

**INDIKASI PERSAINGAN TIDAK SEHAT DALAM PENENTUAN TARIF
PADA MASKAPAI PENERBANGAN LION AIR DAN CITILINK DI
KOTA PEKANBARU MENURUT UNDANG-UNDANG NOMOR 5
TAHUN 1999 TENTANG LARANGAN PRAKTEK MONOPOLI DAN
PERSAINGAN TIDAK SEHAT**

SKRIPSI

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar
Sarjana Hukum (S.H.)



**OLEH:
DEDI KURNIAWAN
NPM : 161010621**

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM RIAU
PEKANBARU**

2016

SURAT PERNYATAAN TIDAK PLAGIAT

Saya, yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Dedi Kurniawan
NPM : 091010420
Tempat/Tanggal Lahir : Pekanbaru / 07 April 1992
Program Studi : Ilmu Hukum
Alamat : Jl. T. Bey Blok c No. 64
Judul Skripsi : Persaingan Tidak Sehat Dalam Penentuan Tarif Pada Maskapai Penerbangan Lion Air dan Citilink Di Kota Pekanbaru Menurut Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Tidak Sehat

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi ini merupakan hasil karya saya sendiri, orisinal dan tidak dibuatkan oleh orang lain serta sepengetahuan saya Skripsi ini belum pernah ditulis orang lain. Apabila dikemudian hari terbukti skripsi ini merupakan hasil karya orang lain, atau hasil mencontek Skripsi/karya ilmiah orang lain (plagiat), maka saya bersedia gelar Sarjana Hukum (S.H) yang telah saya peroleh dibatalkan.

Demikian surat pernyataan ini di buat dengan sesungguhnya tanpa ada paksaan dari pihak manapun.

Pekanbaru, 12 April 2016



Yang menyatakan,

Dedi Kurniawan



No. Reg. 273/I/UPM FH UIR 2019

Paper ID. 1158312453 / 13%

Sertifikat

ORIGINALITAS PENELITIAN Fakultas Hukum Universitas Islam Riau

MENYATAKAN BAHWA :

Dedi Kurniawan

161010621

Dengan Judul :

Persaingan Tidak Sehat Dalam Penentuan Tarif Pada Maskapai Penerbangan Lion Air dan Citilink

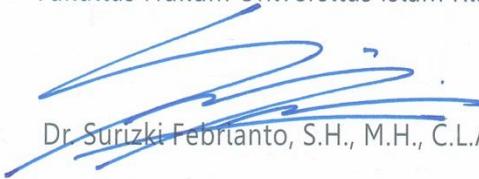
di Kota Pekanbaru Menurut Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek

Monopoli Dan Persaingan Tidak Sehat

Telah lolos Similarity sebesar maksimal 30%

Pekanbaru, 19 Agustus 2019

Wakil Dekan Bidang Akademik
Fakultas Hukum Universitas Islam Riau


Dr. Surizki Febrianto, S.H., M.H., C.L.A.

ABSTRAK

Persaingan industri penerbangan di Indonesia semakin ketat dengan adanya penerapan tarif rendah (*low fare*). Dampak dari hal tersebut menyebabkan terjadinya perang tarif antar operator maskapai penerbangan terutama maskapai Lion Air dan Citilink dalam memperebutkan penumpang. Tetapi, terkadang harga yang ditawarkan oleh suatu maskapai lebih rendah dari *operational cost* pesawat itu sendiri. Tentu tidak ada salahnya dengan harga tiket pesawat yang rendah, selama maskapai tersebut menyeimbangkannya dengan kualitas pelayanan yang baik.

Masalah pokok dalam penelitian ini adalah Bagaimanakah Persaingan Tidak Sehat Dalam Penentuan Tarif Pada Maskapai Penerbangan Lion Air dan Citilink Di Kota Pekanbaru Menurut Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Tidak Sehat dan Bagaimanakah Permasalahan Yang Timbul Dalam Penentuan Tarif Tiket Pada Maskapai Penerbangan Lion Air dan Citilink Di Kota Pekanbaru.

Penelitian ini dapat digolongkan kepada penelitian *observasional research* dengan cara survey. Sifat penelitian ini bersifat deskriptif yang menggambarkan fakta yang diteliti di lapangan. Data yang digunakan adalah data primer dan data sekunder.

Penentuan Tarif Pada Maskapai Penerbangan Lion Air dan Citilink Di Kota Pekanbaru Menurut Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Tidak Sehat adalah dimana ditentukan dari tarif batas bawah diberlakukan sekurang-kurangnya sebesar 40% dari tarif batas atas, hal tersebut telah ditetapkan oleh Menteri Perhubungan dan Permasalahan Yang Timbul Dalam Penentuan Tarif Pada Maskapai Penerbangan Lion Air dan Citilink Di Kota Pekanbaru adalah didasarkan kepada kecenderungan konsumen terhadap tarif penerbangan yang murah yang dapat berindikasi dominannya pemakaian jasa penerbangan dengan harga yang terjangkau dan penggunaan posisi dominan tersebut sangat mempengaruhi terhadap maskapai lainnya yang tidak menggunakan pola diskon dari tarif rendah penerbangan yang telah ditentukan oleh peraturan penerbangan sehingga permasalahannya akan timbul kebijakan dari setiap maskapai penerbangan lainnya untuk mencari solusi agar konsumen tetap bertahan pada jasa penerbangannya, dan bisa mengakibatkan berkurangnya pelayanan yang diberikan oleh maskapai.

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Wr.Wb

Dengan segala kerendahan hati dan penuh ucapan Puji Syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT, atas segala limpahan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Indikasi Persaingan Tidak Sehat Dalam Penentuan Tarif Pada Maskapai Penerbangan Lion Air dan Citilink Di Kota Pekanbaru Menurut Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Tidak Sehat”**.

Penulisan Hukum ini disusun untuk memenuhi dan melengkapi syarat-syarat dalam memperoleh gelar keserjanaan pada Fakultas Hukum Universitas Islam Riau.

Pada kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak, atas segala bantuan dan bimbingan yang diberikan kepada penulis selama pembuatan karya tulis ini, yaitu kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Detri Karya, S.E., M.A., sebagai Rektor Universitas Islam Riau yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk menuntut ilmu di Universitas Islam Riau.
2. Bapak Prof. Dr. H. Syafrinaldi, S.H., M.C.L., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Riau yang telah banyak membantu penulis dalam memperoleh ilmu di Fakultas Hukum Universitas Islam Riau.

3. Bapak Dr. Zulherman Idris, S.H., M.H, selaku Pembimbing I dalam penulisan skripsi ini, yang selalu memberi nasihat dan masukan yang sangat berarti bagi penulis.
4. Ibu Desi Aprianti, S.H., M.H, , selaku Pembimbing II dalam penulisan skripsi ini, yang telah membimbing dan memberikan masukan kepada penulis.
5. Kepada kedua orangtua dan saudara-saudara penulis yang telah banyak memberikan bantuan baik moril dan materil kepada penulis hingga skripsi ini selesai.
6. Bapak-bapak dan Ibu-ibu Dosen Fakultas Hukum Universitas Islam Riau, yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat bagi penulis selama menjadi mahasiswa di Fakultas Hukum Universitas Islam Riau.
7. Bapak-bapak dan Ibu-ibu staf Tata Usaha Fakultas Hukum Universitas Islam Riau yang telah membantu penulis dalam pengurusan administrasi mulai dari awal penulis kuliah sampai dengan proses skripsi ini.
8. Bapak-bapak dan Ibu-ibu staf dari perpustakaan Universitas Islam Riau yang telah banyak membantu penulis dalam mencari dan mengumpulkan buku-buku referensi yang penulis perlukan dalam penulisan skripsi ini.

9. Kepada teman-teman se-angkatan 2009 yang telah bersedia memberi motivasi kepada penulis hingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.

Penulis menyadari dalam penulisan skripsi ini masih ada kekurangan baik darisegi bahasa maupun materi, penulis mengharapkan sekali kritik dan saran, yang berguna dalam perbaikan dan kesempurnaan penulisannya. Selanjutnya semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat dan kaedah bagi kita semua. Amin

Pekanbaru, 14 April 2016

Penulis,

Dedi Kurniawan



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Perkembangan dunia saat ini sedang menghadapi era baru yang ditandai dengan kecenderungan globalisasi dunia sebagai akibat semakin banyaknya negara yang melaksanakan liberalisasi atau reformasi ekonomi yang ditunjang pula dengan majunya teknologi, komunikasi, dan transportasi. Seiring dengan perkembangan zaman, maka meningkat pula kebutuhan dan keinginan manusia terutama dalam penggunaan sarana transportasi. Aadinya peningkatan kebutuhan terhadap sarana transportasi tidak terlepas dari keinginan manusia untuk mendapatkan sarana transportasi umum yang baik dengan kriteria bahwa sarana tersebut aman, dan tentunya nyaman.

Persaingan antar maskapai penerbanga pun terjadi seiring dengan meningkatnya jumlah maskapai yang mengisi industri penerbangan dalam negeri. Terutama dalam hal tarif rendah (*low fare*) yang ditetapkan oleh beberapa maskapai penerbangan nasional. Merebaknya fenomena maskapai penerbangan dengan konsep berbiaya rendah (*low cast carrier*) yang diwujudkan di Indonesia dalam pengenaan tarif rendah (*low fare*) kepada penumpang, menjadi suatu fenomena yang tak lazim lagi untuk sekarang ini.

Kementerian Perhubungan telah mengeluarkan aturan mengenai tarif atas dan tarif bawah untuk harga tiket maskapai penerbangan nasional melalui Peraturan Menhub Nomor 91 Tahun 2014. Tarif batas bawah diberlakukan

sekurang-kurangnya sebesar 40% dari tarif batas atas, hal ini bertujuan untuk membuat industri penerbangan di Indonesia agar menjadi lebih sehat. Penetapan ini lebih bertujuan untuk menyesuaikan kondisi dan situasi, gaji awak pesawat, gaji teknisi, maintenance pesawat, avtur, pelumas dan pengaruhnya pada kurs Rupiah terhadap Dollar Amerika.

