

# Tinjauan Hukum Persaingan Usaha Terhadap Dugaan Praktik Monopoli Penjualan Avtur di Indonesia

Huta Disyon<sup>1</sup>

*huta.disyon@gmail.com*

Garnita Amalia<sup>2</sup>

*garnitaamalia14@gmail.com*

Illona Novira Elthania<sup>3</sup>

*illonaelthania@gmail.com*

Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran<sup>1,3</sup>

Fakultas Hukum Universitas Indonesia<sup>2</sup>

Diterima : (02/00/2023); Selesai Revisi : (05/10/2023); Disetujui : (06/10/2023)

## **ABSTRACT**

*This study examines PT Pertamina (Persero)'s alleged monopolistic practice of selling avtur in Indonesia in violation of Law Number 5 of 1999 (Business Competition Law). Pertamina is viewed negatively by society as the dominant business player that dominates the market share of avtur sales in Indonesia and sells avtur at excessive prices. This study is a juridical-normative study. The findings revealed that the structure of the avtur sales market in Indonesia is monopolistic, but it does not violate the Business Competition Law because there are no monopolistic or unfair business competition practices by Pertamina, but rather because of the avtur governance arrangements by BPH Migas, which appear to give Pertamina advantages over others. Furthermore, the selling price of Avtur is established by the Ministry of Energy and Mineral Resources rather than Pertamina. To protect airlines as end-users and airplane passengers, the government, through the Ministry of SOEs as Pertamina's shareholder, must continue to maintain and supervise the implementation of good corporate governance, such as by striving for Pertamina's operational efficiency. The author hopes that Pertamina's avtur business can continue to deliver the best possible prosperity and welfare for the Indonesian people, as Article 33 of the 1945 Constitution requires.*

**Keywords:** *Avtur, Competition, Monopoly, Pertamina.*

## **ABSTRAK**

Tulisan ini membahas mengenai hasil penelitian terkait dugaan praktik monopoli penjualan avtur di Indonesia yang dilakukan oleh PT Pertamina (Persero) (PT Pertamina) ditinjau dari Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 (Undang-undang Persaingan Usaha; UUPU). Pertamina sebagai pelaku usaha utama yang mendominasi *market share* penjualan avtur di Indonesia dianggap telah menjual harga avtur dengan harga tinggi sehingga berdampak pada tingginya harga tiket pesawat, dan pada akhirnya dianggap merugikan masyarakat. Penelitian ini merupakan penelitian yuridis-normatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa struktur pasar penjualan avtur di Indonesia memang bersifat monopolistik, namun tidak bertentangan

dengan UUPU karena Pertamina tidak melakukan praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat, melainkan disebabkan karena pengaturan tata kelola avtur oleh Badan Pengatur Hilir Minyak dan Gas Bumi (BPH Migas) yang seolah memberikan keistimewaan kepada Pertamina. Selain itu, harga jual avtur juga tidak ditentukan sendiri oleh Pertamina, melainkan oleh Kementerian ESDM. Guna memberikan perlindungan kepada maskapai sebagai *end-user* avtur, maupun penumpang pesawat terbang yang turut terdampak, Pemerintah melalui Kementerian BUMN selaku pemegang saham PT Pertamina perlu tetap menjaga dan mengawasi pelaksanaan tata kelola perusahaan yang baik pada PT Pertamina, misalnya dengan terus mengupayakan efisiensi operasional.

**Kata Kunci:** Avtur, Persaingan, Monopoli, Pertamina.

## PENDAHULUAN

Indonesia yang memiliki lebih dari 17.000 pulau memerlukan konektivitas transportasi yang baik,[1] sehingga penerbangan sebagai sarana perhubungan udara memegang peran strategis dan memiliki dampak luas kepada masyarakat untuk transportasi mobilitas orang dan barang baik dalam negeri, maupun dari luar negeri, serta berperan sebagai penggerak pertumbuhan dan pembangunan daerah.[2]

Salah satu permasalahan klasik yang terus dihadapi industri penerbangan di Indonesia adalah mengenai tingginya harga tiket pesawat rute domestik. Komisi Pengawas Persaingan Usaha sebagai otoritas di bidang pengawasan usaha di Indonesia, pernah mengeluarkan putusan Nomor 15/KPPU-I/2019 tentang dugaan pelanggaran Pasal 5 dan Pasal 11 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat (Undang-undang Persaingan Usaha; UUPU) terkait jasa angkutan udara niaga berjadwal penumpang kelas ekonomi dalam negeri. Putusan ini telah berkekuatan hukum tetap sebagaimana putusan Mahkamah Agung Nomor 1811 K/Pdt. Sus-KPPU/2022 tanggal 13 Desember 2022, bahwa tujuh maskapai penerbangan nasional, yaitu: Garuda Indonesia, Citilink, Sriwijaya Air, NAM Air, Batik Air, Lion Air, dan Wings Air terbukti melanggar Pasal 5 UUPU, yaitu melakukan kartel harga (*price fixing*) tiket pesawat domestik.

Praktik *price fixing* tiket pesawat domestik ini sangat dimungkinkan terjadi sebagai akibat dari terjadinya penguasaan pasar dalam industri maskapai hanya oleh dua group besar, yakni Garuda Group dan Lion Group. Garuda Group terdiri dari Garuda Indonesia Airlines dan anak

perusahaannya Citilink, yang juga melakukan pengelolaan operasional Sriwijaya Air dan NAM Air. Sedangkan Lion Group mengelola Batik Air, Lion Air, dan Wings Air. Garuda Group dan Lion Group sebenarnya memiliki kedudukan yang nyaris seimbang dalam penguasaan pasar maskapai domestik di Indonesia. Seyogianya masing-masing group perusahaan dapat secara mandiri melakukan penetapan harga jual tiket, tanpa perlu terpengaruh aksi kompetitor yang menaikkan harga. Pada kenyataannya, kedua group perusahaan terindikasi menaikkan harga jual tiket pesawat di periode waktu yang nyaris bersamaan.[3]

Selain karena terjadinya praktik kartel sebagaimana tersebut di atas, tingginya harga jual tiket pesawat domestik ini diakibatkan oleh berbagai aspek operasional, antara lain faktor nilai tukar rupiah terhadap dolar Amerika Serikat, dan juga faktor tingginya harga bahan bakar pesawat. Jenis bahan bakar pesawat yang umumnya digunakan oleh pesawat komersial adalah avtur. Pada Februari 2019, Presiden Joko Widodo pernah memberikan pernyataan bahwa PT Pertamina (Persero) melakukan monopoli penjualan avtur di Indonesia, sehingga harga avtur di Indonesia menjadi tidak kompetitif.[4, p. 68]"genre": "Undergraduate Thesis", "language": "id", "number-of-pages": "53", "publisher": "Universitas Jember", "publisher-place": "Jember", "source": "Zotero", "title": "Praktik Monopoli Dalam Penjualan Bahan Bakar Avtur Pesawat Terbang Yang Dilakukan Oleh PT Pertamina (Persero)"]

Dugaan praktik monopoli penjualan avtur oleh PT Pertamina ini adalah permasalahan yang menarik untuk diteliti. Hal ini dikarenakan harga

avtur, termasuk kenaikan harga avtur, merupakan komponen yang mempengaruhi harga tiket pesawat, sebagaimana pengaturan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 20 Tahun 2019. Biaya avtur mendominasi sekitar 40 persen dari struktur biaya operasional maskapai. [5, p. 66]

Apabila memang benar terjadi monopoli dalam penjualan avtur di Indonesia oleh PT Pertamina, maka perlu dianalisis lebih lanjut apakah monopoli tersebut merupakan sesuatu yang melanggar UUPU. Sehingga, penulis merasa perlu melakukan penelitian lebih mendalam mengenai permasalahan dugaan praktik monopoli dalam penjualan avtur di Indonesia oleh PT Pertamina.

