

Peluang Bisnis Industri Perawatan Pesawat *Maintenance Repair & Overhaul* (MRO) di Indonesia dan Permasalahannya

Freddy Franciscus*

Prodi Teknik Penerbangan, Fakultas Teknologi Kedirgantaraan, Universitas Suryadarma
Komplek Bandara Halim Perdanakusuma, Jakarta 13610, Indonesia

* *Corresponding Author* : freddyf60@rocketmail.com

Abstrak - Pertumbuhan industri penerbangan di Indonesia yang cukup besar yaitu sekitar 15%-20% membuat pertumbuhan yang cukup besar juga terhadap armada pesawat terbang yang ujung-ujungnya meningkatkan kebutuhan terhadap perawatan pesawat dan membuka peluang bisnis yang cukup besar kepada fasilitas perawatan pesawat atau MRO (*Maintenance Repair & Overhaul*). Pada Tahun 2015 tercatat ongkos belanja industri penerbangan Indonesia untuk keperluan perawatan pesawat milik maskapai Indonesia (termasuk perawatan engine & komponen) adalah sekitar US\$ 900 juta dan tumbuh sekitar 15% per tahun, hingga menjadi sekitar US\$ 2 Milliar Tahun 2020. Peluang bisnis MRO yang cukup menjanjikan tersebut ternyata pada Tahun 2015 baru terserap sekitar 30% oleh MRO Indonesia. Hanya terserap sekitar US\$ 270 juta dari total US\$ 900 juta yang dibelanjakan. Hal tersebut antara lain disebabkan oleh karena terbatasnya MRO berkualitas internasional yang punya sertifikat FAA/EASA, keterbatasan shop capability, Turn Around Time/waktu delivery perawatan pesawat yang lama tidak on time dan kurangnya perhatian pemerintah dalam mendukung pertumbuhan MRO Indonesia. Asosiasi MRO Indonesia yaitu Indonesia Aircraft Maintenance Service Association (IAMSAs) bersama para anggota aktifnya menargetkan penyerapan dua kali lipat menjadi sekitar 60% dari total belanja perawatan pesawat Indonesia dalam beberapa tahun mendatang. Untuk mencapai target tersebut diusulkan solusi yang komprehensif jangka panjang membentuk wadah bersama (konsorsium) yang berada di lokasi steril (bonded area) dan menyediakan semua kebutuhan dari hulu hingga hilir untuk kebutuhan perawatan pesawat. Selain itu juga beberapa usulan parsial jangka pendek seperti peningkatan kualitas untuk mendapatkan sertifikat FAA/EASA, pelayanan custom clearance satu atap, dan membangun fasilitas perawatan engine pesawat B737NG (CFM56-7) yang menghabiskan porsi ongkos belanja perawatan cukup besar dengan populasi sekitar 200 engine terpasang di pesawat B737NG Garuda Indonesia, Lion dan Sriwijaya

Kata kunci : *Maintenance, Repair and Overhaul (MRO), Indonesia Aircraft Maintenance Services Association (IAMSAs)*

I. PENDAHULUAN

1. Latar Belakang

Maintenance Repair & Overhaul (MRO) adalah fasilitas perawatan pesawat terbang yang merupakan salah satu bagian penting dalam industri