Kebijakan ini mendapat sedikit protes dari beberapa maskapai yang menerapkan pola bisnis *Low Cost Carrier (LCC)* karena khawatir tidak akan mampu bersaing dengan maskapai lain yang menerapkan layanan *Full Service*. Sebenarnya dalam Undang-Undang tidak dikenal istilah *LCC* atau *Full Service*, *LCC* hanya merupakan pola bisnis pada industri penerbangan yaitu penerbangan dengan harga murah yang menghilangkan beberapa jenis pelayanan dan kenyamanan penumpang yang biasanya disediakan dalam layanan *Full Service*. Untuk menekan biaya operasional pada suatu penerbangan, *LCC* biasanya tidak menyediakan makan minum, jarak antar kursi dibuat lebih rapat dan jumlah bagasi yang dibayar sesuai berat dan lain sebagainya. Cara ini membuat harga tiket dapat menjadi lebih murah, namun biaya operasional dan keuntungan maskapai penerbangan tetap terpenuhi.

Penerbangan dengan biaya murah atau lebih dikenal dengan *LCC* memang menguntungkan bagi masyarakat pengguna jasa transportasi, namun dengan berkembangnya industri penerbangan di Indonesia, jumlah maskapai memilih pola *LCC* menjadi banyak sehingga terjadi perang tarif murah yang dapat berdampak negatif. Perang tarif murah dari maskapai penerbangan *LCC* sudah tidak logis dan cenderung saling “membunuh”, bahkan selama ini terdapat tiket dengan harga murah yang hampir mendekati bahkan lebih murah dibandingkan

harga tiket modal transportasi lain yang operasionalnya lebih murah seperti Bus dan Kereta Api. Tiket yang murah tersebut berdampak pada keuntungan yang dapat diperoleh sehingga dikhawatirkan pihak maskapai akan menurunkan kualitas agar maskapai penerbangan tetap dapat tetap bertahan., jika kualitas pelayanan yang berkurang tentu hanya berdampak pada kepuasan pengguna jasa namun jika kualitas perawatan dan faktor yang mempengaruhi keselamatan penerbangan yang dikurangi tentu akan sangat beresiko pada keselamatan pengguna jasa.

Penerbangan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penggunaan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, keamanan dan keselamatan penerbangan, serta kegiatan dan fasilitas penunjang lain yang terkait. Di Indonesia sendiri memang ada sisi positifnya dari kebangkitan dunia penerbangan komersial sejak kehadiran beberapa maskapai *low cost carrier* (*LCC*). Para pengguna jasa transportasi udara di Indonesia mengalami peningkatan di tiap tahunnya. Hal ini didorong dengan diberlakukannya tarif pesawat yang murah (*low fare*) pada setiap *rate* penerbangan di Indonesia.

Undang-Undang Anti Monopoli merupakan sebuah Undang-Undang yang secara khusus mengatur persaingan dan praktek monopoli, yang sudah sejak lama dipikirkan oleh para pakar, partai politik, lembaga swadaya masyarakat, serta instansi pemerintah. Namun demikian, semua gagasan dan usulan tersebut tidak mendapat tanggapan yang positif, karena pada masa itu belum ada komitmen maupun *political will* dari elite politik yang berkuasa untuk mengatur masalah persaingan usaha.

Dalam pembangunan ekonomi yang seiring dengan timbulnya kecenderungan globalisasi perekonomian, maka bersamaan itu semakin banyak pula tantangan dihadapi dalam dunia usaha, antara lain persaingan usaha atau perdagangan yang menjurus kepada persaingan produk/komoditi dan tarif, sebab perekonomian sekarang merupakan perdagangan globalisasi antar Negara.

Dalam kaitan dengan meningkatnya aktivitas perdagangan di Indonesia, memberikan fakta bahwa ekonomi adalah ekonomi pasar. Salah satu hukum ekonomi pasar adalah bahwa perekonomian akan berjalan baik kalau mengambil untuk sebanyak-banyaknya, atau untuk menang dalam persaingan dan sebagainya itu dapat dikendalikan oleh ketentuan-ketentuan yang adil dan objektif. Oleh karena itu, diperlukan kaidah hukum yang mengatur dan membatasi aktivitas memonopoli produk dan/atau jasa, persaingan curang, atau pembatasan-pembatasan (restriktif) dalam perdagangan.

Berikut ini dipaparkan tabel maskapai penerbangan domestik yang beroperasi dari dan ke Pekanbaru lima tahun terakhir:

Tabel 1.1
Data Maskapai Penerbangan Domestik dan Rute Penerbangan
Dari dan Ke Pekanbaru

Tahun	Airlines (Pekanbaru)	Route	Keterangan
2010	Garuda Indonesia	CGK, PDG, BTH, KNO	Jakarta, Padang, Batam, Medan
	Sriwijaya Air	CGK, KNO	Jakarta, Medan
	Riau Air Lines	CGK, BTH	Jakarta, Batam
	Lion Air	CGK, KNO, BTH	Jakarta, Medan, Batam
	Wings Air	BTH	Batam
	Mandala Air	CGK	Jakarta
	Batavia Air	CGK, KNO	Jakarta, Medan
	Garuda Indonesia	CGK, PDG, BTH	Jakarta, Padang, Batam

2011	Sriwijaya Air	KNO	Medan
	Riau Airlines	CGK, KNO	Jakarta, Medan
	Lion Air	CGK, BTH	Jakarta, Batam
	Wings Air	CGK, KNO, BTH	Jakarta, Medan, Batam
	Mandala Air	BTH, CGK	Batam, Jakarta
	Batavia Air	CGK, KNO	Jakarta, Medan
2012	Garuda Indonesia	CGK, PDG, BTH	Jakarta, Padang, Batam
	Sriwijaya Air	KNO	Medan
	Riau Airlines	CGK, KNO	Jakarta, Medan
	Lion Air	CGK, BTH	Jakarta, Batam
	Wings Air	CGK, KNO, BTH	Jakarta, Medan, Batam
	Mandala Air	BTH, CGK	Batam, Jakarta
2013	Batavia Air	CGK, KNO	Jakarta, Medan
	Garuda Indonesia	CGK, PDG, BTH	Jakarta, Padang, Batam
	Sriwijaya Air	KNO	Medan
	Lion Air	CGK, KNO	Jakarta, Medan
	Wings Air	CGK, BTH	Jakarta, Batam
	Batavia Air	BTH	Batam
2014	Air Asia	CGK, KNO, BDO	Jakarta, Medan, Bandung
	Garuda Indonesia	CGK, PDG, BTH	Jakarta, Padang, Batam
	Sriwijaya Air	KNO	Medan
	Lion Air	CGK, KNO	Jakarta, Medan
	Batavia Air (Per januari)	CGK, KNO, BTH	Jakarta, Medan, Batam
	Air Asia	CGK, KNO, BDO	Jakarta, Medan, Bandung
	Citilink	CGK, BTH	Jakarta, Batam
	Batik Air	CGK	Jakarta
2015	Tiger Mandala Air	JOG, CGK	Yogyakarta, Jakarta
	Air Internasional	CGK, KNO, BDO	Jakarta, Medan, Bandung
	Batik Air	CGK	Jakarta
	Citilink	CGK, BTH	Jakarta, Batam
	Fire Fly	KNO, BTH	Medan, Batam
	Garuda Indonesia	CGK, PDG, BTH, KNO	Jakarta, Padang, Batam, Medan
	Lion Air	CGK, KNO, BTH	Jakarta, Medan, Batam
	Malindo Air	CGK, KNO, BTH, BDO	Jakarta, Medan, Batam, Bandung
	Silk Air	KNO, BDO	Medan, Bandung
	Sriwijaya Air	KNO	Medan
	Susi Air	KNO	Medan
Air Asia	CGK, KNO, BDO	Jakarta, Medan, Bandung	

Sumber: [http://id.wikipedia.org/wiki/Bandar-Udara-Internasional-Sultan-Syarif-Kasim II](http://id.wikipedia.org/wiki/Bandar-Udara-Internasional-Sultan-Syarif-Kasim_II)

Berkembangnya perusahaan jasa penerbangan yang menerapkan LCC bukannya tanpa kekhawatiran, kekhawatiran yang muncul adalah penerapan bagi perusahaan jasa penerbangan untuk memenangkan persaingan dalam merebut penumpang. Pelaku-pelaku usaha pengangkutan udara tertentu telah melakukan penjualan tiket penumpang udara dalam negeri (domestik) di bawah harga pokok dan diduga sebagai pelaku untuk mematikan pesaing (*predatory pricing*).

Predatory pricing itu sendiri adalah mematikan pesaingnya dengan mengorbankan keuntungan bertujuan untuk mengurangi persaingan dan sesudahnya berusaha untuk mendapatkan keuntungan monopoli dengan menetapkan harga di atas harga pesaingnya (*monopoly price*) untuk satu jangka waktu tertentu sesudah pesaing tersingkir dari pasar. *predatory pricing* dapat juga dilaksanakan dengan tindakan pemotongan harga yang mengakibatkan persaingan terganggu, meskipun konsumen diuntungkan manakala pelaku usaha yang menjual produk dengan harga yang lebih rendah kepada konsumen, namun apabila pesaing telah tersingkir dan pelaku usaha yang tadinya melakukan pemotongan harga justru kini mendongkrak harga, maka konsumen dirugikan karena harus membeli produk dengan harga jauh di atas harga *equilibrium*. Sehingga pelaku-pelaku usaha tersebut melanggar Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat (selanjutnya dalam penelitian ini disebut UU Persaingan Usaha) terutama Pasal 20 yang merumuskan pengaturan tentang *predatory pricing* dengan redaksi “pelaku usaha dilarang melakukan pemasokan produk dengan cara jual rugi atau

menetapkan harga yang sangat rendah dengan maksud untuk menyingkirkan atau mematikan usaha pesaingnya”.

