, PT Silk Air sebesar 1.247.690 kg dan PT Cardig Air 253.605 kg.

Pergerakan lalu lintas angkutan udara logistik/kargo berdasarkan pesawat domestik kargo di Bandar udara Sepinggan Balikpapan tahun 2007 sampai dengan 2009 perusahaan Republika airline yang terbesar sedangkan tahun 2011 angkutan udara logistik/kargo yang terbanyak diangkut oleh perusahaan Tri MG Airline.

Pergerakan lalu lintas angkutan udara logistik/kargo berdasarkan pesawat domestik komersil tak terjadwal di Bandar udara Sepinggan Balikpapan tahun 2007 diangkut oleh Pelita Air *service* dan tahun 2011 angkutan udara logistik/kargo yang terbesar adalah perusahaan Tri MG Airline.

Pergerakan lalu lintas angkutan udara logistik/kargo berdasarkan pesawat domestik komersil terjadwal

di Bandar udara Sepinggan Balikpapan dari tahun 2007 mengalami peningkatan sampai tahun 2011, PT. Garuda Indonesia merupakan perusahaan jasa angkutan udara logistik/kargo yang terbesar mengangkut dari tahun 2007 sampai 2010 sedangkan 2011 perusahaan jasa angkutan udara logistik/kargo yang terbesar mengangkut adalah Lion Air.

Pergerakan lalu lintas angkutan udara logistik/kargo berdasarkan pesawat domestik non komersil di Bandara Sepinggan Balikpapan tahun 2010 angkutan udara logistik/kargo sebesar 1.247.755 kg turun menjadi 131.140 kg tahun 2011.

Pergerakan lalu lintas angkutan udara logistik/kargo berdasarkan pesawat internasional komersil berjadwal di Bandar udara Sepinggan Balikpapan mengalami peningkatan tahun 2009 angkutan udara logistik/kargo sebesar 1.192.639 kg naik menjadi 1.254.720 kg tahun 2010 dan tahun 2011 naik menjadi 1.290.019 kg.

Pergerakan lalu lintas angkutan udara logistik/kargo berdasarkan pesawat internasional kargo di Bandar udara Sepinggan Balikpapan ada penurunan di tahun 2011 dibandingkan tahun 2010 dari 3.335.681 kg menjadi 2.029.536 kg.

Pergerakan lalu lintas angkutan udara logistik/kargo berdasarkan pesawat (Internasional Komersil Tak Berjadwal) di Bandara Sepinggan Balikpapan tahun 2007 sebesar 1.724.361 kg dan 2008 sebesar 1.614.027 kg, tahun 2009 perusahaan Megantara Air sebesar 46.719 kg dan tahun 2010

sampai sekarang tidak ada perusahaan penerbangan/operator yang beroperasi.

Data primer dalam penelitian ini adalah hasil pengisian kuesioner yang dibagikan kepada PT. Angkasa Pura I Logistik dan perusahaan penerbangan di Bandar Udara Sepinggan-Balikpapan.

Kendala dan hambatan perusahaan dalam pelayanan angkutan udara logistik/kargo di bandara adalah :

- a. AP I Logistik : Belum seluruhnya perusahaan ekspedisi Muatan pesawat udara mengikut sertakan SDM nya dalam diklat-diklat seperti *Dangrous Goods* dan Belum semua operator penerbangan menetapkan *closing time* untuk penerimaan kargo di *acceptance*.
- b. PT. Garuda : *Cargo accept*/pintu gudang hanya melayani sampai jam 17 WITA, X-Ray hanya 1, harus bergantian diantara operator/Airlines, Tidak ada *Could stroge*, SDM tidak sesuai ABK dan *Hand pallet* yang minim.
- c. PT. Lion Air Tidak ada kendala.
- d. PT. Cardig Air : Fasilitas dari *warehouse* yang tidak memadai seperti: Storage kurang, Staging pallet untuk built up, SDM minim sehingga jadi berkurangnya service/pelayanan terhadap costamer/pemakai jasa, Sarana /gedung untuk perkantoran kurang dan Apron untuk pesawat kargo yang tidak ada sehingga sulit dan mengganggu aktifitas pesawat komersial.
- e. PT. Indonesia Air Asia : Menerapkan peraturan yang berlaku terhadap