Merujuk pada penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Enjum Jumhana dan Achmad Nashrudin Priatna, terhadap permasalahan dugaan praktik monopoli dalam penjualan avtur oleh PT Pertamina, disimpulkan bahwa Pertamina sudah melakukan penyalahgunaan kekuasaan monopoli terhadap tingginya harga jual avtur tersebut, sehingga secara struktur pasar telah dinilai merugikan masyarakat dan industri penerbangan. [6, p. 396] Selain itu, dalam penelitian Rika Selfian Berliana, disimpulkan bahwa PT Pertamina telah melakukan penyalahgunaan posisi dominan sebagai satu-satunya pelaku usaha dengan menetapkan harga jual avtur yang cukup tinggi di saat harga minyak dunia sedang turun, dan telah memenuhi unsur-unsur pada Pasal 17 UUPU. [4, p. 62] "genre": "Undergraduate Thesis", "language": "id", "number-of-pages": "53", "publisher": "Universitas Jember", "publisher-place": "Jember", "source": "Zotero", "title": "Praktik Monopoli Dalam Penjualan Bahan Bakar Avtur Pesawat Terbang Yang Dilakukan Oleh PT Pertamina (Persero

Kebaruan (*novelty*) pada studi ini dibandingkan dengan dua studi terdahulu dimaksud ditunjukkan pada adanya analisis yang dilakukan penulis mengenai kedudukan dominasi dan monopoli oleh PT Pertamina dalam penjualan avtur di Indonesia yang terjadi karena dikehendaki oleh undang-undang (*monopoly by law*), sehingga analisis tersebut diharapkan dapat menghasilkan kesimpulan lain mengenai pelanggaran terhadap praktik monopoli sebagaimana ketentuan Pasal 17 UUPU.

Metode yang digunakan untuk penelitian ini adalah metode yuridis normatif. Metode yuridis normatif dipilih karena objek penelitian berupa norma-norma yang terkandung dalam suatu peraturan perundang-undangan, [7] khususnya mengenai pengelolaan industri migas dan mengenai praktik persaingan usaha yang sehat. Spesifikasi penelitian mencakup pendekatan analitis dan deskriptif [8] karena penulis menyajikan gambaran komprehensif tentang kegiatan usaha perdagangan avtur yang dilakukan di Indonesia, khususnya yang dilakukan oleh PT Pertamina dengan menggunakan kerangka UUPU untuk menganalisisnya, sehingga mungkin akan ditemukan adanya kesenjangan (*gap*). Metode pengumpulan data adalah studi kepustakaan (*library research*) dan penelusuran dokumen. Data primer penulis akan melihat dan mencermati berbagai realita terkait praktik privatisasi perusahaan negara.

Penulis akan menggunakan data sekunder berupa bahan hukum dan bahan non hukum. Bahan hukum primer yang digunakan dalam penelitian ini adalah peraturan perundang-undangan (hukum positif), antara lain UUPU, UU Migas serta putusan pengadilan.

Bahan hukum sekunder yang digunakan dalam penelitian ini antara lain buku, jurnal dan hasil penelitian hukum yang berkaitan dengan masalah yang sedang diteliti. Sedangkan bahan hukum tersier antara lain kamus hukum dan artikel media massa elektronik dan sumber bacaan lain yang dibutuhkan. Data yang diperoleh kemudian dilakukan analisis secara yuridis kualitatif, yang kemudian disajikan secara naratif. [9]

## PEMBAHASAN

### Monopoli dan Praktik Monopoli di Indonesia

Monopoli merupakan topik yang mendominasi setiap pembahasan mengenai pembentukan undang-undang persaingan usaha. Monopoli sendiri bukanlah suatu kejahatan atau pelanggaran hukum jika diperoleh berdasarkan hukum. Oleh karena itu, monopoli tidak selalu dilarang oleh regulasi, sebaliknya, yang dilarang adalah praktik monopoli, yaitu menggunakan kekuasaan monopolinya di pasar bersangkutan. [10] Suatu perusahaan dianggap melanggar praktik monopoli apabila dapat mengeluarkan atau mematikan pelaku usaha lain atau mempunyai maksud melakukan hal tersebut. [11]

Secara gramatikal, istilah monopoli atau *monopoly* merupakan adaptasi dari bahasa Yunani yaitu "*monos*" yang berarti penjual, dan "*polein*" yang berarti tunggal.[12] Definisi lain monopoli menurut kamus hukum adalah suatu kondisi pasar yang hanya ada satu entitas ekonomi yang menyediakan produk atau jasa tertentu.[13, p. 248]

Berdasarkan Pasal 1 angka 1 UUPU, pengertian monopoli adalah "penguasaan atas produksi dan/atau pemasaran barang dan/atau atas penggunaan jasa tertentu oleh satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha." [14] Secara teoritis, mengacu pada Peraturan KPPU Nomor 11 Tahun 2011 tentang Pedoman Pasal 17, jika ada satu perusahaan yang berperilaku memonopoli, maka dapat disimpulkan pelaku usaha dimaksud memiliki posisi monopoli, sekalipun perusahaan dimaksud memiliki kompetitor pada suatu pasar atau industri.

Dalam konteks yuridis, UUPU sebagai rujukan hukum persaingan usaha di Indonesia, tidak melarang semua bentuk kegiatan monopoli. Larangan praktik monopoli sebagai sebuah kegiatan yang dilarang diatur dalam Pasal 17 UUPU, sebagai berikut:

- (1) *Pelaku usaha dilarang melakukan penguasaan atas produksi dan/atau pemasaran barang dan/atau jasa yang dapat mengakibatkan terjadinya praktik monopoli dan/atau persaingan usaha tidak sehat.*
- (2) *Pelaku usaha diduga atau dianggap melakukan penguasaan atas produksi dan/atau pemasaran barang dan/atau jasa sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) apabila:*
  - a. *Barang dan/atau jasa yang bersangkutan belum ada substitusinya; atau*
  - b. *Mengakibatkan pelaku usaha lain tidak dapat masuk ke dalam persaingan usaha barang dan/atau jasa yang sama; atau*
  - c. *Satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha menguasai lebih dari 50% (lima puluh persen) pangsa pasar satu jenis barang atau jasa tertentu.*

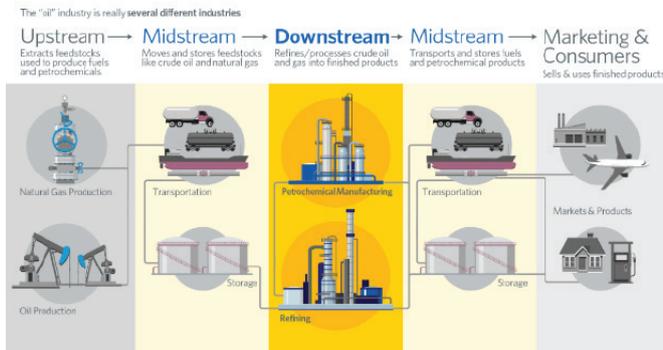
Pasal 17 ayat (1) UUPU di atas mengindikasikan bahwa yang dilarang adalah praktik monopoli. Adapun, Pasal 1 angka 2 UUPU mendefinisikan Praktik Monopoli adalah "pemusatan kekuatan ekonomi oleh satu atau lebih pelaku usaha yang mengakibatkan dikuasainya produk dan/atau pemasaran atas barang dan/atau jasa tertentu."