Praktek *Predatory pricing* yang dikeluarkan perusahaan jasa penerbangan yang menerapkan LCC ini dilakukan dengan menjual harga tiket penerbangan domestik di bawah biaya produksi yang dikeluarkan sehingga perusahaan jasa penerbangan tersebut mengalami kerugian untuk jangka waktu tertentu tetapi setelah dapat menguasai pasar jasa penerbangan domestik serta tidak memiliki pesaing lagi maka perusahaan jasa penerbangan tersebut menaikkan harga tiket penerbangan secara perlahan-lahan sampai mendapatkan keuntungan yang besar juga bisa digunakan untuk menutupi kerugian pada awal-awal menjual tiket dengan harga murah, kemudian dapat menimbulkan *monopoly power* sehingga pada gilirannya perusahaan jasa penerbangan tersebut dapat mengatur harga tiket penerbangan domestik di Indonesia.

Ketentuan Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 ditetapkan adanya asas demokrasi ekonomi, dimana semua pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan usahanya harus memperhatikan keseimbangan antara kepentingan pelaku usaha dan kepentingan pelaku usaha dan kepentingan umum serta bersaing secara sehat agar dapat masuk dalam pangsa pasar tertentu.

Persaingan usaha menurut rumusan Pasal 1 ayat 6 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang larangan praktek monopoli menjelaskan bahwa:

Persaingan usaha tidak sehat adalah persaingan antar pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa yang dilakukan dengan cara tidak jujur atau melawan hukum atau menghambat persaingan usaha.

pengertian di atas diperoleh gambaran, bahwa persaingan antarpelaku usaha dalam menjalankan kegiatannya dilakukan dengan cara tidak jujur atau melawan hukum, implikasinya akan menghambat persaingan usaha secara sehat. Persaingan dalam kegiatan usaha senafas dengan kegiatan usaha itu sendiri. Pada prinsipnya setiap orang berhak menjual atau membeli barang atau jasa “apa”, “dengan siapa”, “berapa banyak”, serta “bagaimana cara” produksi, inilah apa yang disebut dengan ekonomi pasar. Sejalan dengan itu, perilaku dan struktur pasar terkadang tidak dapat diprediksi, sehingga tidak jarang pelaku usaha menimbulkan kecurangan, pembatasan yang menyebabkan sebagian atau beberapa pelaku usaha merugi bahkan mati.

Undang-Undang antimonopoli telah melarang serta mencegah terjadinya persaingan usaha tidak sehat serta bentuk-bentuk pelanggaran lainnya seperti tindakan-tindakan yang dilarang, dalam bentuk tiga kategori, yaitu: perjanjian yang dilarang, ditentukan ada sepuluh tindakan yang tidak boleh dilakukan pelaku usaha, kegiatan yang dilarang, ditentukan pula ada empat tindakan yang tidak diperbolehkan, dan yang terakhir posisi dominan, ditentukan ada tiga tindakan yang dilarang. Perjanjian yang dilarang dan kegiatan usaha yang dilaarang lebih ditekankan pada pengaturan perilaku (*behavior*) pelaku usaha yang mengarah pada akibat yang tidak dikehendaki, sedangkan kategori posisi dominan lebih dititiberatkan pada larangan penggunaan struktur tertentu untuk bersaing secara tidak jujur (*fair*).

Fenomena kebangkitan transportasi udara di Indonesia menyebabkan kemerosotan atau menurunnya jumlah penumpang pada transportasi darat dan laut. Tarif yang terjangkau mendorong masyarakat untuk menikmati transportasi

udara. Hal tersebut juga didukung dengan waktu tempuh pesawat yang jauh lebih pendek, sehingga masyarakat lebih memilih menggunakan pesawat dibanding transportasi darat dan laut. Fenomena ini bertambah menarik lagi, sebab pesawat tak lagi dianggap sebagai transportasi yang hanya ditumpangi oleh masyarakat yang berpenghasilan tinggi. Tetapi, semua orang dari berbagai kalangan dan tingkatan juga sudah bisa menikmati perjalanan menggunakan pesawat.

Persaingan industri penerbangan di Indonesia semakin ketat dengan adanya penerapan tarif rendah (*low fare*). Dampak dari hal tersebut menyebabkan terjadinya perang tarif antar operator maskapai penerbangan terutama maskapai memperebutkan penumpang. Tetapi, terkadang harga yang ditawarkan oleh suatu maskapai lebih rendah dari *operational cost* pesawat itu sendiri. Tentu tidak ada salahnya dengan harga tiket pesawat yang rendah, selama maskapai tersebut menyeimbangkannya dengan kualitas pelayanan yang baik.

Berdasarkan uraian yang telah penulis paparkan di atas, penulis tertarik untuk meneliti lebih konkrit lagi tentang berbagai hal yang berkenaan dengan judul, **“Persaingan Tidak Sehat Dalam Penentuan Tarif Pada Maskapai Penerbangan Lion Air dan Citilink Di Kota Pekanbaru Menurut Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Tidak Sehat”**.

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah penulis uraikan di atas, maka penulis dalam penelitian ini menetapkan masalah pokok sebagai berikut:

1. Bagaimanakah Penentuan Tarif Tiket Pada Maskapai Penerbangan Lion Air Dan Citilink Di Kota Pekanbaru Ditinjau Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Tidak Sehat ?
2. Bagaimanakah Permasalahan Yang Timbul Dalam Penentuan Tarif Tiket Pada Maskapai Penerbangan Lion Air Dan Citilink Di Kota Pekanbaru ?

C. Tujuan Dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Sesuai dengan masalah pokok di atas, maka tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

- 1) Untuk Mengetahui Penentuan Tarif Tiket Pada Maskapai Penerbangan Lion Air Dan Citilink Di Kota Pekanbaru Ditinjau Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Tidak Sehat.
- 2) Untuk Mengetahui Permasalahan Yang Timbul Dalam Penentuan Tarif Tiket Pada Maskapai Penerbangan Lion Air Dan Citilink Di Kota Pekanbaru.

2. Manfaat Penelitian

Sedangkan manfaat dilakukannya penelitian ini adalah sebagai berikut:

- 1) Untuk menambah wawasan penulis dan untuk memperdalam pengetahuan di bidang ilmu hukum khususnya mengenai Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Tidak Sehat.

- 2) Dengan adanya penelitian ini dapat dijadikan sebagai perbandingan dan bahan masukan bagi mahasiswa yang ingin mendalami hal yang berkaitan dengan Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Tidak Sehat.
- 3) Dapat disajikan sebagai bahan tambahan karya ilmiah di perpustakaan Universitas Islam Riau (UIR).

D. Tinjauan Pustaka

Dalam kehidupan sehari-hari kebutuhan terhadap angkutan adalah bagian yang integral. Peningkatan kehidupan masyarakat yang tumbuh dan berkembang menuntut kemajuan sistem angkutan untuk dapat menyediakan kebutuhan masyarakat yang semakin tinggi mobiltasnya. Transportasi atau perangkutan ini bukanlah suatu tujuan melainkan sarana untuk mencapai tujuan. Selanjutnya, kegiatan orang-orang berkaitan dengan produksi barang serta jasa untuk mencukupi kebutuhan yang bermacam-macam mengharuskan untuk penggunaan transportasi itu sendiri.

Sektor perhubungan selaku sektor penjuang mempunyai peranan yang cukup penting dalam keberhasilan program pembangunan nasional, perhubungan memiliki suatu sistem penyelenggaraan angkutan yang dapat melayani distribusi produksi pertanian, industri, pemindahan tenaga kerja, penyebaran dan pemerataan penduduk, menghubungkan kota besar maupun kecil serta daerah-daerah pedesaan yang terpencil sekalipun. Pihak pemerintah kemudian mempercayakan penyediaan jasa angkutan udara yang sangat diperlukan oleh masyarakat kepada pihak penerbangan udara. Dalam rangka melayani dan menanggapi permintaan

akan jasa angkutan udara, maka diperlukan suatu sistem penyelenggaraan angkutan udara, baik domestik maupun internasional.

Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya. *Low Cost Carrier* sering juga dikenal dengan sebutan *no frills*, discount atau budget carrier adalah angkutan udara niaga berjadwal yang dalam menjalankan kegiatannya dikelompokkan dalam pelayanan dengan standar minimum (*no frills*).

Monopoli adalah penguasaan atas produksi atau dan atau pemasaran barang dan atau atas pengguna jasa tertentu oleh satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha pelaku usaha. Sedangkan praktik monopoli adalah pemusatan kekuatan ekonomioleh satu atau lebih pelaku usaha yang mengakibatkan dikuasainya produksi dan atau pemasaran atas barang atau jasa sehingga menimbulkan persaingan usaha tidak sehat dan dapat merugikan kepentingan umum.

Dari pengertian di atas antara monopoli dan praktik monopoli, dapat disimpulkan bahwa kedua sama-sama dilakukan oleh satu pelaku usaha atau sekelompok pelaku usaha., yang sati penguasaan dan penggunaan sedangkan yang lain pemusatan kekuatan ekonomi, atas produksi, dan atau pemasaran barang dan atau jasa. Sehingga menimbulkan persaingan usaha tidak sehat yang dapat merugikan kepentingan umum.

Menurut Arie Siswanto, menjelaskan tentang pengertian monopoli bahwa istilah monopoli sering dipakai menunjukkan tiga titik yang berbeda.

1. Monopoli dipakai untuk menggambarkan suatu struktur pasar (keadaan permintaan dan penawaran)
2. Monopoli juga sering dipergunakan untuk menggambarkan suatu posisi, yang dimaksudkan di sini adalah posisi penjual yang memiliki penguasaan dan *control exclusive* atas barang atau jasa tertentu.
3. Monopoli digunakan untuk menggambarkan kekuatan (*power*) yang dipegang untuk menguasai penawaran, menentukan harga, serta manipulasi harga.