- pengangkutan kargo /logistik kepada agen atau pengirim barang.
- f. PT. Sriwijaya Air : Berkenaan dengan pelayanan di gudang, masih kurangnya jumlah SDM warehousing bandara Sepinggan, ruang kargo outgoing dan incoming yang masih kurang lahannya, Data barang *incoming* dan *outgoing* yang masih kurang kelengkapannya.
 - g. PT. Kalstar Aviation : Keterlambatan pada saat masuk X-Ray, Keterbatasan alat di gudang Airport, Keterbatasan ruang gerak di dalam gudang kargo (sempit).
 - f. PT. Sriwijaya Air : Sebagai Airlines turun langsung memonitor barang *outgoing* dan *incoming* agar mengurangi kesalahan tujuan barang, mengecek ulang barang-barang yang sudah dalam satu tempat sesuai dengan rutenya dan Mmengawasi dokumen-dokumen yang kurang lengkap.
 - g. PT. Kalstar Aviation : Dengan datang lebih awal agar barang/paket dapat masih X-Ray lebih dulu (menghindari antrian pada saat paket masuk X-Ray).

Upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala dan hambatan adalah ;

- a. AP I Logistik : Kerjasama dengan otoritas bandara dan Angkasa Pura I dalam penyelenggaraan diklat-diklat khusus kargo, Mengadakan refresing Dangerous goods dan sosialisasi keamanan dan keselamatan penerbangan.
 - b. PT. Garuda : Koordinasi dengan *warehousing* dan *ground handling*, Membuat perjanjian dengan KSO dengan *warehousing* dan *ground handling*.
 - c. PT. Lion Air Tidak ada kendala.
 - d. PT. Cardig Air : Belum terlihat.
 - e. PT. Indonesia Air Asia : Mencoba untuk lebih pendekatan kepada mereka supaya tidak ada kesalahan dalam mengisi SMU/PTI tentang pengangkutan kargo, agar agen bisa mengisi formulir SMU/PTI dengan benar terhadap barang/kargo yang akan dikirim.
- Saran untuk meningkatkan pelayanan angkutan udara logistik/kargo di bandara adalah :**
- a. AP I Logistik : Selektif menerbitkan izin EMPU yang saat ini semakin menjamur termasuk dapat menginformasikan kepada pelaku usaha kargo udara apabila ada program diklat terkait pengaman kargo udara.dan Membantu pengelola kargo untuk mensosialisasikan jam *closing time* pada airlines terkait dengan proses pemeriksaan kargo.
 - b. PT. Garuda : Pintu gudang dibuka 1.30 jam penerbangan terakhir, X-Ray ditambah dan Adanya pembagian jalur pengiriman barang domestik dan internasional.
 - c. PT. Lion Air : Tidak ada saran.
 - d. PT. Cardig Air : Segera memperbaiki/diadakan fasilitas yang kurang sesuai denga standard dan ketentuan yang berlaku untuk bandara internasional, Peningkatan SDM dan alat, Segera diadakan *Regulated Agent*.

- e. PT. Indonesia Air Asia : Meningkatkan pengawasan sama seperti haknya yaitu barang-barang supaya aman dan pada saat barang masuk gudang supaya melakukan X-Ray 2 kali apabila barang tersebut mencurigakan dan supaya para security yang bertugas di monitor X-Ray bisa lebih teliti terhadap kargo yang akan diangkut.
- f. PT. Sriwijaya Air : Untuk SDM agar ditambah untuk memperbaiki pelayanan kepada mitra *warehousing*, fasilitas harus ditambah sesuai kebutuhan kinerja SDM harus ditingkatkan dan Dokumen-dokumen agar dibuat sesuai dengan kebutuhannya untuk melengkapi semua jenis barang yang masuk dan keluar.
- g. PT. Kalstar Aviation : Agar ditambah pintu/ X-Ray untuk pengeluaran barang masuk dan keluar, Agar gudang kargo di

perluas, dan Agar di sediakan peralatan lebih memadai.

