

BAB 2

INDUSTRI KARGO UDARA

Angkutan udara adalah cara pengangkutan barang yang tercepat dan paling mahal. Oleh karena itu, angkutan udara digunakan untuk barang bernilai tinggi atau barang tidak tahan lama yang membutuhkan pengiriman cepat. Jumlah global lalu lintas kargo udara dunia adalah 202 miliar *RTK* (*Revenue Ton Kilometer*) pada tahun 2011. Sebagai perbandingan, lalu lintas wadah kargo diperkirakan 10,5 triliun *RTK* pada tahun yang sama (Boeing, 2012). Volume ini telah stabil di 2012 dan cenderung bergerak secara merata dengan pertumbuhan ekonomi dunia. Lalu lintas kargo udara sangat terkait dengan *GDP* dunia dan sering dianggap sebagai indikator yang baik bagi perekonomian global.

2.1 Rantai Pasokan Kargo Udara

Tiga pelaku utama dalam rantai pasokan kargo udara di sisi ekspor adalah pengirim, ekspedisi (*forwarder*) dan operator. Untuk impor, ekspedisi tujuan dan penerima barang juga memainkan peran penting. Dari sisi ekspor rantai pasokan diilustrasikan dalam gambar berikut.



Gambar 2.1 Rantai pasokan kargo udara dari sisi ekspor

Pengirim adalah perusahaan atau individu yang ingin menggunakan angkutan udara untuk mengangkut produk mereka. Operator atau maskapai penerbangan adalah pemegang aset, yang menawarkan kapasitas kargo di pesawat mereka. Ekspedisi adalah perantara antara pengirim dan operator. Ekspedisi bernegosiasi harga dengan operator dan menyediakan layanan transportasi ke bandara dan dari bandara. Sebagai tambahan, ekspedisi mengurus semua dokumen dan bea cukai yang terlibat dalam pengiriman barang. Peran ekspedisi dalam rantai pasokan dapat dibandingkan dengan peran tur operator dalam bisnis liburan.

2.2 Integrasi Vertikal dan Peran Integrator

Dalam penerbangan penumpang, pelanggan memiliki pilihan untuk memesan melalui operator tur atau perantara lain, atau bahkan memesan langsung pada operator. Cara pemesanan yang pertama memungkinkan pelanggan untuk membandingkan harga penerbangan yang berbeda, namun pemesanan langsung di operator berarti bahwa pihak yang kurang harus membuat keuntungan, yang menyiratkan bahwa yang terakhir mungkin lebih murah. Dalam industri kargo udara, semua pengiriman dipesan oleh ekspedisi. Jarang ter-

jadi bahwa pengirim yang berurusan langsung ke operator. Akibatnya, tidak ada transparansi dalam tarif kargo udara. Pengirim hanya tahu berapa biaya yang harus dibayar kepada ekspedisi, dan ekspedisi memiliki tarif mereka di operator, tetapi tidak tahu berapa yang dibayar oleh pesaing mereka. Karena ketidak-transparansian ini keseimbangan pasar sulit untuk dicapai.

Sebuah kasus khusus di pasar kargo adalah integrator. Integrator ini adalah perusahaan ekspedisi yang memiliki jaringan penerbangan sendiri, yang mereka gunakan untuk layanan surat dan paket. Integrator yang paling terkenal adalah *DHL Express*, *FedEx* dan *UPS*. Efisiensi perusahaan-perusahaan ini jauh lebih tinggi karena mereka memiliki rantai pasokan secara keseluruhan, sehingga tidak ada waktu dan uang yang hilang karena serah terima pengiriman atau dokumen tambahan. Integrator mendapatkan pangsa pasar bila ukuran pengiriman yang mereka terima meningkat. Dalam penelitian ini hanya akan dipertimbangkan jasa angkutan udara tradisional, karena bisnis integrator dianggap sebagai pasar yang berbeda dari industri kargo udara tradisional.