Dari pengertian di atas, istilah monopoli sering digunakan dalam hubungannya dengan penguasaan atas suatu pasar oleh satu pelaku usaha atau satu kelompok usaha dengan menguasai pangsa pasar yang relatif cukup besar. Dengan demikian konsumen hanya mempunyai pilihan terbatas dengan suatu produk yang ditawarkan, dengan harga melebihi dari yang ditawarkan oleh yang menguasai monopoli, dan dia tidak terikat pada jumlah pemerintahan, namun mereka akan dapat menjual harga pokoknya sesuai dengan kemauannya kepada konsumen atau masyarakat, karena si pemegang monopoli memiliki penguasaan dan *control exclusive* atau produk serta mempunyai power dalam hal penguasaan penawaran, bahkan sekaligus dalam hal menentukan harga.

Dalam hubungan ini, relevan apa yang disampaikan R.B Suhartono bahwa monopoli terbentuk jika hanya satu pelaku mempunyai *control exclusive* terhadap pasokan barang dan jasa di suatu pasar, dan dengan demikian juga terhadap

penentuan harganya, karena dalam pasar terdapat transaksi pembelian di samping penjualan, maka dapat dibedakan antara adanya monopoli berupa penjualan tunggal dan monopsoni yang menyangkut pembeli tunggal (demikian pula dapat dibedakan antara *oligopoly* dan *oligopsoni*)

Menurut Arie Siswanto, apabila ditilik secara mendalam ada beberapa aspek positif yang bisa ditemukan dari monopoli, antara lain sebagai berikut:

1. Monopoli bisa memaksimalkan efisiensi pengelolaan sumber daya ekonomi tertentu. Apabila sumber daya alam minyak bumi dikelola oleh satu unit usaha tunggal yang besar, maka ada kemungkinan bahwa biaya-biaya tertentu bisa dihindari.
2. Monopoli juga bisa menjadi sarana untuk meningkatkan pelayanan telekomunikasi, misalnya para pengguna jasa akan bisa salingberhubungan tanpa kesulitan karena hubungan itu difasilitasi oleh satu perusahaan yang memiliki basis teknologi yang bisa dimanfaatkan oleh semua konsumen. Hal ini mungkin saja tidak terjadi jika usaha pelayanan telekomunikasi dibuka bagi persaingan. Dalam hal ini terjadi persaingan, ada kemungkinan perusahaan-perusahaan yang saling bersaing itu mengembangkan sendiri teknologi mereka bagi bagi konsumen mereka sendiri. Dengan demikian ada kemungkinan mereka memiliki basis teknologi yang saling berbeda yang akan menyulitkan konsumen perusahaan yang satu untuk berhubungan dengan konsumen lainnya.

3. Monopoli bisa menghindarkan duplikasi fasilitas umum. Adakalanya bidang usaha tertentu akan lebih efisien bagi publik apabila dikelola hanya oleh satu perusahaan. Jika distribusi air minum diberikan pada lebih dari satu perusahaan yang saling bersaing, yang mungkin terjadi adalah bahwa mereka akan membangun sendiri instalasi air minum mereka. Dari sisi kepentingan publik duplikasi fasilitas air minum itu bisa dianggap sebagai sesuatu yang kurang efisien.
4. Dari sisi produsen monopoli bisa menghindarkan biaya pariwisata serta biaya diferensiasi. Jika terjadi persaingan, setiap perusahaan yang bersaing akan saling mencoba merebut dengan banyak cara. Pariwisata tampaknya menjadi cara yang cukup penting untuk menjangkau konsumen. Setiap perusahaan juga akan berkecenderungan untuk membuat produk mereka bisa dibedakan dari produk perusahaan lain. Dalam hal ini terjadi monopoli, kedua macam biaya tersebut tidak relevan, karena perusahaan akan selalu berada pada pihak yang lebih dibutuhkan oleh konsumen, ia tidak perlu bersusah-susah mendapatkan konsumen melalui pariwisata maupun diferensiasi produk.
5. Dalam monopoli, biaya kontraktual bisa dihindarkan. Persaingan membuat kekuatan ekonomi terbesar (*dipersed*). Dengan demikian, maka para pelaku ekonomi akan memiliki kekuatan relatif yang tidak jauh berbeda. Konsekuensinya jika mereka akan saling bertransaksi, maka waktu, biaya, dan tenaga yang diperlukan menjadi lebih besar.

Kondisi ini tidak dijumpai dalam kondisi monopoli dimana peluang untuk bernegoisasi tidak terlampau besar.

6. Monopoli bisa digunakan sebagai sarana untuk melindungi sumber daya tertentu yang penting bagi masyarakat luas dari eksploitasi yang semata-mata bersifat *profit motive*.

Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 merupakan hukum anti monopoli yang merupakan salah satu regulasi yang mengatur tata cara persaingan usaha di Indonesia pasal 3 Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 menyatakan bahwa :

Pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan usahanya berasaskan demokrasi Ekonomi dengan memperhatikan keseimbangan antara kepentingan pelaku usaha dan kepentingan umum.

Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 terbentuk karena begitu banyaknya pelanggaran-pelanggaran terbentuk karena begitu banyaknya pelanggaran-pelanggaran bentuk kegiatan usaha pada masa orde baru yang berakhir pada Tahun 1998. Monopoli dan gerak klongmerasi yang cepat terjadi kesalahan dalam mendistribusikan PER (*Power Of Economy Regulation*) sehingga manfaat hanya bergulir pada lingkaran kelompok tertentu yang dekat dengan kekuasaan dan pusat pengambilan keputusan saja.

Untuk menilai adanya pelanggaran ketentuan Undang-Undang Anti Monopoli dikenal 2 cara :

1. *Perse Illegal/perse (PS)*

Maksudnya suatu perbuatan itu sudah dengan sendirinya telah melanggar ketentuan yang diatur, jika perbuatan itu telah memenuhi rumusan dari undang-undang tanpa alasan pembenar.

2. *Rule Of Reason (RR)*

Maksudnya walaupun sudah memenuhi rumusan undang-undang, akan tetapi bila ada alasan objektif yang dapat membenarkan (*reasonable*), maka perbuatan itu bukan perbuatan pelanggaran. Jadi penerapan hukumnya tergantung pada akibat yang ditimbulkannya, apakah hanya sebatas monopoli atau sudah berakibat pada persaingan usaha tidak sehat.

Persaingan dalam kegiatan usaha senafas dengan kegiatan usaha itu sendiri. Pada prinsipnya, setiap orang berhak menjual atau membeli barang atau, jasa “apa” dan dengan siapa”, berapa banyak serta bagaimana cara produksi, inilah apa yang disebut dengan ekonomi pasar. Sejalan dengan itu, perilaku dan struktur pasar terkadang tidak dapat diprediksikan, sehingga tidak jarang pelaku usaha menimbulkan kecurangan, pembatasan yang menyebabkan sebagian atau beberapa pelaku usaha merugi bahkan mati. Secara makro, ini kecenderungan banyak Negara menganut pasar bebas, dimana pelaku usaha “secara bebas” dapat memenuhi kebutuhan konsumen dengan memberikan produk yang beragam sekaligus efisien. Kebebasan pasar dalam sistem ini tidak jarang membuat pelaku melakukan perbuatan (*behavior*) yang membentuk struktur pasar (*market structure*) yang bersifat *monopolistic* atau *oligopolistic*. Dalam konteks itulah, peran Negara hadir sebagai penengah antara ekonomi pasar bebas dan Negara dalam ekonomi.

Dalam sistem perekonomian nasional berdasarkan asas demokrasi ekonomi praktik monopoli dan persaingan usaha harus diatur sedemikian berapa, sehingga ia tidak menjadi sara praktik monopoli. Lalu cara bagaimana hukum mengaturnya, yang paling sederhana dan sesuai dnegan mekanisme hukum ialah para pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan usahanya, hendaklah sering secara sehat dengan berpedoman kepada undang-undang berlaku, namun dengan cara yang sederhana ini pula banyak timbul persoalan.

Arie Siswanto mengemukakan bahwa hukum persaingan usaha (*competition law*) merupakan instrumen hukum yang menentukan tentang bagaimana persaingan itu harus dilakukan. Meskipun secara khusus menekankan pada aspek “persaingan” hukum persaingan juga berkaitan erat dengan pemberantasan monopoli, karena yang juga menjadi perhatian erat dengan pemberantasan monopoli, karena yang juga menjadi perhatian dari hukum persaingan adalah mengatur persaingan sedemikian rupa sehingga ia tidak menjadi sarana untuk mendapatkan monopoli. Sedangkan Hermansyah berpendapat yang dimaksud dengan hukum persaingan usaha adalah seperangkat aturan hukum yang mengatur mengenai segala aspek yang berkaitan dengan persaingan usaha, yang mencakup hal-hal yang boleh dilakukan dan hal-hal yang dilarang dilakukan oleh pelaku usaha.

E. Konsep Operasional

Untuk menghindari kesalahpahaman pada penelitian ini, maka penulis merasa perlu memberikan batasan pengertian sesuai judul penelitian tersebut di atas sebagai berikut:

Persaingan adalah suatu perjuangan yang dilakukan perorangan atau kelompok sosial tertentu agar memperoleh kemenangan atau hasil secara kompetitif, tanpa menimbulkan ancaman atau benturan fisik.

Tarif sering kali diartikan sebagai daftar harga (sewa, ongkos, dan sebagainya) sehingga dari pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa tarif sama dengan harga.

Maskapai adalah perseroan dagang, perusahaan, pelayaran, penerbangan. Penerbangan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penggunaan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, keamanan dan keselamatan penerbangan, serta kegiatan dan fasilitas penunjang lain yang terkait.

Praktek monopoli adalah pemusatan kekuatan ekonomi oleh satu atau lebih pelaku usaha yang mengakibatkan dikuasanya produksi dan/atau pemasaran atas barang dan/atau jasa tertentu sehingga menimbulkan persaingan usaha tidak sehat dan dapat merugikan kepentingan umum.

Persaingan usaha tidak sehat adalah persaingan antar pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa yang dilakukan dengan cara tidak jujur atau melawan hukum atau menghambat persaingan usaha.