Pasal 17 ayat (2) huruf c UUPU di atas juga mengindikasikan bahwa aspek penguasaan pasar lebih dari lima puluh persen yang mendudukkan satu pelaku usaha dalam posisi dominan juga merupakan kriteria lain dari pengertian posisi monopoli. Pasar yang monopolistik dapat memusatkan kekuatan ekonomi pada satu perusahaan atau kelompok perusahaan yang berdampak pada ketiadaan kompetisi bisnis yang sehat, sehingga pada akhirnya akan mengakibatkan kerugian bagi masyarakat sebagai konsumen. Pemusatan kegiatan ekonomi berdampak pada kemampuan pelaku usaha untuk menentukan harga secara sepihak [15] dan pembatasan jumlah barang beredar. [16, p. 203]

### **Tinjauan Umum Penjualan Avtur di Indonesia**

Bisnis bahan bakar pesawat jenis avtur pada pasar global dilakukan oleh banyak perusahaan migas besar, antara lain oleh ExxonMobil Corp. dan Chevron Corp. dari Amerika Serikat, serta Shell PLC, dan BP PLC dari Inggris. Keempatnya menguasai lima puluh tujuh persen *market share* bisnis avtur di seluruh dunia. Sedangkan PT Pertamina baru mampu menguasai satu persen *market share* global. [17] *Fortune Business Insights* memproyeksikan bahwa pasar bahan bakar penerbangan global akan tumbuh dari USD351,85 miliar (ekuivalen Rp5.384,82 triliun) pada tahun 2022 menjadi USD654,79 miliar pada tahun 2029, dengan *Compounded Annual Growth Rate* (CAGR) sebesar 9,3%. [18] Sedangkan untuk di dalam negeri, saat ini pelaku usaha penjualan avtur hanya ada dua entitas, yaitu: PT Dirgantara Petroindo Raya, dan PT Pertamina melalui Pertamina Aviasi.

Sebelum berlakunya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2001 tentang Minyak dan Gas Bumi (UU Migas), Pertamina merupakan pemain tunggal yang menguasai semua sektor usaha dalam bisnis avtur Indonesia selama berpuluh-puluh tahun, mulai dari sektor hulu/*upstream*, *midstream*, hingga sektor hilir/*downstream*. Daerah operasi PT Pertamina meliputi seluruh wilayah Indonesia. Harga avtur saat itu juga ditentukan oleh PT Pertamina. Gambaran tata kelola bisnis migas yang meliputi *upstream* (produksi minyak bumi), *midstream* (transportasi minyak bumi atau produk olahan), dan *downstream* (pengolahan minyak bumi, misal menjadi avtur, *kerosene*, BBM, aspal, dsb), dapat diilustrasikan dalam Gambar 1.



**Gambar 1.** Struktur Bisnis Migas

Sumber: American Fuel & Petrochemical Manufacturers Communications [19]

Setelah berlakunya UU Migas, tata kelola perusahaan avtur mengalami perubahan, karena amanat pendirian Badan Pengatur Hilir Minyak dan Gas Bumi (BPH Migas) untuk menggantikan peran Pertamina sebagai otoritas dalam pengawasan, yang juga bertindak sebagai regulator dalam sektor *downstream* bisnis avtur. Selain itu, harga jual avtur saat ini juga diatur oleh Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM), sebagaimana Keputusan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 17/K/10/MEM/2019 tentang Formula Harga Dasar Dalam Perhitungan Harga Jual Eceran Jenis Bahan Bakar Minyak Umum Jenis Avtur Yang Disalurkan Melalui Depot Pengisian Pesawat Udara (Kepmen 17/2019). Harga dasar dalam perhitungan harga jual eceran avtur yang disalurkan melalui Depot Pengisian Pesawat Udara (DPPU) ditetapkan berdasarkan biaya perolehan, biaya penyimpanan, dan biaya distribusi, serta margin keuntungan. Secara rinci Kepmen 17/2019 telah memberikan pembatasan terhadap besaran masing-masing komponen biaya dan margin, yaitu:

1. *Mean of Platts Singapore* (MOPS), yaitu biaya pengadaan avtur; juga turut memperhitungkan nilai tukar rupiah terhadap dolar Amerika Serikat;
2. Biaya penyimpanan dan biaya distribusi ditetapkan secara tetap sebesar Rp3.581/liter;
3. Margin keuntungan juga telah diberikan pembatasan oleh Kementerian ESDM, yaitu sebesar sepuluh persen dari harga dasar.

Dengan berlakunya UU Migas, Indonesia telah membuka pasar avtur Indonesia bagi pelaku usaha lain, baik dari dalam negeri maupun dari internasional. Liberalisasi pasar avtur ini ditandai dengan adanya pengaturan dalam Pasal 23 dan Pasal 24 UU Migas. Era baru *open access*

dalam bisnis avtur di Indonesia dimulai dengan penetapan Peraturan Kepala BPH Migas Nomor: 13/P/BPH Migas/IV/2008 tentang Pengaturan dan Pengawasan atas Pelaksanaan Penyediaan dan Pendistribusian Bahan Bakar Minyak (BBM) Penerbangan di Bandar Udara (Per 13/2008), sebagaimana pengaturan Pasal 2, bahwa setiap pelaku usaha dapat menjual avtur di Indonesia dengan tetap mengikuti persyaratan yang ditetapkan dan harus dengan prinsip persaingan usaha yang sehat.

PT Pertamina adalah satu-satunya Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang melakukan kegiatan usaha di bidang migas. PT Pertamina melakukan kegiatan usaha aviasi di pasar domestik, maupun juga pasar global. Untuk bandar udara (bandara) di luar negeri, PT Pertamina menjalin kerja sama dengan mitra setempat melalui skema kerja sama *Contracting Company Delivery Company*. Hingga Januari 2023, PT Pertamina telah melayani jasa *refueling* avtur di lebih dari 128 lokasi di 47 negara. Sedangkan di dalam negeri, sampai dengan akhir Juli 2023, Pertamina melayani jasa *refueling* avtur di lebih dari enam puluh tiga lokasi DPPU di seluruh Indonesia.