PEMBAHASAN

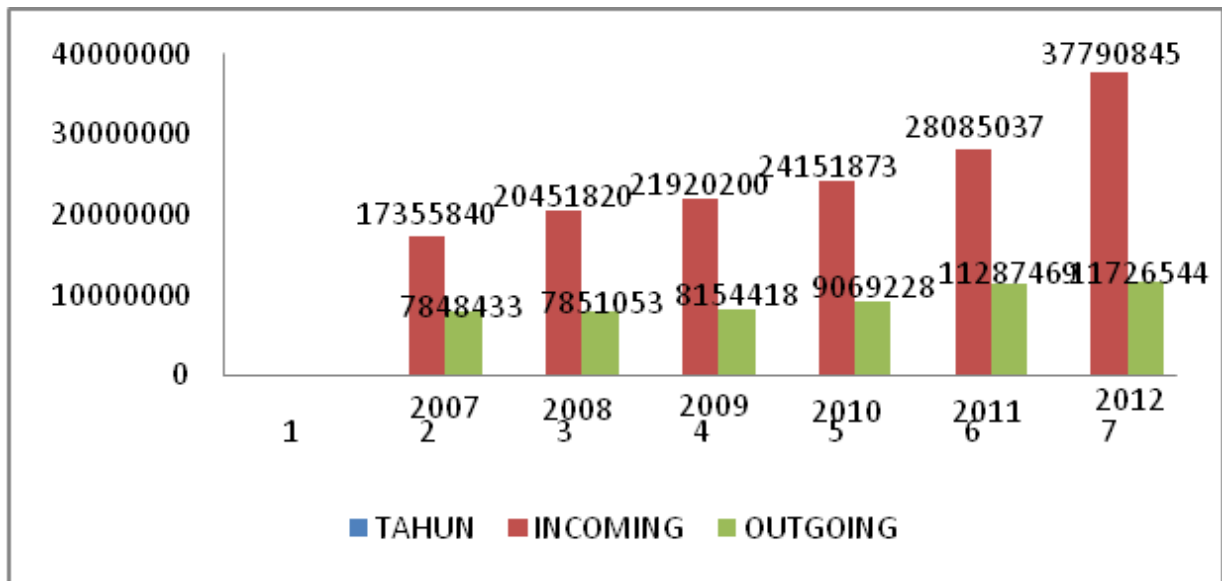
Produksi Logistik/ Kargo Domestik Tahun 2007 - 2012

Produksi Logistik/ Kargo angkutan udara domestik di Bandara Sepinggan Balikpapan pertumbuhan Incoming dari tahun 2007 sampai dengan tahun 2012 yang tertinggi pada tahun 2012 dengan pertumbuhan sebesar 65% sedangkan pertumbuhan yang terkecil pada tahun 2009 dengan pertumbuhan sebesar 13% Tahun 2011 Produksi Logistik/ Kargo domestik untuk *outgoing* pertumbuhan yang tertinggi pada tahun 2011 dengan pertumbuhan sebesar 46% sedangkan pertumbuhan yang terkecil pada tahun 2009 sedangkan pertumbuhan yang terkecil pada tahun 2009 dan 2012 dengan pertumbuhan sebesar 7%. Detil angka bisa dilihat pada tabel 1.

Tabel 1. Produksi Logistik/Kargo Domestik Tahun 2007 - 2012

TAHUN	INCOMING	Pertumbuhan (%)	OUTGOING	Pertumbuhan (%)	Total	%
2007	17.355.840	0	7.848.433	0	25.204.273	0
2008	20.451.820	34	7.851.053	0,03	28.302.873	12.29
2009	21.920.200	13	8.154.418	7	30.074.618	6.26
2010	24.151.873	19	9.069.228	21	33.221.101	10.46
2011	28.085.037	31	11.287.469	46	39.372.506	18.52
2012	37.790.845	65	11.726.544	7	49.517.389	25.77