Dengan demikian maka peneliti membuat pertanyaan pada maskapai penerbangan yang berindikasi persaingan usaha tidak sehat yang mana penulis membatasi dalam tahun Juli 2014 hingga Juli 2015.

F. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Metode penelitian yang dipergunakan dalam penelitian ini termasuk ke dalam jenis penelitian *observational research* yaitu dengan cara *survey* atau meninjau langsung ke lokasi penelitian dengan menggunakan alat pengumpul data yaitu wawancara. Sedangkan sifat penelitian adalah deskriptif, yaitu penulis mencoba memberikan gambaran secara rinci tentang Persaingan Tidak Sehat Dalam Penentuan Tarif Tiket Pada Maskapai Penerbangan Di Kota Pekanbaru Ditinjau

Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Tidak Sehat.

2. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Kota Pekanbaru, alasan penulis mengambil lokasi penelitian ini dikarenakan kota Pekanbaru termasuk ke dalam kota-kota di Indonesia yang tingkat perekonomiannya selalu meningkat, dengan demikian maka sektor transportasi juga semakin meningkat, sehingga hal yang berkaitan dengan persaingan tarif penerbangan pasti sering terjadi.

3. Populasi dan Sampel

Populasi adalah keseluruhan atau himpunan objek dengan ciri yang sama. Sampel adalah himpunan bagian atau sebagian dari populasi yang dapat mewakili keseluruhan objek penelitian untuk mempermudah peneliti dalam menentukan penelitian. Responden adalah pihak yang dapat menjadi subjek peneliti untuk mendapatkan data pada waktu melakukan penelitian di lapangan.

Dalam penelitian ini yang menjadi populasi dari pengguna jasa penerbangan Lion Air dan Citilink diambil dari dua kali jam terbang dalam 1 hari yaitu sebanyak 228 orang. Jadi berdasarkan hal tersebut penulis mengambil sampel secara *purposive sampling*, yaitu teknik penarikan sampel dengan cara sengaja atau menunjuk langsung kepada orang yang dianggap dapat mewakili populasi. Sedangkan adapun metode pengambilan yang digunakan adalah dengan *teknik sensus* yaitu penarikan secara keseluruhan, hal ini dikarenakan populasinya sedikit.

Untuk tercapainya maksud dan tujuan penelitian ini, maka yang menjadi populasi dan sampel dalam penelitian ini adalah sebagai berikut

Tabel 1.1
Populasi dan Responden

No	Klasifikasi Responden	Populasi	Responden	Teknik	%
1.	Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Riau	1 orang	1	Sensus	100%
2.	Maskapai Penerbangan Lion Air dan Citilink	2 orang	2	Sensus	100%
3.	Pengguna Jasa Penerbangan Lion Air	228 orang	6	<i>Purposive Sampling</i>	2.6%
4.	Pengguna Jasa Penerbangan Citilink	228 orang	6	<i>Purposive Sampling</i>	2.6%
JUMLAH		459 orang	15	-	3.3%

Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2015

4. Sumber Data

Adapun data yang digunakan dalam mempelajari, membahas, dan meneliti penelitian ini yaitu:

- 1) Data primer, yaitu data yang diperoleh langsung dari responden dengan menggunakan alat pengumpul data mengenai:
 - a. Penentuan Tarif Tiket Pada Maskapai Penerbangan Di Kota Pekanbaru Ditinjau Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Tidak Sehat.

b. Permasalahan Yang Timbul Dalam Penentuan Tarif Tiket Pada Maskapai Penerbangan Lion Air dan Citilink Di Kota Pekanbaru

2) Data sekunder, ialah data yang didapat dari Peraturan perundang-undangan dan bahan-bahan bacaan maupun literatur panduan, berupa:

- a. Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945
- b. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Tidak Sehat.
- c. Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang penerbangan
- d. Sumber-sumber pendukung lain baik dalam bentuk tulisan atau laporan yang telah disusun dalam daftar maupun yang telah dibukukan yang ada kaitannya dengan penelitian ini seperti kamus hukum dan internet.

5. Alat Pengumpul Data

Untuk mendapatkan data yang diperlukan dalam penelitian ini, maka alat pengumpul data yang dipergunakan adalah:

- a. Wawancara dengan mengadakan tanya jawab secara langsung peneliti lakukan dengan Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, guna mendapat informasi dan penjelasan berkenaan dengan permasalahan yang diteliti berdasarkan pertanyaan yang telah dipersiapkan sebelumnya

b. Kuesioner

Kuesioner adalah berupa pengumpulan data melalui daftar pertanyaan yang diajukan secara tertulis kepada setiap maskapai penerbangan Lion Air dan Citilink untuk mendapatkan jawaban atau tanggapan dan informasi yang diperlukan oleh peneliti.

6. Analisis Data

Setelah melalui proses pengumpulan data dan pengolahan data, kemudian data dianalisis berdasarkan metode kualitatif, yaitu dengan cara memberikan penjelasan dengan menggambarkan hasil penelitian yang diperoleh, kemudian membandingkan hasil penelitian tersebut dengan teori-teori dan pendapat para ahli hukum, serta berdasarkan ketentuan hukum dan ketentuan peraturan perundang-undangan yang telah ditetapkan, kemudian setelah data dianalisis, dirumuskan kesimpulan secara deduktif yaitu mengambil kesimpulan dari hal-hal yang umum kepada hal-hal yang khusus, yang merupakan jawaban akhir dari penelitian yang akan diuji pada sidang akhir sarjana.

BAB II

TINJAUAN UMUM

A. Tinjauan Umum tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Tidak Sehat

1. Sejarah Monopoli di Indonesia

Sejarah monopoli di Indonesia, pada awalnya didorong akan kebutuhan bangsa-bangsa atau Negara-negara Eropa terhadap rempah-rempah. Jenis rempah-rempah yang mereka cari dan butuhkan adalah cengkeh, lada, pala, dan bunga apla yang disebut *fuli*.

Dari catatan sejarah, bahwa ekspedisi kapal Belanda pertama yang melakukan pelayaran ke Indonesia dalam rangka mencari hasil bumi atau rempah-rempah, adalah:

- 1) Pada tahun 1596 kapal Belanda pertama dipimpin oleh “Cornelius de Houtman dan Van Beuningen dengan empat uah kapal berawal sebanyak 249 orang mendarat di Banten, akan tetapi tidak mendapat rempah-rempah seperti yang diharapkan.
- 2) Dua tahun kemudian pada tahun 1598 pelayaran berikutnya ke Maluku, Belanda memberangkatkan lagi kapal di bawah komando kapal-kapal Van Hock dan Van Warwijk, mereka berhasil membawa rempah-rempah dalam jumlah besar dari kepulauan Maluku terutama dari Banda, Ambon, dan Ternate. Belanda memperoleh keuntungn besar dari pedangang ini di Eropa.

Pada tanggal 23 Februari 1605 Belanda berhasil membangun pemukiman tetap, kemudian mengusir Portugal dan sekaligus mengakibatkan persaingannya dengan Portugis dalam perdagangan rempah-rempah di kepulauan Maluku, dan masa-masa selanjutny Belanda mulai membangun sistem monopoli dalam perdagangan rempah-rempah dengan penduduk setempat.

Dari keberhasilan ini, timbul inisiatif dan usul "*Fohan Van Oldenbaarneveld*" maka dibentuklah sebuah perusahaan dagang yang disebut "*Vereenigde Oost Indische Compagnie (VOC)*" DI Amsterdam pada tanggal 20 Maret 1602 yang kemudian perusahaan dagang ini berkembang di berbagai kota lainnya. Kepemimpinan VOC dipegang oleh dewan beranggotakan 17 orang yang berkedudukan di Amsterdam. Para pedagang besar Belanda banyak bergabung sebagai pemegang saham.

Oleh pemerintah Belanda, VOC diberi hak *Oktroi* yaitu hak istimewa berdasarkan piagam pembentukannya untuk memerintah di Indonesia serta melakukan monopoli perdagangan. Hak itu meliputi 9 macam sebagai berikut:

1. Dianggap sebagai wakil pemerintah Belanda di Indonesia
2. Monopoli perdagangan
3. Mencetak dan mengedarkan uang sendiri
4. Mengadakan perjanjian
5. Melakukan perang dengan negara lain
6. Menjalankan kekuasaan kehakiman
7. Pemungutan pajak
8. Memiliki angkatan perang
9. Mengadakan pemerintah sendiri

Cara VOC melakukan praktik monopoli perdagangan di Indonesia, antara lain sebagai berikut:

1. Melakukan pelayaran Hongi untuk memberantas penyelundupan
2. Melakukan ekstirpasi, yaitu penebangan tanaman milik rakyat
3. Penyerahan wajib yang disebut *verplichte leverantien*, yaitu perjanjian dengan raja-raja setempat terutama kalah perang, wajib menyerahkan hasil bumi yang dibutuhkan VOC dengan harga yang ditetapkannya
4. *Conrungen* yaitu rakyat wajib menyerahkan hasil bumi sebagai pajak

2. Sejarah Hukum Persaingan Usaha

Persaingan dalam kegiatan usaha senafas dengan kegiatan usaha itu sendiri. Pada prinsipnya, setiap orang berhak menjual atau membeli barang atau jasa “apa” dengan siapa”, berapa banyak serta bagaimana cara produksi, inilah apa yang disebut dengan ekonomi pasar. Sejalan dengan itu, perilaku dan struktur pasar terkadang tidak dapat diprediksikan, sehingga tidak jarang pelaku usaha menimbulkan kecurangan, pembatasan yang menyebabkan sebagian atau beberapa pelaku usaha merugi bahkan mati.

Secara makro, ini kecenderungan banyak Negara menganut pasar bebas, dimana pelaku usaha “secara bebas” dapat memenuhi kebutuhan konsumen dengan memberikan produk yang beragam sekaligus efisien. Kebebasan pasar dalam sistem ini tidak jarang membuat pelaku melakukan perbuatan (*behaviour*) yang membentuk struktur pasar (*market structure*) yang bersifat *monopolistic* atau *oligopolistic*. Dalam konteks itulah, peran Negara hadir sebagai penengah dan

pelurus, dengan kata lain hukum persaingan usaha sebagai penengah antara ekonomi pasar bebas dan peran negara dalam ekonomi.