- |  |                                   |
|--|-----------------------------------|
| 1. Kualanamu, Deli Serdang                 | 33. Mau Hau, Waingapu             |
| 2. Polonia, Medan                          | 34. Wai Oti, Mamuju               |
| 3. Silangit, Siberoeng-Borong              | 35. H. Aroeboeman, Ende           |
| 4. F.L. Tobing, Pinangsori                 | 36. Komodo, Labuhan Bajo          |
| 5. Sultan Iskandar Muda, Banda Aceh        | 37. Spinggan, Balikpapan          |
| 6. Minangkabau, Padang                     | 38. Temindung, Samarinda          |
| 7. Sultan Syarif Kasim II, Pekanbaru       | 39. Kalimantan, Berau             |
| 8. Pangkajene, Dumai                       | 40. Syamsuddin Noor, Banjarmasin  |
| 9. Hang Nadim, Batam                       | 41. Supadio, Pontianak            |
| 10. Rani, Natuna                           | 42. Juwata, Tarakan               |
| 11. Raja Haji Fisabilillah, Tanjung Pinang | 43. Tjiik Riwet, Palangkaraya     |
| 12. Sultan Mahmud Badaruddin II, Palembang | 44. Iskandar, Pangkajene          |
| 13. Radin Inten II, Bandar Lampung         | 45. H. Asan, Saupit               |
| 14. Depati Amir, pangkalpinang             | 46. Sultan Hasanuddin, Makassar   |
| 15. Fatmawati, Bengkulu                    | 47. Haluoleo, Kendari             |
| 16. Sultan Thaha, Jambi                    | 48. Bubung, Luwak                 |
| 17. Hanunjoedin, Tanjung Pandan            | 49. Tama Padang, Marauju          |
| 18. Soekarno Hatta, Tangerang              | 50. Mutiara, Palu                 |
| 19. Halim Perdana Kusumah, Jakarta         | 51. Sam Ratulangi, Manado         |
| 20. Pondok Cabe, Tangerang Selatan         | 52. Julialuddin, Gorontalo        |
| 21. Husein Sastranegara, Bandung           | 53. Sentani, Jayapura             |
| 22. Achmad Yani, Semarang                  | 54. Mozes Kilangjer, Timika       |
| 23. Adisumarmo, Solo                       | 55. Rendani, Manokwari            |
| 24. Adi Sucipto, Yogyakarta                | 56. Mopah, Meratike               |
| 25. Tunggal Wulung, Cilacap                | 57. Frans Kaisiepo, Buik          |
| 26. Juanda, Surabaya                       | 58. Paniai, Nabire                |
| 27. Abdulrachman Saleh, Malang             | 59. Utarom, Kaimana               |
| 28. Iswahyudi, Madiun                      | 60. Pattimura, Ambon              |
| 29. Ngurah Rai, Bali                       | 61. Darmatuban, Tual              |
| 30. Lombok International Airport, Mataram  | 62. Sultan Babullah, Temate       |
| 31. M. Sultanudin, Bima                    | 63. Dominique Edward Osok, Sorong |
| 32. Htari, Kupang                          |                                   |

**Gambar 2.** Wilayah Operasional DPPU Pertamina Aviasi di Indonesia

Sumber: PT Pertamina (Persero) [20]

Keenam puluh tiga fasilitas DPPU milik PT Pertamina dimaksud tidak seluruhnya dibangun sendiri oleh PT Pertamina, melainkan ada juga yang berasal dari *inbreng* Barang Milik Negara pada Kementerian Perhubungan, misalnya DPPU pada Bandara Internasional Ngurah Rai Denpasar, Bandara Internasional Sepinggan Balikpapan, Bandara Pattimura Ambon, Bandara Internasional Juanda Surabaya, Bandara Internasional Minangkabau Padang, dan Bandara Internasional SMB II Palembang. Keenam DPPU tersebut dengan nilai total Rp520.917.962.842,46 dimaksudkan sebagai tambahan penyertaan modal Negara pada PT Pertamina berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2012.

Selain itu, fasilitas DPPU di Terminal 1 dan 2 Bandara Soekarno-Hatta bukanlah milik PT Pertamina, melainkan milik PT Angkasa Pura II. PT Pertamina mengoperasikan DPPU di Terminal 1 dan 2 dengan terlebih dahulu memberikan kontribusi berupa sewa lahan kepada PT Angkasa Pura II. Adapun fasilitas DPPU di Terminal 3 Bandara Soekarno-Hatta dimiliki oleh PT Pertamina.

Selain itu, pada tataran operasional, PT Pertamina juga membayar *throughput fee* kepada PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II selaku otoritas bandara di Indonesia sebagai kompensasi atas fasilitas yang disediakan Angkasa Pura terkait pendistribusian avtur. Nominal *throughput fee* kepada PT Angkasa Pura II dimaksud besarnya variatif, contohnya: Rp33/liter di Bandara Internasional Soekarno-Hatta, Rp10/liter di Bandara Internasional Kualanamu, Bandara SMB II Palembang dan Bandara Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru, dan Rp5/liter di Bandara Halim Perdanakusuma.

Adapun PT Dirgantara Petroindo Raya (Air BP-AKR Aviation) merupakan *joint venture* antara Air-BP dan PT AKR Corporindo, Tbk. yang didirikan pada 15 November 2016. Saat ini PT Dirgantara Petroindo Raya melayani penjualan avtur secara terbatas, yakni hanya di Bandara Khusus Indonesian Morowali Industrial Park (IMIP) di Morowali, Sulawesi Tengah. PT Dirgantara Petroindo Raya menyalurkan avtur yang dibeli dari PT Pertamina kepada konsumennya di IMIP Morowali.

Sebelumnya, Shell Aviation juga pernah melakukan penjualan avtur di Bandara Soekarno Hatta dan Bandara Juanda Surabaya pada periode Oktober 2007 s.d. September 2009. Saat itu,

Shell Aviation menyewa tangki-tangki avtur yang dimiliki oleh PT Pertamina di Bandara Soekarno-Hatta.[21, p. 75]

Menimbang aspek kompetisi PT Pertamina dengan pelaku usaha lain dalam penjualan avtur, diketahui bahwa harga jual avtur Pertamina kepada *end-user* jauh lebih murah dibandingkan dengan yang ditawarkan oleh kompetitor sejenis di pasar global, misalnya yang ditawarkan oleh Shell Aviation. Pada periode waktu Agustus 2023, Pertamina menjual avtur terendah USD0,87 di Bandara Soekarno-Hatta, dan tertinggi USD1,006/liter di Bandara Karel Sadsuitubun. Adapun Shell Aviation menjual avtur dengan harga terendah USD0,978 di Bandara Seletar, Singapura, dan tertinggi USD2,325/liter di Bandara Labuan Island, Malaysia. Sebagai perbandingan, Shell menjual avtur di Bandara Changi seharga USD1,45/liter, di Bandara Kuala Lumpur seharga USD1,48/liter, di Bandara Suvarnabhumi Thailand seharga USD1,48/liter, Bandara Hong Kong seharga USD1,45/liter, dan di Bandara Narita Jepang seharga USD1,03/liter. Sedangkan PT Pertamina menjual avtur di bandara Soekarno-Hatta dan Bandara I Gusti Ngurah Rai dengan harga dibawah USD1/liter.