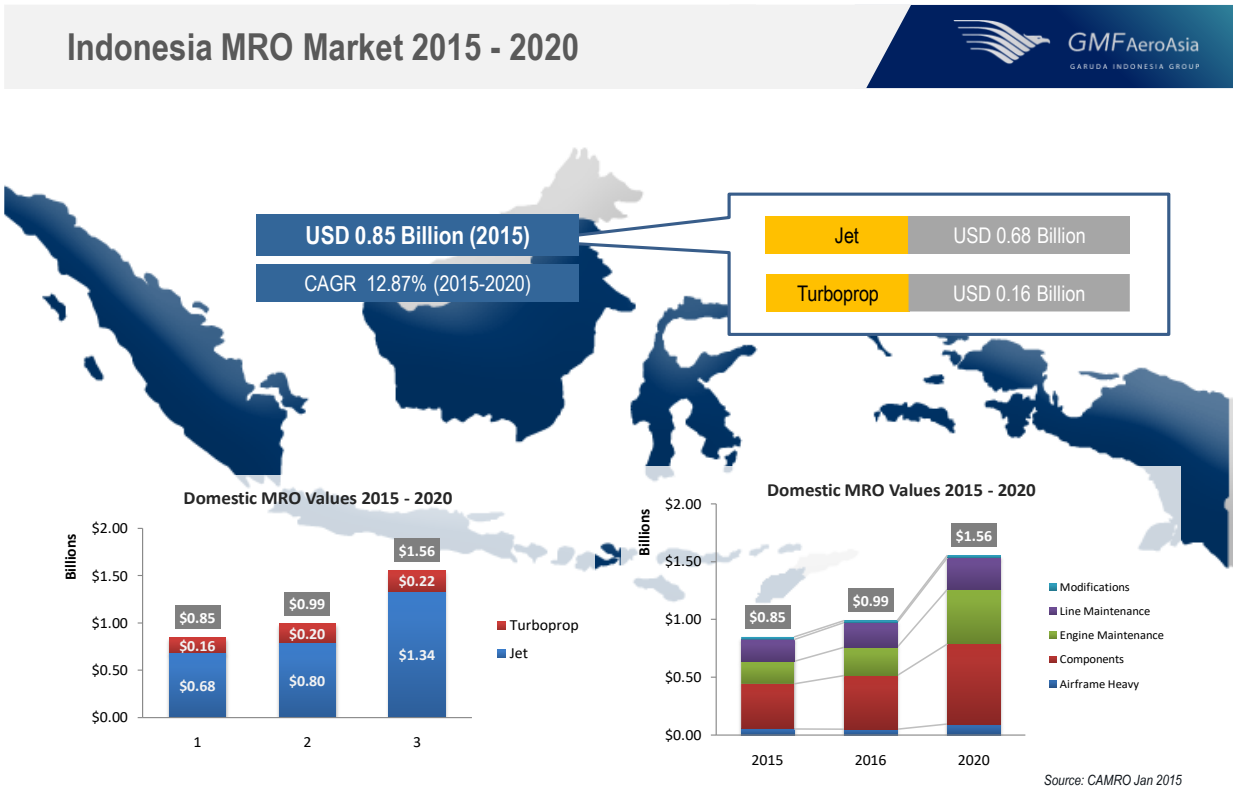
penerbangan. Sebagaimana kita ketahui bahwa dalam industri penerbangan aturan-aturan tentang safety/keselamatan penerbangan adalah hal yang mutlak harus diperhatikan dan dilaksanakan oleh manajemen airlines dalam mengelola perusahaan penerbangan. Menyinggung

masalah safety/keselamatan penerbangan maka hal tersebut tidak terlepas dari peran MRO dalam melakukan perawatan pesawat terbang sesuai requirement airlines yang tertuang dalam OAMP/Operator Aircraft Maintenance Program agar pesawat terbang selalu dalam kondisi laik terbang atau airworthy.

Bisnis perawatan pesawat MRO di Indonesia mempunyai peluang yang sangat menjanjikan karena pertumbuhan industri penerbangan yang cukup tinggi sekitar 15%-20%, sebagaimana dikatakan Oleh Ketua IAMSA (Indonesia Aircraft Maintenance Services Association) Bapak Richard Budihadianto kepada Bisnis.com dalam Seminar AMROI 2015 berikut “Dengan pertumbuhan industri

penerbangan nasional berkisar 15%-20%, akhirnya menambah jumlah pesawat yang tentunya membutuhkan perawatan,” ujarnya, Selasa (12/5/2015).”

Selain itu juga karena banyaknya belanja perawatan pesawat airlines domestic yang cukup besar, sebagaimana juga disampaikan Bapak Richard Budihadianto di acara Seminar yang sama, “Ongkos belanja industri penerbangan untuk perawatan dan perbaikan pesawat mencapai US\$850 juta pada 2014, atau meraup 12%-15% dari beban pokok perusahaan. Angka ini diprediksi akan meningkat hingga US\$900 juta pada tahun ini dan menjadi US\$2 miliar pada 2020.”



Gambar 1.1. Pasar MRO Indonesia 2015-2020

2. Permasalahan

Dari latar belakang yang sudah disampaikan di atas terlihat bahwa peluang bisnis MRO di Indonesia sangat besar karena pertumbuhan airlines dan pertumbuhan jumlah pesawat cukup tinggi yaitu 15%-20% per Tahun, akan tetapi masalahnya ternyata MRO Indonesia hanya bisa menyerap 30% dari total ongkos belanja perawatan dan perbaikan pesawat. Pada Tahun 2015 hanya bisa menyerap sekitar US\$ 270 juta, yaitu sekitar 30% dari total belanja untuk perawatan dan perbaikan pesawat US\$ 900 juta. Dari 30% tersebut sebagian besar adalah ongkos belanja untuk perawatan airframe/kerangka pesawat, padahal selain kerangka pesawat maka perawatan engine dan komponen pesawat terbang (yang kurang lebih menghabiskan sekitar 50% dari total belanja perawatan pesawat) harus juga bisa banyak diserap dan dikerjakan oleh MRO di Indonesia. Kenyataan rendahnya serapan MRO Indonesia dalam mengambil porsi belanja perawatan pesawat yang dimiliki/disewa oleh airlines domestik adalah sesuatu yang tidak pada tempatnya dan harus di cari apa penyebab rendahnya serapan belanjn perawatan pesawat tersebut , kemudian dicari solusi yang komprehensif agar tingkat penyerapan peluang bisnis MRO Indonesia bisa meningkat secara signifikan.