3. Pengertian Monopoli dan Persaingan Usaha

1) Pengertian Monopoli

Monopoli adalah penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau atas penggunaan jasa tertentu oleh satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha. Sedangkan praktik monopoli adalah pemusatan kekuatan ekonomi oleh satu atau lebih pelaku usaha yang mengakibatkan dikuasainya produksi dan atau pemasaran atas barang atau jasa tertentu sehingga menimbulkan persaingan usaha tidak sehat dan dapat merugikan kepentingan umum.

Dari pengertian di atas antara monopoli dan praktik monopoli, dapat disimpulkan bahwa keduanya sama-sama dilakukan oleh satu pelaku usaha atau sekelompok pelaku usaha, yang satu penguasaan dan penggunaan sedangkan yang lain pemusatan kekuatan ekonomi, atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa. Sehingga menimbulkan persaingan usaha tidak sehat yang dapat merugikan kepentingan umum.

Menurut Arie Siswanto, menjelaskan tentang pengertian monopoli bahwa istilah monopoli sering dipakai menunjukkan tiga titik yang berbeda.

1. Monopoli dipakai untuk menggambarkan suatu struktur pasar (keadaan permintaan dan penawaran)
2. Monopoli juga sering dipergunakan untuk menggambarkan suatu posisi. Yang dimaksudkan posisi disini adalah penjual yang memiliki penguasaan dan *control exclusive* atas barang atau jasa tertentu

3. Monopoli digunakan untuk menggambarkan kekuatan yang dipegang untuk menguasai penawaran, menentukan harga, serta manipulasi harga

Dari pengertian di atas, istilah monopoli sering digunakan dalam hubungannya dengan penguasaan atas suatu pasar oleh satu pelaku usaha atau satu kelompok usaha dengan menguasai pangsa pasar yang relative cukup besar. Dengan demikian konsumen hanya mempunyai pilihan terbatas dengan suatu produk yang ditawarkan, dengan harga melebihi dari yang ditawarkan oleh yang menguasai monopoli, dan dia tidak terikat pada jumlah pemerintahan, namun mereka akan menjual harga pokoknya sesuai dengan kemauannya kepada konsumen atau masyarakat, karena si pemegang monopoli memiliki penguasaan dan *control excusive* atau produk serta mempunyai power dalam hal penguasaan penawaran, bahkan sekaligus dalam hal menentukan harga.

Dalam hubungan ini, relevan apa yang disampaikan R.B Suhartono bahwa monopoli terbentuk jika hanya satu pelaku mempunyai *control excusive* terhadap pasokan barang dan jasa di suatu pasar, dan dengan demikian juga terhadap penentuan harganya. Karena dalam pasar terdapat transaksi pembelian di samping penjualan, maka dapat dibedakan antara adanya monopoli berupa penjualan tunggal dan monopsony yang menyangkut pembeli tunggal (demikian pula dapat dibedakan antara *oligopoly* dan *oligopsoni*).

Menurut Arie Siswanto, apabila ditilik secara mendalam ada beberapa aspek positif yang bisa ditemukan dari monopoli, antara lain sebagai berikut:

1. Monopoli bisa memaksimalkan efisiensi pengelolaan sumber daya ekonomi tertentu. Apabila sumber daya alam minyak bumi dikelola oleh

satu unit usaha tunggal yang besar, maka ada kemungkinan bahwa biaya-biaya tertentu bisa dihindari.

2. Monopoli juga bisa menjadi sarana untuk meningkatkan pelayanan terhadap konsumen industri tertentu. Dalam bidang usaha pelayanan telekomunikasi, misalnya para pengguna jasa akan bisa saling berhubungan tanpa kesulitan karena hubungan itu difasilitasi oleh satu perusahaan yang memiliki basis teknologi yang bisa dimanfaatkan oleh semua konsumen. Hal ini mungkin saja tidak terjadi jika usaha pelayanan telekomunikasi dibuka bagi persaingan. Dalam hal ini terjadi persaingan, ada kemungkinan perusahaan-perusahaan yang saling bersaing itu mengembangkan sendiri teknologi mereka bagi konsumen mereka sendiri. Dengan demikian ada kemungkinan mereka memiliki basis teknologi yang saling berbeda yang akan menyulitkan konsumen perusahaan yang satu untuk berhubungan dengan konsumen perusahaan lainnya.
3. Monopoli bisa menghindarkan duplikasi fasilitas umum. Adakalanya bidang usaha tertentu akan lebih efisien bagi publik apabila dikelola hanya oleh satu perusahaan. Jika distribusi air minum diberikan pada lebih dari satu perusahaan yang saling bersaing, yang mungkin terjadi adalah bahwa mereka akan membangun sendiri instalasi air minum mereka. Dari sisi kepentingan publik duplikasi fasilitas air minum itu bisa dianggap sebagai sesuatu yang kurang efisien.
4. Dari sisi produsen, monopoli bisa menghindarkan biaya pariwisata serta biaya diferensiasi. Jika terjadi persaingan, setiap perusahaan yang

bersaing akan saling mencoba merebut konsumen dengan banyak cara. Pariwisata tampaknya menjadi cara yang cukup penting untuk menjangkau konsumen. Setiap perusahaan juga akan berkecenderungan untuk membuat produk mereka bisa dibedakan dari produk perusahaan lain. Dalam hal terjadi monopoli, kedua macam biaya tersebut tidak relevan, karena perusahaan akan selalu berada pada pihak yang lebih dibutuhkan oleh konsumen, ia tidak perlu bersusah-susah mendapatkan konsumen melalui pariwisata maupun diferensiasi produk.

5. Dalam monopoli, biaya kontraktual bisa dihindarkan. Persaingan membuat kekuatan ekonomi terbesar (*dispersed*). Dengan demikian, maka para pelaku ekonomi akan memiliki kekuatan relatif yang tidak jauh berbeda. Konsekuensinya jika mereka akan saling bertransaksi, maka waktu, biaya dan tenaga yang diperlukan menjadi lebih besar. Kondisi ini tidak dijumpai dalam kondisi monopoli dimana peluang untuk bernegosiasi tidak terlampau besar.
6. Monopoli bisa digunakan sebagai sarana untuk melindungi sumber daya tertentu yang penting bagi masyarakat luas dari eksploitasi yang semata-mata bersifat *profit motive*.

Alasan monopoli yang memiliki aspek positif, berbanding terbalik dengan argumentasi yang menerima persaingan. Persaingan lebih disukai karena kondisi ini lebih mendorong terciptanya efisiensi dalam kegiatan usaha, serta menjaga kepentingan umum dan meningkatkan produktifitas ekonomi. Argumen monopoli ditolak karena cenderung terciptanya iklim usaha yang tidak kondusif bagi pelaku usaha. Beberapa alasan menolak monopoli adalah sebagai berikut:

1. Monopoli membuat konsumen tidak mempunyai kebebasan memilih produk sesuai dengan kehendak dan keinginan mereka. Jika penawaran sepenuhnya dikuasai oleh seorang produsen, secara praktis para konsumen tidak punya pilihan. Dengan kata lain, mau tidak mau ia harus menggunakan produk satu-satunya itu.
2. Monopoli membuat posisi konsumen menjadi rentan di hadapan produsen. Ketika produsen menempati posisi sebagai pihak yang lebih dibutuhkan daripada konsumen, terbuka peluang besar bagi produsen untuk merugikan konsumen melalui penyalahgunaan posisi monopolistiknya. Ia antara lain menjadi bisa menentukan harga secara sepihak secara menyimpang dari biaya produksi riil.
3. Monopoli juga berpotensi menghambat inovasi teknologi dan proses produksi. Dalam keadaan tidak ada pesaing, produsen lantas tidak memiliki motivasi yang cukup besar untuk mencari dan mengembangkan teknologi dan proses produksi baru. Akibatnya inovasi teknologi dan proses produksi akan mengalami stagnasi.

2) Pengertian dan Hukum Persaingan Usaha

Persaingan usaha menurut rumusan Pasal 1 angka 6 Undang-Undang

Nomor 5 Tahun 1999 tentang larangan praktek monopoli menjelaskan bahwa:

Persaingan usaha tidak sehat adalah persaingan antar pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa yang dilakukan dengan cara tidak jujur atau melawan hukum atau menghambat persaingan usaha.

Dari pengertian di atas diperoleh gambaran, bahwa persaingan usaha antarpelaku usaha dalam menjalankan kegiatannya dilakukan dengan cara tidak

jujur atau melawan hukum, implikasinya akan menghambat persaingan usaha secara sehat.

Dalam sistem perekonomian nasional berdasarkan asas demokrasi ekonomi praktik monopoli dan persaingan usaha harus diatur sedemikian rupa, sehingga ia tidak menjadi sara praktik monopoli. Lalu cara bagaimana hukum mengaturnya, yang paling sederhana dan sesuai dengan mekanisme hukum ialah para pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan usahanya, hendaklah bersaing secara sehat dengan berpedoman kepada undang-undang berlaku, namun dengan cara yang sederhana ini pula banyak timbul persoalan.

Hal lain yang perlu disinggung ialah pengertian kebijakan persaingan karena berkaitan langsung dengan hukum persaingan usaha sebagai pengawal dari hukum atau aturan itu sendiri. Dalam hal ini KKPU (Komisi Pengawas Persaingan Usaha), adalah sebagai pelaksana dalam pengambilan kebijakan persaingan usaha, yakni sebuah lembaga yang bersifat independen, dimana dalam menangani, memutuskan dan melakukan penyelidikan suatu perkara tidak dapat dipengaruhi oleh pihak manapun.