**Tabel 1.** Harga Jual Avtur Shell Aviation

No	Nama Bandara	Shell Aviation (USD Per Liter)	Nama Bandara	Shell Aviation (USD Per Liter)
1	Seletar, Singapore	0,978	Suvarnabhumi Intl, Thailand	1,480
2	Okinawa Naha, Japan	1,030	Chiang Mai, Thailand	1,480
3	Osaka, Japan	1,030	Kota Kinabalu, Malaysia	1,559
4	Aichi, Japan	1,030	Penang, Malaysia	1,559
5	Haneda, Japan	1,030	Diosdado Macapagal, Philippines	1,559
6	Narita, Japan	1,030	Miri, Malaysia	1,585
7	B Seri Begawan, Brunei	1,043	Kuching, Malaysia	1,585
8	Miyazaki, Japan	1,057	Hat Yai Intl, Thailand	1,638
9	Fukuoka, Japan	1,057	Phuket, Thailand	1,638
10	Sendai, Japan	1,057	Surat Thani, Thailand	1,638
11	Kagoshima, Japan	1,083	U-taphao Intl, Thailand	1,638
12	Oita, Japan	1,083	Chiang Rai, Thailand	1,638
13	Changi, Singapore	1,453	Tawau, Malaysia	2,246
14	Hong Kong, Hong Kong	1,453	Labuan Isl, Malaysia	2,325
15	Kuala Lumpur, Malaysia	1,480		

Sumber: Shell Global [22]

**Tabel 2.** Komparasi Harga Jual Avtur Pertamina  
Aviasi

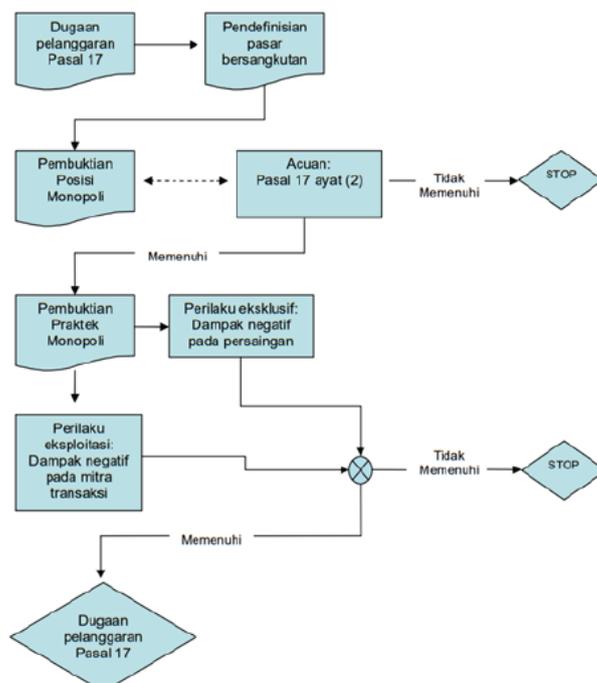
No	Nama Bandara	Pertamina (USD Per Liter)	Nama Bandara	Pertamina (USD Per Liter)
1	Karel Sadsuitubun	1,0060	Raja Haji Fisabilillah	0,9790
2	Lede Kalumbang	1,0050	SM Salahuddin	0,9760
3	Sentani	1,0020	H. H. Aroeboesman Ende	0,9760
4	Sultan Babullah	0,9990	Frans Seda	0,9760
5	Domine Eduard Osok	0,9990	Umbu Mehang Kunda	0,9760
6	Frans Kaisiepo	0,9990	Banyuwangi	0,9760
7	Mopah	0,9990	Kualanamu	0,9750
8	Mozes Kilangin Timika	0,9990	Minangkabau	0,9750
9	Pattimura	0,9990	Pinang Kampai	0,9750
10	Rendani	0,9990	Ranai	0,9750
11	Sultan Hasanuddin	0,9980	Sultan Iskandar Muda	0,9750
12	S. Aminuddin Amir	0,9960	Sultan Syarif Kasim II	0,9750
13	Halualeo	0,9960	Fatmawati Soekarno	0,9750
14	Djalaluddin	0,9960	Sultan Thaha S.	0,9750
15	Mutiara SIS Al-jufri	0,9960	Lombok	0,9750
16	Sam Ratulangi	0,9960	Iswahyudi	0,9750
17	Pondok Cabe	0,9910	Soewondo	0,9750
18	Husein S.	0,9870	Depati Amir	0,9740
19	Adisutjipto	0,9850	SM Badaruddin II	0,9740
20	Adi Soemarmo	0,9840	I Gusti Ngurah Rai	0,9730
21	Yogyakarta	0,9840	SAM Sulaiman	0,9710
22	H.A.S. Hanandjoeddin	0,9820	Juanda	0,9690
23	Ahmad Yani	0,9820	Radin Inten II	0,9610
24	Iskandar	0,9810	El Tari	0,9530
25	Juwata	0,9810	Halim PK	0,9420
26	Kalimaranau	0,9810	Kertajati	0,9350
27	Supadio	0,9810	APT Pranoto	0,9330
28	Syamsudin Noor	0,9810	Soekarno Hatta	0,8700
29	Tjilik Riwut	0,9810		

Sumber: PT Pertamina (Persero) [23]

### Analisis Penjualan Avtur dalam Perspektif Hukum Persaingan Usaha Indonesia

Struktur pasar penjualan avtur yang bercorak monopoli dianggap sebagai suatu permasalahan. Namun demikian, dalam UUPU pengertian 'monopoli' dibedakan dengan pengertian 'praktik monopoli'. Sehingga, dengan demikian, perlu terlebih menganalisis perihal praktik penjualan avtur di Indonesia oleh PT Pertamina sebagai monopoli atau bahkan merupakan praktik monopoli, untuk dapat menyimpulkan perihal dugaan monopoli penjualan avtur oleh PT Pertamina di Indonesia sebagai bentuk pelanggaran terhadap UUPU.

Mengacu pada Peraturan KPPU Nomor 11 Tahun 2011 tentang Pedoman Pasal 17, proses pembuktian Pasal 17 diilustrasikan sebagaimana Gambar 3.



**Gambar 3.**

Proses Pembuktian Pasal 17 UUPU  
Sumber: Peraturan KPPU Nomor 11 Tahun 2011  
tentang Pedoman Pasal 17

Proses pembuktian dugaan pelanggaran Pasal 17 UUPU dapat dibagi ke dalam beberapa tahapan, sebagai berikut:

1. Pendefinisian pasar bersangkutan.  
Analisis mengenai pasar bersangkutan dilakukan melalui analisis pasar berdasarkan produk dan pasar berdasarkan wilayah atau geografis. Pasar produk dalam hal ini adalah penjualan avtur. Sedangkan pasar geografis dalam hal ini adalah cakupan wilayah bandara yang ada di Indonesia.
2. Pembuktian adanya posisi monopoli di pasar bersangkutan.  
Penjualan avtur di Indonesia bercorak monopolistik karena adanya penguasaan pasar secara dominan oleh satu pelaku usaha, yaitu PT Pertamina.
3. Identifikasi praktik monopoli yang dilakukan oleh pelaku usaha yang memiliki posisi monopoli.  
Regulasi yang ada telah membuka peluang bagi pelaku usaha lain dalam penjualan avtur di Indonesia, dibuktikan dengan keberadaan PT Dirgantara Petroindo Raya. Penulis berpendapat bahwa perilaku monopoli penjualan avtur di Indonesia yang dilakukan oleh PT Pertamina tidak menimbulkan praktik

monopoli dan persaingan usaha tidak sehat. Dengan demikian, unsur ini tidak terpenuhi.

4. Identifikasi dan pembuktian dampak negatif dan pihak yang terkena dampak dari praktik monopoli tersebut.

Unsur eksploitasi tidak terpenuhi karena harga avtur yang dijual oleh PT Pertamina tidak ditentukan oleh PT Pertamina sendiri, melainkan diatur oleh Pemerintah dengan Kepmen 17/2019. Perilaku eksklusif juga tidak terbukti karena PT Pertamina bersedia menjual avtur kepada maskapai manapun dan di bandara manapun saja, baik kepada maskapai domestik maupun maskapai asing, baik di bandara besar, internasional, maupun bandara kecil atau bahkan bandara perintis di daerah terpencil.