II. PEMBAHASAN

1. Penyebab Permasalahan

Ada beberapa hal yang menjadi penyebab dari permasalahan kenapa serapan bisnis

MRO Indonesia relatif kecil terhadap belanja perawatan dan perbaikan airframe/rangka, engine dan komponen pesawat terbang di Indonesia, yaitu antara lain :

- a) Hampir semua perusahaan penerbangan dan atau perusahaan leasing pesawat mempersyaratkan pemeliharaan dan perbaikan pesawat (termasuk engine dan komponen) milik mereka dilaksanakan di MRO ber kualitas baik dan punya sertifikat Internasional seperti FAA (Federal Aviation Administration, Amerika) dan EASA (Europe Aviation Safety Agency, Eropa), agar value pesawat mereka tetap tinggi. Sementara itu hanya sedikit MRO di Indonesia yang memiliki kualitas baik dan mempunyai sertifikat FAA/EASA, antara lain : Garuda Maintenance Facility/GMF (Fasilitas perawatan Airframe, Engine & Komponen), Nusantara Turbi Propulsi/NTP (Fasilitas perawatan Engine) dan Muladatu (Fasilitas perawatan Wheel & Brake). Sehingga jika ada pesawat terbang milik airlines domestik yang jatuh tempo untuk perawatan dan perbaikan, dan kebetulan GMF/NTP tidak mempunyai capability untuk merawat pesawat tersebut (termasuk engine dan komponennya) maka hampir pasti pesawat tersebut di kirim ke MRO luar negeri dan hal ini mengurangi devisa Negara.
- b) Keterbatasan 'shop capability' (kemampuan fasilitas perawatan) MRO Indonesia untuk perawatan pesawat (termasuk engine dan komponennya), terutama keterbatasan kemampuan untuk perawatan/overhaul engine pesawat

B737 NG (yaitu engine CFM56-7) yang mempunyai populasi sekitar 200 engine dari pesawat-pesawat B737NG yang dimiliki Garuda, Lion dan Sriwijaya, sehingga terpaksa semua engine CFM56-7 di kirim ke luar negeri untuk perawatan dan perbaikannya. GMF yang merupakan MRO terbesar di Indonesia, saat ini hanya bisa melakukan pemasangan dan pembongkaran engine CFM56-7. Padahal sebagaimana diketahui bahwa porsi belanja perawatan dan perbaikan yang dikeluarkan untuk engine dan komponen cukup besar yaitu sekitar 50% dari total belanja perawatan dan perbaikan pesawat terbang domestik

- c) Turn Around Time/TAT atau lamanya waktu delivery perawatan pesawat, engine dan komponen sering melebihi target waktu yang sudah disepakati bersama sesuai kontrak. Hal tersebut menjadi preseden buruk bagi MRO Indonesia. Penyebabnya selain karena kurang bagusnya pengelolaan proyek (Project Management) di internal MRO, juga karena supply chain/rantai supply terutama pengeluaran spare part pesawat dari custom/bea cukai (custom clearance) memakan waktu cukup lama
- d) Kurangnya perhatian pemerintah dalam mendukung pengembangan bisnis dan capability MRO Indonesia

2. Usulan Solusi

Berikut adalah usulan solusi mengatasi permasalahan untuk meningkatkan serapan belanja perawatan dan perbaikan pesawat (termasuk engine dan komponennya) di Indonesia antara lain :

- a) Melalui asosiasi MRO Indonesia yaitu IAMSA (Indonesia Aircraft Maintenance Services Association) melakukan kerjasama antara MRO yang sudah memiliki sertifikat FAA/EASA dengan MRO yang belum punya sertifikat, dengan melakukan training dan sosialisasi oleh MRO yang sudah memiliki sertifikat FAA/EASA, tentang bagaimana cara mengelola sumber daya berkualitas yang sesuai dengan standar Internasional dan tentang tata cara mendapatkan sertifikat FAA/EASA
- b) Melalui IAMSA, menyiapkan study tentang kelayakan membangun fasilitas perawatan engine CFM56-7 di Indonesia dan mensosialisasikannya kepada airline-airline domestic (Garuda, Lion dan Sriwijaya) untuk bisa bekerja sama saling mendukung untuk membangun fasilitas perawatan engine CFM56-7 di Indonesia, agar devisa tidak lari ke luar negeri
- c) Melalui IAMSA, melakukan on the job training pengelolaan proyek perawatan pesawat per tipe pesawat di MRO terkenal seperti ST Aero Singapura atau MRO luar negeri terkenal yang lain agar MRO kita bisa mengelola perawatan pesawat dengan efisien dan lancar sehingga Turn Around Time (waktu delivery perawatan pesawat) yang dijanjikan dapat terpenuhi. Selain itu melakukan pendekatan dan sosialisasi ke kementerian keuangan cq bea cukai tentang pentingnya kecepatan proses custom clearance spare part pesawat untuk membantu pertumbuhan bisnis MRO di Indonesia dengan membuat 'wadah satu pintu' untuk proses custom clearance bekerja sama

dengan bagian terkait lain di jajaran kementerian agar kebutuhan spare part pesawat, yang sebagian besar di beli dari pabrikan/vendor luar negeri, dapat terpenuhi dengan lancar dan cepat