Dalam konteks secara teoritis hukum persaingan usaha dapat dimaknai dengan dua bahasan kata, yakni hukum dan persaingan usaha. Upaya ini dimaksudkan agar dapat dibedakan antara hukum itu sendiri dengan persaingan usaha, agar dalam pembahasannya kemudian dapat dimengerti apa yang dimaksud hukum persaingan dalam berusaha.

Arie Siswanto mengemukakan bahwa hukum persaingan usaha (*competition law*) merupakan instrumen hukum yang menentukan tentang bagaimana persaingan itu harus dilakukan. Meskipun secara khusus menekankan

pada aspek “persaingan”, hukum persaingan juga berkaitan erat dengan pemberantasan monopoli, karena yang juga menjadi perhatian erat dengan pemberantasan monopoli, karena yang juga menjadi perhatian dari hukum persaingan adalah mengatur persaingan sedemikian rupa sehingga ia tidak menjadi sarana untuk mendapatkan monopoli.

Sedangkan Hermansyah berpendapat yang dimaksud dengan hukum persaingan usaha adalah seperangkat aturan hukum yang mengatur mengenai segala aspek yang berkaitan dengan persaingan usaha, yang mencakup hal-hal yang boleh dilakukan dan hal-hal yang dilarang dilakukan oleh pelaku usaha.

Dengan memperhatikan beberapa pendapat di atas, bahwa kesemuanya bertumpu kepada aturan hukum sebagai petunjuk atau perintah dan larangan yang mengatur tata tertib dalam suatu masyarakat yang harus ditaati. Jadi kata kuncinya adalah seperangkat aturan atau hukum sebagai pedoman yang harus ditaati secara bersama. Dalam kaitan dengan hukum persaingan usaha, pendapat di atas bertalian dengan tiga hal pokok:

1. Pencegahan atau peniadaan monopoli
2. Menjamin terjadinya persaingan yang sehat, dan
3. Melarang persaingan yang tidak jujur.

Tujuan hukum persaingan usaha seperlunya sesuai dengan kebutuhan pembahasan, sebagai berikut:

1. Memelihara kondisi kompetisi yang bebas, perlindungan terhadap persaingan (*competition*) tidaklah identik dengan perlindungan terhadap pesaing (*competitors*). Hukum persaingan usaha ditujukan untuk melindungi persaingan, bukannya untuk melindungi pesaing.

Tujuan ini dilandasi baik oleh alasan ekonomi (efisiensi dalam persaingan) maupun ideologi (kebebasan yang sama untuk berusaha dan bersaing). Persaingan yang sehat akan membawa dampak terhadap alokasi dan realokasi sumber daya ekonomi secara efisien. Di samping itu, persaingan yang bebas akan memacu inovasi dalam teknologi maupun proses produksi.

2. Mencegah penyalahgunaan kekuatan ekonomi (*prevention of abuse of economic power*) tujuan ini dilandasi oleh pemikiran pembentukan kekuatan ekonomi, baik melalui monopoli maupun persaingan yang rentan terhadap penyalahgunaan yang merugikan pelaku ekonomi lain yang lebih lemah.
3. Melindungi konsumen (*protection of consumers*). Di negara maju perlindungan konsumen merupakan isu yang cukup menonjol dalam hukum persaingan usaha dan mendapat perhatian khusus selama dua dekade terakhir ini.

4. Bentuk-Bentuk Monopoli dan Jenis-Jenis Persaingan Usaha

1) Bentuk-Bentuk Monopoli

Bentuk;-bentuk monopoli yang pada hakekatnya berbeda-beda, seperti berikut:

1. Monopoli yang diberikan begitu saja oleh pemerintah kepada swasta berdasarkan nepotisme.
2. Monopoli yang terbentuk karena beberapa pengusaha yang bersangkutan membentuk kartel ofensif.

3. Monopoli yang tumbuh karena praktik persaingan yang nakal, misalnya pengendalian produk dari hulu sampai hilir. Lalu yang hilir lainnya didiskriminasi dalam memperoleh bahan baku yang dikuasainya juga.
4. Monopoli yang dibentuk untuk pembentukan dana, yang penggunaannya adalah untuk sosial dan dipertanggungjawabkan kepada publik, baik tujuannya tapi jelek prosedurnya. Karena berarti memungut pajak tanpa melalui undang-undang, jadi melanggar UUD.
5. Monopoli adalah yang diberikan kepada inovator dalam bentuk oktroi dan paten untuk jangka waktu yang terbatas.
6. Monopoli yang terbentuk karena perusahaan yang bersangkutan selalu menang dalam persaingan yang sudah dibuat wajar, adil, dan *fair*. Monopoli seperti ini justru muncul karena unggul dalam segala bidang produktif dan efisien.
7. Monopoli yang dipegang oleh Negara dalam bentuk BUMN. Karena barangnya dianggap penting bagi Negara dan menguasai hajat hidup orang banyak.
8. Monopoli yang disebabkan karena pembentukan *kartel definitive*, agar persaingan yang sudah saling “memotong leher” dan sudah saling mematikan dapat dihentikan. Caranya adalah pembentukan kartel definitif, agar perusahaan-perusahaan tidak bangkrut. Sifatnya harus sementara dan setelah dijaga jangan sampai berkembang menjadi kartel ofensif.

2) Jenis- Jenis Persaingan Usaha

Menurut Normin S. Pakpahan, persaingan usaha dapat berbentuk persaingan sehat (*perfect competition*) dan persaingan tidak sehat (*imperfect competition*).

a. Persaingan sehat (*perfect competition*)

1. Menjamin persaingan di pasar yang inheren dengan pencapaian efisiensi ekonomi di semua bidang kegiatan usaha dan perdagangan.
2. Menjamin kesejahteraan konsumen serta melindungi kepentingan konsumen.
3. Membuka peluang pasar yang seluas-luasnya dan menjaga agar tidak terjadi konsentrasi kekuatan ekonomi pada kelompok tertentu.

Berkenaan dengan kegiatan dan praktik-praktik yang dapat digolongkan sebagai antipersaingan, berikut ini tindakan-tindakan yang masuk dalam kategori tindakan anti persaingan.

1. Penetapan harga (*price fixing*)

Penetapan harga adalah termasuk dalam tindakan antarpersaingan yang bisa terjadi secara vertikal maupun horizontal yang dianggap sebagai hambatan perdagangan, karena berakibat tidak baik terhadap persaingan harga. Jika penetapan harga dilakukan, kebebasan untuk menentukan harga secara bebas menjadi berkurang.

- a. Penetapan harga secara horizontal terjadi apabila lebih dari satu perusahaan yang berada pada tahap produksi yang sama, maka

sebenarnya saling merupakan pesaing menentukan harga jual produk mereka dalam tingkat yang sama.

b. Penetapan harga vertikal terjadi apabila suatu perusahaan yang berada dalam tahap produksi tertentu, menentukan harga produk yang harus dijual oleh perusahaan lain yang berada dalam tahap produksi yang lebih rendah. Misalnya apabila sebuah perusahaan distributor menentukan harga barang yang harus dijual pada konsumen oleh pengecer terjadilah harga vertikal.

2. Tindakan Boikot

Boikot dalam hubungannya dengan persaingan usaha merupakan tindakan mengorganisir suatu kelompok untuk menolak hubungan usaha dengan pihak tertentu. Dengan demikian, boikot merupakan suatu tindakan bersama yang dilakukan oleh sekelompok pengecer yang menolak memberi produk perusahaan tertentu yang karena suatu alasan tertentu tidak mereka sukai.

3. Pembagian pasar secara horizontal

Tindakan ini merupakan salah satu cara untuk menghindari persaingan yang bisa diambil oleh perusahaan yang saling bersaing dalam suatu usaha. Tujuannya adalah mengurangi persaingan dengan cara menentukan pasar yang bisa dikuasai secara eksklusif oleh masing-masing pesaing.

4. Pembatasan perdagangan secara vertikal dengan menggunakan alat selain harga (*Non Price Vertikal Restrainst*). Hal ini menunjukkan bahwa perdagangan bisa terhambat ketika perusahaan yang berada pada

level usaha di bawahnya dengan cara menentukan harga. Di samping dengan menggunakan harga perdagangan secara vertikal juga bisa terhambat oleh perjanjian-perjanjian vertikal yang menggunakan alat selain harga.

5. Diskriminasi harga (*Price Discrimination*)

Diskriminasi harga yaitu penetapan harga yang lebih murah bagi pelanggan tetap, umumnya harga ditetapkan oleh perusahaan yang sedang berupaya memperluas atau membuka pasaran baru bagi produknya. Dari sisi konsumen, memang praktik diskriminasi harga bisa menguntungkan apabila mereka termasuk sebagai konsumen yang dikenai harga yang lebih rendah. Akan tetapi jika dilihat dari kondisi persaingan, praktik ini terutama pemberian harga rendah bagi konsumen tertentu merupakan praktik yang tidak sehat.

6. *Bid-rigging*

Bid-rigging adalah praktik antipersaingan yang bisa terjadi di antara para pelaku usaha yang seharusnya saling merupakan pesaing dalam suatu lelang. Sederhananya, *bid-rigging* adalah kesepakatan untuk alih-alih bersaing, mengatur pemenang dalam suatu penawaran lelang melalui pengelabuan harga penawaran.

7. Penyalahgunaan posisi dominan (*abuse of Dominant position*)

Ketika seorang pelaku usaha yang memiliki dominasi ekonomi melalui kontrak mensyaratkan supaya pelanggannya tidak berhubungan dengan pesaingnya, maka ia telah melakukan penyalahgunaan posisi dominan. Demikian juga apabila seorang pelaku usaha yang memegang posisi

dominan dengan basis *take it leave it* membuat penentuan harga di luar kewajiban.

b. Persaingan Tidak Sehat (*Unperfect Competition*)

Persaingan tidak sehat dibedakan menjadi 2 kategori, yaitu sebagai berikut:

1. Tindakan antipersaingan (*anticompetition*)

Persaingan tidak sehat adalah tindakan yang bersifat menghalangi atau mencegah persaingan, yaitu suatu tindakan untuk menghindari jangsan sampai terjadi. Tindakan seperti ini digunakan oleh pelaku usaha yang ingin memegang posisi monopoli, dengan mencegah calon pesaing atau menyingkirkan pesaing secara tidak wajar.