PT Pertamina bukanlah pelaku usaha tunggal di bidang penjualan avtur di Indonesia, karena adanya pelaku usaha lain, yaitu: PT Dirgantara Petroindo Raya. Mengacu pada definisi monopoli Pasal 1 angka (1) UU No. 5 Tahun 1999, secara sederhana dapat dikatakan bahwa penjualan avtur di Indonesia oleh PT Pertamina tidak memenuhi definisi monopoli. Namun demikian, memperhatikan fakta bahwa PT Pertamina menguasai *market share* penjualan avtur domestik secara dominan (lebih dari 50%), penulis merumuskan bahwa penjualan avtur di Indonesia memang bersifat monopolistik, yaitu dimonopoli oleh PT Pertamina.

Perlu dipahami bahwa penjualan avtur oleh PT Pertamina bukan termasuk ke dalam monopoli yang terjadi karena dikehendaki oleh undang-undang (*monopoly by law*) karena UU Migas secara tegas telah membuka kesempatan bagi badan usaha lain untuk melakukan kegiatan usaha penjualan avtur di Indonesia, sebagaimana Pasal 23 dan Pasal 24 UU Migas dan Pasal 2 Per 13/2008. Hal ini berdampak bahwa Pasal 51 UUPU tidak dapat digunakan sebagai pembenaran bagi PT Pertamina sebagai BUMN untuk melakukan monopoli avtur di Indonesia. Walaupun Pasal 51 UUPU memungkinkan BUMN untuk dapat melakukan monopoli, dalam hal BUMN tersebut kemudian melakukan pelanggaran UUPU, maka tindakan tersebut tidak dapat dikecualikan.[24]

Belum banyaknya pelaku usaha lain dalam kegiatan penjualan avtur di Indonesia dimungkinkan saja terjadi secara alamiah sebagai akibat dari ketatnya persyaratan yang ditetapkan

oleh Pemerintah dalam Per 13/2008 yang justru pada akhirnya malah mendudukkan PT Pertamina dalam posisi yang kuat, antara lain:

**Tabel 3.** Peraturan BPH Migas No. 13/P/BPH MIGAS/IV/2008

No	Rujukan Pasal	Rumusan Pasal
1.	Pasal 3 ayat (3)	Badan Usaha yang melaksanakan penyediaan 88M Penerbangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), wajib mengutamakan produksi kilang dalam negeri.
2.	Pasal 5 ayat (1) huruf a	Badan Usaha yang melaksanakan Penyediaan dan Pendistribusian 88M Penerbangan dengan menggunakan Fasilitas dan Fasilitas Penunjang wajib memiliki dan/atau menguasai Fasilitas dan Fasilitas Penunjang Penyediaan dan Pendistribusian 88M Penerbangan yang memenuhi persyaratan standar yang berlaku untuk mendukung operasinya di Bandar Udara.
3.	Pasal 7 ayat (1) huruf a	Badan Usaha yang akan melakukan Kegiatan Penyediaan dan Pendistribusian BBM Penerbangan wajib memiliki dan/atau menguasai jaringan Penyediaan dan Pendistribusian BBM Penerbangan nasional dan/atau internasional untuk menjamin kontinuitas suplai;
4.	Pasal 7 ayat (1) huruf b	Badan Usaha yang akan melakukan Kegiatan Penyediaan dan Pendistribusian BBM Penerbangan wajib memiliki pengalaman sendiri dalam kegiatan pelayanan penerbangan pesawat udara ( <i>into plane services</i> ) sekurang-kurangnya di tiga Bandar Udara internasional;
5.	Pasal 7 ayat (1) huruf c	Badan Usaha yang akan melakukan Kegiatan Penyediaan dan Pendistribusian BBM Penerbangan wajib melaporkan secara tertulis rencana kegiatan Penyediaan dan Pendistribusian BBM Penerbangan kepada Badan Pengatur.
6.	Pasal 7 ayat (2)	Bagi Badan Usaha yang belum mempunyai pengalaman wajib bekerjasama dengan pihak lain yang telah berpengalaman dalam kegiatan pelayanan pengisian pesawat udara ( <i>into plane services</i> ) sekurang-kurangnya di tiga Bandar Udara internasional.
7.	Pasal 8 ayat (1)	Badan Usaha yang akan melakukan kegiatan Penyediaan dan Pendistribusian BBM Penerbangan pada Bandar Udara yang telah dilayani oleh suatu Badan Usaha wajib melakukan kerjasama dengan Badan Usaha yang telah beroperasi di Bandar Udara tersebut.
8.	Pasal 10 ayat (1)	Badan Pengatur menetapkan kewajiban Badan Usaha yang melakukan Penyediaan dan Pendistribusian BBM Penerbangan di Bandar Udara yang volume kebutuhan BBM Penerbangannya besar untuk melaksanakan kegiatan Penyediaan dan Pendistribusian BBM Penerbangan di Bandar Udara yang volume kebutuhan BBM Penerbangannya rendah.

Dari segi produksi, kebijakan Pemerintah sebagaimana ketentuan Pasal 3 ayat (3) Per 13/2008, bahwa avtur yang dijual di wilayah Indonesia harus berasal dari kilang dalam negeri, menempatkan PT Pertamina menjadi memiliki keunggulan kompetitif dibandingkan kompetitornya. PT Pertamina, sebagai satu-satunya BUMN di bidang pengolahan minyak bumi, yang telah beroperasi bahkan sejak era Hindia-Belanda, diketahui memiliki beberapa fasilitas kilang pengolahan minyak bumi yang mampu memproduksi avtur, antara lain: *Refinery Unit II Dumai, Refinery Unit III Plaju, Refinery Unit IV Cilacap, Refinery Unit V Balikpapan, dan Refinery Unit VI Balongan*. Kilang pengolahan minyak bumi dalam negeri ini tidak dimiliki oleh kompetitor Pertamina, sehingga dengan kata lain kompetitor Pertamina masih tetap dimungkinkan untuk dapat melakukan penjualan avtur kepada maskapai di Indonesia dengan cara:

1. *Opsi pertama*, pelaku usaha pesaing terlebih dahulu membangun kilang pengolahan minyak bumi di Indonesia, atau

2. *Opsi kedua*, pelaku usaha pesaing membeli avtur dari kilang Pertamina, atau
3. *Opsi ketiga*, pelaku usaha pesaing melakukan impor avtur.

Opsi kedua inilah yang saat ini dijalankan oleh PT Dirgantara Petroindo Raya.

Kebijakan BPH Migas untuk mengutamakan avtur hasil produksi kilang dalam negeri ini dapat dianggap sebagai kebijakan Pemerintah untuk membatasi impor komoditi migas dari kilang *producers* yang berada di luar negeri, yang selama bertahun-tahun telah memberatkan devisa negara karena defisitnya neraca perdagangan Indonesia, yang pada akhirnya melemahkan nilai tukar rupiah terhadap mata uang asing.[25]

Ketentuan Pasal 8 ayat (1) dan Pasal 10 ayat (1) Per 13/2008 secara otomatis mempertebal keunggulan kompetitif PT Pertamina dibandingkan kompetitornya. PT Pertamina saat ini telah mengoperasikan lebih dari enam puluh tiga fasilitas DPPU di hampir seluruh bandara di Indonesia, baik yang dibangun sendiri oleh PT Pertamina atau yang dibangun oleh negara. Dalam hal ada kompetitor yang ingin mengambil alih pelayanan avtur dari PT Pertamina, maka penyedia yang baru tersebut harus tetap bekerjasama dengan PT Pertamina.