- d) Melalui asosiasi IAMSA, melakukan pendekatan kepada pemerintah cq Kemenko Perekonomian dan jajaran menteri terkait lainnya di jajaran Kemenko Perekonomian seperti Kemenkeu, Kemenhub, KemenBUMN, Kemenprind dan Kemendag dan melakukan sosialisasi kepada Kemenko Perekonomian dan jajarannya tentang betapa besarnya peluang bisnis MRO di Indonesia dan dapat menyeimbangkan devisa yang cukup besar buat Negara, sehingga diharapkan pemerintah cq Kemenko Perekonomian mendukung penuh pengembangan bisnis MRO di Indonesia
- e) Memperhatikan dan mendalami usulan-usulan parsial diatas maka perlu usulan yang komprehensif, untuk mengusulkan kepada pemerintah cq Kemenko Perekonomian suatu solusi yang komprehensif dalam pengembangan MRO Indonesia agar bisa bersaing dengan MRO luar negeri yaitu ***dengan membentuk wadah bersama (konsorsium) yang beranggotakan Pemerintah (BUMN), Operator (Airlines & MRO), Airport dan Supplier. Berlokasi di suatu area steril (bonded area) dan dekat dengan airport.*** Semua kebutuhan yang diperlukan untuk perawatan pesawat dari hulu ke hilir (Fasilitas perawatan/MRO, Gudang spare part pesawat, Cargo, Custom Clearance dll) semua tersedia di lokasi bonded area konsorsium

III. KESIMPULAN DAN SARAN

1. Kesimpulan

Peluang bisnis MRO Indonesia cukup besar yaitu sekitar US\$ 900 juta pada Tahun 2015 dan dengan pertumbuhan bisnis MRO Indonesia 15%-20% per Tahun, meningkat menjadi US\$ 2 Miliar pada Tahun 2020. Dimana ternyata dari peluang bisnis tersebut hanya sekitar 30% saja yang bisa diserap oleh MRO Indonesia dan hal tersebut harus ditingkatkan persentasenya secara signifikan dengan memberikan solusi yang komprehensif terhadap permasalahan permasalahan yang menyebabkan kecilnya serapan terhadap peluang bisnis MRO di Indonesia.

2. Saran

Melihat peluang bisnis yang begitu menjanjikan dan untuk dapat meningkatkan serapan ongkos belanja perawat pesawat airlines domestic maka disarankan untuk membentuk konsorsium bersama antara pemangku kepentingan di dunia penerbangan Indonesia yaitu kerjasama antara Pemerintah (BUMN), Operator (Airlines & MRO), Airport dan Supplier untuk mendirikan suatu pusat pemeliharaan pesawat terbang (termasuk engine dan komponen} yang ter integrasi/terpadu, biasa disebut Maintenance Estate/Aeropace Park seperti di Seletar Singapura dan di Sepang Malaysia, untuk menambah daya saing MRO Indonesia agar dapat meningkatkan pangsa pasar perawatan pesawat secara signifikan sehingga dapat memberikan kontribusi devisa yang besar kepada Negara Indonesia

DAFTAR PUSTAKA

1. Indonesia National Air Carriers Association/INACA. 2015. *Indonesia Aviation Outlook 2015*. Tidak terbit
2. Bisnis.com 'Wawancara dengan Ketua IAMSAs' Dalam Seminar AMROI 12-13 Mei 2015
3. GMF Aeroasia. 2015. *Opportunity of Cooperation* . Seminar AMROI 12-13 Mei 2015. Tidak Terbit
4. Gujarat Infrastructure Development Board. 2015. *Aviation MRO Opportunity*.
5. James Pozzi. 2015. *Struggle, strife and opportunity in Engine MRO*. Edisi 22 Oktober 2015
6. Leithen Francis. 2015. *Indonesia Lacks Certified MRO Despite Large, Growing Market*. Aviation Week & Space Technology Edisi 30 Oktober 2015
7. Jack Hessburg. *Air Carrier MRO Handbook*. McGraw-Hill
8. Karen Walker. 2015. *Asia-Pacific MRO Market Challenged by Labor Shortage*. Aviation Week & Space Technology. Edisi 6 November 2015