Sumber : Data diolah



Gambar 1. Produksi Logistik/kargo Domestik

Produksi Logistik/ Kargo Internasional Tahun 2007 - 2012

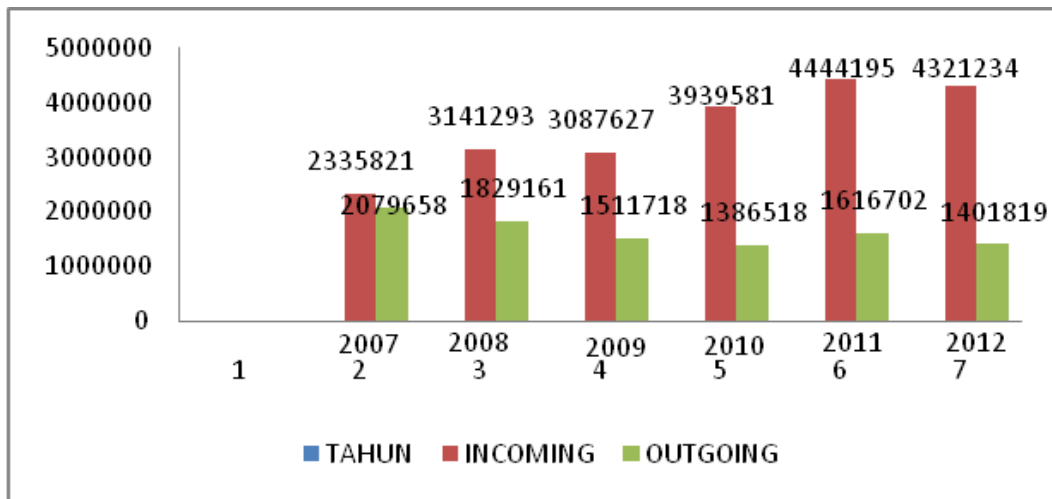
Produksi Logistik/ Kargo angkutan udara internasional di Bandara Sepinggan Balikpapan pertumbuhan Incoming dari tahun 2007 sampai dengan tahun 2012 yang tertinggi pada tahun 2008 dengan pertumbuhan sebesar 65% sedangkan pertumbuhan pada tahun 2009 dan 2012 mengalami penurunan 3% dan 4% dibandingkan tahun sebelumnya. Produksi Logistik/

Kargo internasional untuk *outgoing* pertumbuhan yang tertinggi pada tahun 2011 dengan pertumbuhan sebesar 31% sedangkan pertumbuhan tahun 2008 mengalami penurunan 23%, 2009 mengalami penurunan 33%, 2010 mengalami penurunan 16% mengalami penurunan dan 2012 mengalami penurunan 25%. Detil angka bisa dilihat pada tabel 2.

Tabel 2. Produksi Logistik/ Kargo Internasional Tahun 2007 - 2012

TAHUN	INCOMING	Pertumbuhan (%)	OUTGOING	Pertumbuhan (%)	Total	%
2007	2.335.821	0	2.079.658	0	4.415.479	0
2008	3.141.293	65	1.829.161	(23)	4.970.454	12.57
2009	3.087.627	(3)	1.511.718	(33)	4.599.345	(7.47)
2010	3.939.581	52	1.386.518	(16)	5.326.099	15.80
2011	4.444.195	24	1.616.702	31	6.060.897	13.80
2012	4.321.234	(5)	1.401.819	(25)	5.723.053	(5.57)

Sumber : Data diolah



Gambar 2. Produksi Logistik/ Cargo Internasional

Angkutan Udara Logistik/kargo berdasarkan operator domestik dan Internasional

Berdasarkan data yang ada terlihat angkutan udara logistik/kargo berdasarkan operator domestik yaitu :

Pangsa pasar (*market share*) angkutan udara logistic /kargo domestik untuk pesawat kargo tahun 2007 sampai dengan tahun 2011 yang terbesar adalah 12,35% yaitu pada tahun 2007 dan 2011 sedangkan *market share* yang terkecil pada tahun 2010 sebesar 0,92%. Angkutaa udara logistik/kargo untuk pesawat komersil tak berjadwal pangsa pasar (*market share*) yang terbesar pada tahun 2009 yaitu 1,43% sedangkan

pada tahun 2010 angkutan pesawat komersil tak berjadwal adalah market share terkecil yaitu 0,01%. Pangsa pasar (*market share*) angkutaa udara logistic /kargo domestik untuk pesawat komersil berjadwal merupakan pangsa pasar yang terbesar di dibandingkan dengan pesawat lainnya. Tahun 2007 sampai 2011 pangsa pasarnya 87,08% sampai dengan 92,98%. Pangsa pasar (*market share*) angkutaa udara logistic /kargo domestik untuk pesawat non komersil pangsa pasarnya pada tahun 2010 sebesar 3,92% dan tahun 2011 sebesar 0,30%. Detil angka bisa dilihat pada tabel 3.