Berbagai persyaratan yang ditetapkan oleh BPH Migas pada akhirnya berdampak pada sulitnya kompetitor dari *producers* asing untuk memasuki pasar avtur Indonesia, sehingga menyisakan PT Pertamina sebagai penyedia tunggal produk avtur di Indonesia. Sehingga kemudian merupakan hal yang amat wajar jika kemudian PT Pertamina juga secara otomatis menguasai *market share* penjualan avtur di Indonesia. Penguasaan PT Pertamina dimaksud termasuk dalam monopoli alamiah yang terjadi karena pelaku usaha memiliki kemampuan tertentu (*natural monopoly*).[26] Namun demikian, yang menyebabkan kondisi penguasaan tersebut adalah ketatnya persyaratan tata kelola niaga avtur yang ditetapkan oleh pemerintah, bukan karena persaingan usaha tidak sehat yang diciptakan oleh PT Pertamina sendiri.

Ciri utama monopoli alamiah adalah tingginya biaya tetap (*fixed costs*).[27] Selain itu, perilaku pemerintah yang bermaksud memberikan proteksi kepada pelaku monopoli alami membuat pelaku usaha tersebut dapat menjual produknya dengan harga yang lebih tinggi karena tidak adanya kompetisi dari pelaku usaha lain.

Dapat ditambahkan, sehubungan dengan harga tiket pesawat yang diduga dipengaruhi karena tingginya harga avtur yang dijual oleh PT Pertamina, diketahui bahwa harga tiket pesawat diatur dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 20 Tahun 2019 tentang Tata Cara dan Formulasi Perhitungan Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri (Permenhub PM 20 Tahun 2019). Dalam Permenhub PM 20 Tahun 2019, diatur bahwa tarif penumpang penerbangan domestik dihitung berdasarkan komponen tarif jarak, pajak, iuran wajib asuransi, dan biaya tuslah/tambahan (*surcharge*), sebagai berikut:

1. Komponen tarif jarak merupakan hasil dari perkalian antara tarif dasar dengan jarak. Terdiri dari biaya langsung, dan biaya tidak langsung. Biaya langsung meliputi biaya-biaya yang bersifat *fixed cost*, seperti: biaya penyusutan, atau biaya gaji pegawai, maupun biaya-biaya yang bersifat variabel, misalnya: biaya avtur, biaya *cabin crew*, biaya bandara, jasa *ground handling*, biaya *catering*.
2. Komponen tarif pajak, adalah Pajak Pertambahan Nilai (PPN).
3. Komponen iuran wajib asuransi, adalah asuransi pertanggung jawaban kecelakaan penumpang.
4. Komponen biaya tuslah/tambahan (*surcharge*) adalah biaya yang dikenakan karena terdapat biaya-biaya tambahan yang dikeluarkan oleh perusahaan angkutan udara di luar perhitungan penetapan tarif jarak, misalnya: *fuel surcharge*, atau tuslah hari raya.

## PENUTUP

### Kesimpulan

Penjualan avtur di Indonesia saat ini bercorak monopolistik karena penguasaan dominan oleh PT Pertamina. Penulis berpendapat bahwa monopoli penjualan avtur di Indonesia yang dilakukan oleh PT Pertamina tidak menimbulkan praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat. Monopoli penjualan avtur di Indonesia oleh PT Pertamina lahir dan tumbuh secara alamiah (*natural monopoly*) karena didukung oleh regulasi Pemerintah yang memberikan proteksi kepada industri migas dalam negeri. Dari segi aspek persaingan usaha, Pemerintah telah membuka kesempatan kepada badan usaha lain (*open access*)

untuk melakukan kegiatan usaha penjualan avtur melalui Per 13/2008. Namun demikian, di sisi lain persyaratan penjualan avtur di Indonesia diatur secara ketat, bahkan bisa dikatakan memposisikan PT Pertamina dalam keadaan yang unggul dalam bidang usaha penjualan avtur di Indonesia. Berdasarkan hal tersebut, monopoli penjualan avtur di Indonesia oleh PT Pertamina bukan merupakan bentuk pelanggaran terhadap UUPU, baik dari aspek perjanjian yang dilarang, aspek kegiatan yang dilarang maupun terhadap aspek posisi dominan.

### Saran

Dari analisis di atas, demi keadilan dan guna memberikan perlindungan kepada masyarakat, baik bagi maskapai sebagai pengguna akhir (*end-user*) avtur, maupun bagi penumpang pesawat terbang yang turut terdampak kenaikan harga jual avtur, penulis menyampaikan saran agar Pemerintah melalui Kementerian BUMN selaku pemegang saham PT Pertamina tetap perlu mengawasi pelaksanaan tata kelola perusahaan yang baik dalam pengusahaan avtur, misalnya dengan terus mengupayakan operasional bisnis aviasi yang efisien, dengan tetap mengutamakan kualitas dan keamanan layanan. Selain itu, memperhatikan signifikansi pengaruh harga avtur terhadap operasional maskapai dan pembentukan harga jual tiket pesawat, kiranya negara juga perlu memberikan proteksi kepada maskapai dan masyarakat selaku pengguna avtur dengan tetap meregulasi tata kelola niaga avtur, termasuk mengatur harga jual avtur oleh pelaku usaha.

### UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis menghaturkan banyak terima kasih kepada Tuhan Yang Maha Kuasa dan kepada keluarga, jajaran dosen pengajar pada Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran dan Universitas Indonesia, serta kepada Lembaga Pengelola Dana Pendidikan, Kementerian Keuangan sehingga karya tulis ini dapat diselesaikan dengan baik. Ucapan terima kasih juga diucapkan kepada seluruh pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu, yang telah memberikan sumbang saran dan kritik yang membangun serta sumbangan pemikiran, sehingga karya tulis ilmiah ini dapat terselesaikan.

### DAFTAR PUSTAKA

- [1] R. A. Ghifari and E. Ahyudanari, "Analisis Transportasi Seaplane terhadap Konektivitas Antar Pulau di Kabupaten Halmahera Selatan," *JTITS*, vol. 10, no. 2, pp. E229–E236, Dec. 2021, doi: 10.12962/j23373539.v10i2.69458.
- [2] F. Pranoto and A. Gunadi, "Liability for Damages Due to Airline Negligence Based on Law Number 8 Year 1999 Concerning the Consumer Protection (A Study on the Decision No. 433/Pdt.G/2019/Pn.Jkt. Pst).;" presented at the 3rd Tarumanagara International Conference on the Applications of Social Sciences and Humanities (TICASH 2021), Jakarta, Indonesia: *Advances in Social Science, Education and Humanities Research*, 2022, pp. 570–574. doi: 10.2991/assehr.k.220404.089.
- [3] E. P. F. Ikromi and S. M. M.T.V.M., "Tinjauan Yuridis Kartel Tiket Pesawat Maskapai Domestik Penerbangan PT. Garuda Indonesia Dengan Lion Group," *Jurnal Pro Hukum*, vol. 9, no. 1, pp. 1–8, Jul. 2020, doi: 10.55129/jph.v9i1.1126.
- [4] R. S. Berliana, "Praktik Monopoli Dalam Penjualan Bahan Bakar Avtur Pesawat Terbang Yang Dilakukan Oleh PT Pertamina (Persero)," Undergraduate Thesis, Universitas Jember, Jember, 2020.
- [5] M. A. N. Coirolly, A. Munir, and M. Hudi, "Praktik Kartel Maskapai Penerbangan di Era Revolusi Industri 4.0," *Mimbar Yustitia*, vol. 4, no. 1, pp. 60–69, 2020,
- [6] E. Jumhana and A. N. Priatna, "Reformasi Hukum (Dagang) Kajian Khusus Terhadap Perlunya UU Anti Monopoli atau Persainganusaha Tidak Sehat Pasca UU Cipta Kerja," *Jurnal Res Justitia: Jurnal Ilmu Hukum*, vol. 3, no. 2, pp. 382–402, 2023, doi: <https://doi.org/10.46306/rj.v3i2.78>.
- [7] R. Tektona, "Quo Vadis : Kepastian Hukum Aturan Praktik Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat Pada Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 Tentang Cipta Kerja," *KPPU*, vol. 2, no. 1, pp. 43–54, Jul. 2022, doi: 10.55869/kppu.v3i-51.