2.3 Jenis Kapasitas Pesawat

Operator memiliki dua jenis yang berbeda dari kapasitas yang tersedia. Kedua kapasitas kargo pada penerbangan penumpang dan jasa kargo penuh disediakan, yang keduanya memiliki pro dan kontra mereka sendiri. Kapasitas perut pada pesawat penumpang kadang-kadang disukai oleh pelanggan sebagai layanan pengiriman dengan kendala jadwal penerbangan penumpang, dimana

pembatalan penerbangan sangat mungkin terjadi. Namun demikian, tidak semua pengiriman bisa dilakukan pada pesawat penumpang, karena pembatasan ukuran atau keselamatan penumpang. Terdapat perbedaan dalam kapasitas yang tersedia antara pesawat berbadan lebar dan berbadan sempit. Pesawat berbadan sempit adalah pesawat kecil yang sebagian besar digunakan untuk penerbangan jarak pendek. Dalam pesawat ini kargo dibawa dalam wadah. Karena hampir semua pengiriman kargo udara dilakukan antar benua, pesawat berbadan lebar yang paling banyak digunakan. Pesawat yang lebih besar ini memiliki kapasitas yang lebih besar, terbagi atas jumlah ketersediaan posisi *ULD (Unit Load Device)* yang tetap.

Pengiriman dilakukan baik di dalam wadah dek bagian bawah, atau pada palet utama atau dek bagian bawah. Palet *ULD* berukuran 244 cm 318 cm. Palet dek bagian bawah biasanya tidak lebih tinggi dari 160 cm, sementara palet dek utama bisa setinggi 250 cm. *ULD* dek utama hanya tersedia pada pesawat kargo atau 'combi'. Pesawat combi membawa penumpang di depan di dek utama, dan bagian belakang pesawat disediakan untuk kargo.

Distribusi jumlah kapasitas pada pesawat kargo dan penumpang bervariasi antara penerbangan yang berbeda. Beberapa operator kargo khusus tidak memiliki jaringan penumpang, sehingga semua kapasitas mereka disediakan untuk kargo. Yang lainnya biasanya menggunakan jaringan penumpang mereka untuk layanan pengangkutan. Terdapat fakta bahwa sebuah kapal barang penuh dapat membawa 100 ton kargo, sementara kapasitas pada pesawat pe-

numpang bervariasi dan biasanya sekitar 10-20 ton.

2.4 Produk-Produk Kargo Udara

Seperti disebutkan di atas, angkutan udara adalah cara yang paling mahal untuk mengirimkan barang, dan karena itu digunakan untuk jenis produk jenis tertentu yang memerlukan pengiriman cepat. Produk yang sering diangkut oleh angkutan udara adalah:

- Barang yang mudah rusak (buah-buahan, sayuran, ikan segar, bunga);
- Barang bernilai tinggi (emas, uang kertas);
- Barang berteknologi tinggi;
- Obat-obatan;
- Suku cadang (untuk mencegah lini produksi berhenti di pabrik-pabrik);
- Binatang hidup;
- Barang dengan siklus hidup ekonomi yang singkat (bahan radio-aktif, koran).

Barang yang bernilai tinggi diangkut melalui udara untuk dua alasan. Alasan pertama adalah keselamatan: pengiriman cepat berarti lebih sedikit resiko masalah dengan pengiriman. Jika pengiriman dilakukan melalui laut selama beberapa minggu, maka jauh lebih rentan terhadap pencurian atau

pembajakan. Alasan kedua adalah bahwa untuk barang yang bernilai tinggi, biaya transportasi relatif terhadap nilai produk diabaikan. Barang yang mudah rusak seperti sayuran, bunga atau ikan segar harus diangkut secepat mungkin. Produk ini memiliki siklus hidup ekonomi yang singkat dimana produk ini akan kehilangan nilai setelah hanya satu atau beberapa hari. Beberapa obat-obatan yang dibekukan harus didinginkan selama transportasi. Untuk pengiriman ini, es digunakan dan ditempatkan dalam wadah yang terisolasi. Untuk suku cadang, sangatlah mahal biaya yang harus dikeluarkan bila pabrik mengalami lini produksi yang berhenti. Tidak memproduksi berarti bahwa staf tidak dapat bekerja dan proses produksi akan mengalami waktu mulai yang lama. Ini berarti bahwa ketika mesin rusak suku cadang harus sampai sesegera mungkin. Mesin pesawat adalah contoh lainnya, sangatlah mahal biaya yang harus dikeluarkan ketika pesawat tidak bisa beroperasi untuk waktu yang lama.