Tabel 3. Angkutan Udara Logistik/Kargo & Market Share Berdasarkan Operator (Domestik)

Tahun	Psw Kargo	Komersil			Market			Total (kg)	
		Market share (%)	Tak Berjadwal (kg)	Market share (%)	Komersil Berjadwal (kg)	share (%)	Non Komersil		
2007	1.958.000	12.35	90.334	0.57	13.808.671	87.08	-	0	15.857.005
2008	1.519.152	8.33	-	0.00	16.717.273	91.67	-	0	18.236.425
2009	1.317.760	7.33	256.764	1.43	16.566.176	92.19	-	0	17.969.572
2010	293.508	0.92	4.544	0.01	30.315.451	95.15	1.247.775	3.92	31.861.278
2011	1.449.687	12.35	1.449.687	0.57	40.153.044	92.98	131.140	0.30	43.183.558

Sumber : Data diolah

Berdasarkan pengolahan data, angkutan udara logistik/kargo pangsa pasar (*market share*) yang terbesar berdasarkan operator domestik adalah dengan pesawat komersil berjadwal yaitu pada tahun 2007 Garuda Indonesia mengangkut 6,601,396 kg, Lion Air mengangkut 2,484,363.00 kg, Sriwijaya mengangkut 1,384,030 kg dan Indonesia Air Asia mengangkut 1,374,046 kg Tahun 2008 Garuda Indonesia mengangkut 7,696,160 kg Lion Air mengangkut 4,241,758 kg Sriwijaya mengangkut 2,700,847 kg dan Indonesia Air Asia mengangkut, Tahun 2009 Garuda Indonesia mengangkut 8.017.764 kg Sriwijaya mengangkut, 4,317,542 kg, Lion Air mengangkut 2,249,707 kg, Tahun 2010 Garuda Indonesia mengangkut 11,061,035 kg, Lion Air mengangkut 8,937,446 kg, Sriwijaya mengangkut 6,531,574 kg, Kalstar mengangkut 114,244 kg dan tahun 2011 Lion Air mengangkut 13,340,669 kg, Garuda Indonesia mengangkut 13,007,436 kg. Sriwijaya mengangkut 8,219,965 kg, Garuda Citilink mengangkut 778,373 kg dan Kalstar mengangkut 226,970 kg.

Pangsa pasar (*market share*) angkutan udara logistic /kargo internasional untuk pesawat kargo tahun 2007 sampai dengan tahun 2011 yang terbesar adalah 72.67% yaitu pada tahun 2010 sedangkan pangsa pasar (*market share*) yang terkecil pada tahun 2008 sebesar 2.55%. Angkutan udara logistic /kargo untuk pesawat komersil tak berjadwal pangsa pasar (*market share*) yang terbesar pada tahun 2008 yaitu 97.45% dan tahun 2008 sebesar 96.02% sedangkan pada tahun 2009 angkutan pesawat komersil tak berjadwal adalah market share yaitu 1.54% dan tahun 2010 dan 2011 pangsa pasar (*market share*) tidak ada. Pangsa pasar (*market share*) angkutan udara logistic /kargo domestic untuk pesawat komersil berjadwal tahun 2009 sebesar 39.41%, tahun 2010 sebesar 27,33% dan tahun 2011 sebesar 38.86%. Berdasarkan pangsa pasar (*market share*) untuk angkutan udara logistic/kargo internasional yang terbesar adalah pesawat kargo. Detil angka bisa dilihat pada tabel 4.

Tabel 4. Angkutan Udara Logistik/Kargo dan Market share Berdasarkan Operator (Internasional)

Tahun	Psw Kargo	Market share (%)	Komersil Tak Berjadwal	Market share (%)	Komersil Berjadwal	Market share (%)	Total
2007	71.542	3.98	1.724.361	96.02	0	0.00	1.795.903
2008	42.154	2.55	1.614.027	97.45	0	0.00	1.656.181
2009	1.787.088	59.05	46.719	1.54	1.192.639	39.41	3.026.446
2010	3.335.681	72.67	0	0.00	1.254.720	27.33	4.590.401
2011	2.029.536	61.14	0	0.00	1.290.019	38.86	3.319.555

Sumber : olah data

Berdasarkan pengolahan data, Angkutan Udara Logistik/Kargo pangsa pasar (*market share*) yang terbesar berdasarkan operator internasional adalah dengan pesawat kargo yaitu pesawat Tri MG Airline pada tahun 2007 sebesar 71.542 kg, tahun 2008 pesawat Tri MG Airline mengangkut 42.154 kg, tahun 2009 Megantara Air yang terbesar mengangkut kargo sebesar 1,395,118 kg, Air Mark mengangkut sebesar 235,128 kg, Groundtara Air mengangkut sebesar 26,880 kg, tahun 2010 Tri MG Airline mengangkut sebesar 2,473,836 kg, Cargo Air mengangkut sebesar 833,141 kg dan Air Mark mengangkut sebesar 28,704 kg. Tahun 2011 Tri MG Airline mengangkut sebesar 1,775,931 kg dan Garuda Indonesia mengangkut sebesar 253,605 kg.