- [8] A. A. S. Paramisuari and S. P. M. E. Purwani, "Perlindungan Hukum Ekspresi Budaya Tradisional Dalam Bingkai Rezim Hak Cipta," *KM*, vol. 7, no. 1, pp. 1–16, Jan. 2019, doi: 10.24843/KM.2018.v07.i01.p04.
- [9] H. S. Disemadi, "Lenses of Legal Research: A Descriptive Essay on Legal Research Methodologies," *JJR*, vol. 24, no. 2, pp. 289–304, Nov. 2022, doi: 10.37253/jjr.v24i2.7280.
- [10] A. H. Silitonga, C. Citrawinda, and G. Sharon, "Praktik Monopoli Jasa Pengurusan Transportasi Pengiriman Benih Bening Lobster," *Krisna Law: Jurnal Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Krisnadwipayana*, vol. 5, no. 2, pp. 121–135, Jul. 2023, doi: <https://doi.org/10.37893/krisnalaw.v5i2.459>.
- [11] Y. Yosua and D. Wiradiputra, "Pencegahan Terhadap Praktik Monopoli Jasa Kargo Ekspor Benih Lobster Menurut Hukum Persaingan Usaha (Studi Putusan 04/KPPU-I/2021)," *jurnalrectum*, vol. 5, no. 1, pp. 607, Jan. 2023, doi: 10.46930/jurnalrectum.v5i1.2748.
- [12] Moh. Makmun, "Monopoli dalam Perspektif Jarimah Ta'zir (Studi Putusan di Komisi Pengawas Persaingan Usaha)," *MNH*, vol. 12, no. 2, pp. 297–312, Dec. 2018, doi: 10.24090/mnh.v12i2.1244.
- [13] G. S. Rich, "Are Letters Patent Grants of Monopoly?," *Western New England Law Review*, vol. 15, no. 2, pp. 239–255, Jan. 1993.
- [14] A. Fauzi, "Pengawasan Praktik Monopoli Sebagai Bentuk Persaingan Usaha Tidak Sehat," *De Lega Lata: Jurnal Ilmu Hukum*, vol. 6, no. 2, pp. 396–405, 2021, doi: <https://doi.org/10.30596/dll.v6i2.7837>.
- [15] M. Cholil and R. Jusmadi, "Analisis Penguasaan Produksi Garam PT Garam (Persero) berdasarkan Perspektif Ketentuan Pengecualian," *Jurnal Persaingan Usaha*, vol. 3, no. 1, pp. 32–43, 2023, doi: <https://doi.org/10.55869/kppu.v3i1.53>.
- [16] R. Hutahaean, "Pemberlakuan Ketentuan Pidana Terhadap Korporasi Menurut Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2009 tentang Perfilman," *Lex Privatum*, vol. 9, no. 5, pp. 197–207, Apr. 2021.
- [17] A. Mardoko, "Kajian Alternatif Penyediaan Avtur (Aviation Turbine) Selain PT.Pertamina (Persero) Bagi Perusahaan Penerbangan di Bandara Soekarno-Hatta," *Warta Ardhia*, vol. 36, no. 2, pp.156–169, 2010, doi: <http://dx.doi.org/10.25104/wa.v36i2.81.156-169>.
- [18] Fortune Business Insights, "The global aviation fuel market is projected to grow from \$351.85 billion in 2022 to \$654.79 billion by 2029, at a CAGR of 9.3% in forecast period, 2022-2029," Maharashtra, India, FBI100427, Dec. 2022. [Online]. Available: [www.fortunebusinessinsights.com/industry-reports/aviation-fuel-market-100427](http://www.fortunebusinessinsights.com/industry-reports/aviation-fuel-market-100427). [Accessed Sept 22, 2023]
- [19] AFPM Communications, "Infographic: Downstream, Midstream and Upstream." [Online]. Available: <https://www.afpm.org/newsroom/infographic/infographic-downstream-midstream-and-upstream>. [Diakses pada 22 September 2023]
- [20] PT Pertamina (Persero), "Jaringan Layanan Bahan Bakar Aviasi Domestik." [Online]. Available: <https://www.pertamina.com/id/aviation>. [Diakses pada 22 September 2023]
- [21] S. F. Ardhiyany, "Analisis Monopoli Penjualan Bahan Bakar Pesawat Jenis Avtur oleh PT Pertamina (Persero) di Indonesia Ditinjau dari Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat," Undergraduate Thesis, Universitas Indonesia, Depok, 2020.
- [22] <https://www.shell.com/business-customers/aviation/ppp.html#iframe=LyMvQDUyL-jIzLDE4LjAxLDR6LyFONFh5QQ>
- [23] PT Pertamina (Persero), "Daftar Harga Aviasi, 15-31 Agustus 2023." Accessed: Sep. 01, 2023. [Online]. Available: <https://onesolution.pertamina.com/Price#>. [Diakses pada 22 September 2023]

- [24] M. T. Silaban, "Tanggung Jawab Pemerintah Mencegah Terjadinya Praktik Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat: Tinjauan Yuridis Terhadap Keputusan Menteri Perhubungan Tentang Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri," *Dharmasisya" Jurnal Fakultas Hukum Universitas Indonesia*, vol. 2, no. 1, pp. 255-270, Mar. 2022. [Diakses pada 22 September 2023]
- [25] K. Asyaria, R. A. Budiantoro, and S. Herianingrum, "Analisis Neraca Perdagangan Migas dan Non Migas Terhadap Volatilitas Cadangan Devisa Di Indonesia, 1975-2016," *JUR, MANA, BISNIS, INDO*, vol. 6, no. 1, pp. 38-45, Aug. 2020, doi: 10.32528/jmbi.v6i1.3532.
- [26] M. A. Yusro, L. R. Sidabutar, L. D. Ticoalu, and R. S. Ariani, "Parameter Hak Monopoli Badan Usaha Milik Negara dalam Perspektif Persaingan Usaha di Indonesia," *JJR*, vol. 23, no. 2, pp. 217-230, Dec. 2021, doi: 10.37253/jjr.v23i2.4394.
- [27] K. Lee, E. Miguel, and C. Wolfram, "Experimental Evidence on the Economics of Rural Electrification," *Journal of Political Economy*, vol. 128, no. 4, pp. 1523-1565, Apr. 2020, doi: 10.1086/705417.