KESIMPULAN

Produksi Logistik/ Kargo angkutan udara domestik di Bandara Sepinggan Balikpapan setiap tahun mengalami kenaikan tahun 2008 Produksi Logistik/ Kargo domestik untuk *incoming* naik 34% , tahun 2009 naik 13%, tahun 2010 naik 19%, tahun 2011 naik 31% dan tahun 2012 naik 65% . Tahun 2008 Produksi Logistik/ Kargo domestik untuk *outgoing* naik 0,03%, tahun 2009 naik 7%, tahun 2010 naik 21%, tahun 2011 naik 46% dan tahun 2012 naik 7%.

Produksi Logistik/ Kargo angkutan udara internasional di Bandara Sepinggan Balikpapan dari tahun 2007 sampai dengan tahun 2012. Tahun 2008 Produksi Logistik/ Kargo internasional

untuk *incoming* naik 65%, tahun 2009 turun 3%, tahun 2010 naik 52%, tahun 2011 naik 24% dan tahun 2012 turun 5%. Tahun 2008 Produksi Logistik/ Kargo internasional untuk *outgoing* turun 23%, tahun 2009 turun 33%, tahun 2010 turun 16%, tahun 2011 naik 31% dan tahun 2012 turun 25%.

Angkutan logistik/kargo di Bandar udara Sepinggan Balikpapan untuk angkutan domestic masih didominasi oleh pesawat komesil berjadwal yaitu pesawat bersifat campuran yaitu angkutan kargo yang diikutkan bersama angkutan penumpang dan bagasi dari sisa kapasitas yang ada di pesawat dengan pangsa pasar (*market share*) 87,08% sampai 95,15% . Pangsa pasar yang terbesar yaitu pesawat Garuda Indonesia, Lion Air dan Sriwijaya

Angkutan logistik/kargo di Bandar udara Sepinggan Balikpapan untuk angkutan internasional di dominasi oleh pesawat kargo yaitu dengan pangsa pasar (*market share*) 59,09% sampai dengan 72,62%. Pangsa pasar yang terbesar adalah pesawat Tri MG Airline. Megantara Air, Air Mark dan Garuda Indonesia.

Jenis komoditi logistik/kargo angkutan udara yang diangkut di Bandara Sepinggan Balikpapan tarif yang terbesar yaitu jenis barang berbahaya (*Dangerous Good*) seperti Dg,s, engine, sample batubara dan jenis barang berharga seperti emas, perhiasan dan uang yaitu tarif Rp.800,- per kg untuk logistik/kargo domestik dan \$.0.13 untuk logistik/kargo internasional. Untuk jenis barang *general cargo* , *live animal* , *mail* , *marine*

product, perishable cargo, special cargo tarif per kg sebesar Rp.500,- untuk domestik dan \$.08 untuk kargo internasional, sedangkan jenis barang newspaper tarif per kg sebesar Rp.325,- untuk kargo domestik dan \$.06 untuk kargo internasional.

Masih banyak kendala yang di hadapi perusahaan dalam pelayanan angkutan udara logistik/kargo seperti X-Ray yang hanya 1 , fasilitas dari *warehouse* yang tidak memadai, sumber daya manusia minim sehingga jadi berkurangnya pelayanan terhadap *costamer/* pemakai jasa.

DAFTAR PUSTAKA

Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Peraturan Menteri Perhubungan KM Nomor 25 tahun 2005 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara.

Kamus Besar Bahasa Indonesia. (2008). Jakarta : Departemen Pendidikan Nasional.

Sugiyono, (2010). *Metode Penelitian Bisnis*, Edisi Revisi. Bandung : Alfabeta.

Philip Kotler. (2003). *Manajemen Pemasaran*. Jakarta : Edisi Milenium.

Husein Umar. (2008). *Strategic Management In Action*. Jakarta : Alfabeta.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada PT. Angkasa Pura I (Persero), Bandar udara Sepinggan Balikpapan dan Angkasa Pura I Logistik dengan dibantunya pengumpulan data , dan tidak lupa kepada Peneliti di Lingkungan Puslitang Perhubungan Udara, serta Bpk Khairul Ummah Mitra Bestari Warta Penelitian Badan Litbang Perhubungan.