Berikut ini beberapa bentuk persaingan tidak sehat, antara lain monopoli (Monopsoni), *coluusive oligopoly* (kartel) dan *dominant firm* (posisi dominan)

a. Monopoli

Suatu pasar disebut monopoli apabila pasar tersebut terdiri atas hanya satu produsen dengan banyak pembeli dan terlindung dari persaingan, sedangkan monopsoni adalah pasar yang hanya terdiri atas satu pembeli dengan banyak penjual. Baik pasar yang bersifat monopoli maupun monopsony, keduanya mempunyai kekuatan untuk menentukan harga.

b. Kartel

Kartel adalah bangunan perusahaan-perusahaan yang sejenis secara terbuka sepakat untuk mengatur kegiatan di pasar.

Dengan kata lain kartel adalah organisasi para produsen barang dan jasa yang dimaksudkan untuk mendikte pasar.

c. *Dominant Firm* (posisi dominan)

Pasar dengan posisi dominan adalah pasar dimana satu perusahaan menguasai sebagian besar pangsa pasar.



Dokumen ini adalah Arsip Milik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. **Penentuan Tarif Tiket Pada Maskapai Penerbangan Lion Air dan Citilink Di Kota Pekanbaru Ditinjau Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Tidak sehat**

Maskapai penerbangan atau Airlines adalah sebuah organisasi atau perusahaan yang menyediakan jasa penerbangan bagi penumpang atau barang. Mereka menyewa atau memiliki pesawat terbang untuk menyediakan jasa tersebut dan dapat membentuk kerja sama atau aliansi dengan maskapai lainnya untuk keuntungan bersama.

Dalam segi tarif penerbangan komersial di Indonesia telah mengalami perubahan yang signifikan dari tarif tinggi sebelum tahun 2000 dimana pada era itu penerbangan hanya milik orang yang berduit alias orang kaya. Pasalnya, sebelum tahun 2000 tarif angkutan udara ditetapkan oleh INACA perkumpulan operator-operator angkutan udara sehingga terjadi kesepakatan atau kartel yang membuat harga angkutan penerbangan hanya dapat dijangkau oleh orang kaya atau masyarakat yang berduit. Jasa penerbangan milik orang kaya berlangsung cukup lama dari tahun 1970 sampai tahun 2000 berarti selama 30 tahun pemerintah menghalalkan dengan regulasinya praktik kartel ini, operator penerbangan yang ada saat itu membuat kesepakatan tarif menjadi sangat tinggi (eksesif) otomatis keuntungan bagi operator juga tinggi dan membuat persaingan

antara operator tidak terjadi karena harga sudah ditetapkan sama oleh sesama operator yang seharusnya bersaing satu sama lain.

Dengan lahirnya UU No.5 tahun 1999 tentang larangan praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat maka setelah tahun 2000 praktik kartel di dunia penerbangan dihapuskan oleh KKPU-RI dan menyarankan kepada pemerintah mencabut hak menetapkan harga oleh INACA menjadi diatur oleh pemerintah dengan melakukan perubahan regulasi dan amandemen UU Perhubungan Udara. KPPU-RI berdasarkan UU No.5 tahun 1999 tentang Larangan praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat tugasnya adalah (1) menanamkan nilai-nilai persaingan sehat di dalam seluruh tubuh *stakeholder* yang berperan mewujudkan etos dan kesadaran persaingan sehat pada pelaku usaha, pemerintah dan masyarakat pada umumnya. (2) penegakan hukum terhadap pelaku usaha yang terbukti melakukan praktik monopoli dan persaingan usaha yang tidak sehat. Pasca langkah KPPU-RI ini menciptakan dunia penerbangan nasional menjadi sangat dinamis. Penetapan batas atas tariff penerbangan kelas ekonomi oleh pemerintahan menciptakan keterbukaan pasar karena hilangnya *entry barrier cartel*, yang meningkatkan jumlah operator dalam pasar bersangkutan dengan saingan yang tinggi, sehingga harga tiket kelas ekonomi menjadi murah dan terjangkau.

Persaingan bisnis yang semakin ketat sekarang ini menyebabkan banyak perusahaan yang terlibat dalam pemenuhan kebutuhan dan keinginan konsumen. Hal ini seakan menuntut setiap perusahaan harus menempatkan orientasi pada kepuasan pelanggan sebagai tujuan utama. Dewasa ini, semakin banyak diyakini bahwa kunci utama untuk memenangkan persaingan adalah memberikan nilai

(value) lebih kepada pelanggan melalui penyampaian produk dan jasa yang berkualitas dengan harga bersaing. Jadi, untuk memuaskan pelanggan dan membina hubungan yang baik dengan pelanggan, suatu perusahaan harus membuat dirinya berbeda dengan para pesaingnya dan yang terutama adalah menambahkan nilai (value) pada setiap pelayanan yang diberikan.

Syarat yang harus dipenuhi oleh suatu perusahaan agar sukses dalam persaingan adalah berusaha mencapai tujuan untuk menciptakan dan mempertahankan pelanggan. Agar tujuan tercapai, maka setiap perusahaan harus berupaya menghasilkan dan menyampaikan barang dan jasa yang diinginkan konsumen dengan harga yang pantas (*reasonable*). Sementara itu, dari sudut pandangan konsumen, harga seringkali digunakan sebagai indikator nilai bilamana harga tersebut dihubungkan dengan manfaat yang dirasakan atas barang atau jasa yang diterima.

Transportasi udara sudah menjadi alat transportasi alternative yang diunggulkan karena mudah dan cepat, disbanding alat transportasi lainnya. Hal ini yang menyebabkan semakin tingginya persaingan tidak sehat antar maskapai penerbangan salah satunya di Indonesia. Tingginya persaingan tarif murah membuat persaingan perusahaan penerbangan menjadi tidak sehat.

Dengan adanya persaingan antar pelaku usaha, maka konsumen memperoleh keuntungan berupa penawaran harga yang lebih murah dan semakin banyaknya alternatif pilihan barang atau jasa yang ditawarkan. Alternatif pilihan ini memberikan kesempatan kepada konsumen untuk dapat memilih barang atau jasa sejenis yang mempunyai kualitas terbaik dengan harga yang relative lebih

murah dibandingkan dengan barang atau jasa sejenis lainnya. Pelaku usaha baik itu produsen maupun distributor harus dapat melakukan efisiensi dalam menekan biaya produksi atau distribusi, sehingga pada akhirnya dia dapat menawarkan produk dengan harga yang lebih rendah tanpa mengurangi kualitasnya.

Berdasarkan pengetahuan pengguna jasa penerbangan Lion Air dan Citilink menjelaskan tentang adanya hukum yang mengatur mengenai larangan praktek curang dalam menjalankan usaha (anti monopoli) sudah dapat mengantisipasi praktek persaingan tidak sehat dalam penentuan tariff tiket pada maskapai penerbangan adalah sebagai berikut:

Tabel III.1

Jawaban Responden Tentang Adanya Hukum Yang Mengatur Mengenai Larangan Praktek Curang Dalam Menjalankan Usaha (Anti Monopoli) Sudah Dapat Mengantisipasi Praktek Persaingan Tidak Sehat Dalma Penentuan Tarif Pada Maskapai Penerbangan

No	Jawaban Responden	Jumlah	Persentase %
1	Sudah	4	33.3
2	Belum	8	67.7
Jumlah		12 orang	100%

Sumber: Data Olahan, Tagun 2015

Pada table di atas dapat dijelaskan pengetahuan pengguna jasa penerbangan Lion Air dan Citilink menjelaskan tentang adanya hukum yang mengatur mengenai larangan praktek curang dalam menjalankan usaha (anti

monopoli) belum dapat mengantisipasi praktek persaingan tidak sehat dalam penentuan tarif pada maskapai penerbangan, jadi dapat dikatakan belum dapat mengantisipasi persaingan tidak sehat, hal ini dapat dibuktikan bahwa dari hasil jawaban pengguna jasa penerbangan menjawab belum banyak 8 orang dari 12 responden atau 66.7%. sedangkan yang menjawab sudah sebanyak 4 dari 12 orang responden atau 33.3%. hal tersebut dikarenakan maskapai penerbangan masih melakukan perang tariff penerbangan dengan melakukan harga promo tiket murah.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Riau yang diwakilkan dengan Bapak Hadi Sasmito selaku pengawas menjelaskan bahwa adanya hukum yang mengatur mengenai larangan praktek curang dalam menjalankan usaha (anti monopoli) belum dapat mengantisipasi praktek persaingan tidak sehat dalam penentuan tarif tiket pada maskapai penerbangan, dikarenakan secara praktek pelaku usaha akan berusaha meningkatkan usahanya dengan melakukan berbagai cara menarik konsumen atau masyarakat dengan memberikan potongan harga dari tarif tiket rendah yang diberlakukan agar konsumen memperoleh dua keuntungan yaitu pertama kemudahan untuk memilih alternatif barang atau jasa yang ditawarkan dan kedua adalah harga barang atau jasa akan cenderung lebih murah dengan kompetisi diantara pelaku usaha penerbangan lainnya.

Selanjutnya berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Novianti Harahap selaku Area Sales Manager Lion Air, menyatakan bahwa adanya hukum yang mengatur mengenai larangan praktek curang dalam menjalankan usaha (anti monopoli) sudah dapat mengantisipasi praktek persaingan tidak sehat dalam

penentuan tarif tiket pada maskapai penerbangan yaitu pada dasarnya sudah dapat mengantisipasi, namun praktek persaingan dalam penentuan tariff masih gencar-gencar dilakukan tetapi hal tersebut merupakan suatu kebijakan untuk melakukan penarikan konsumen saja.

Kemudian berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Ridwan selaku Direct Sales Manajer Citilink Pekanbaru, menyatakan dengan hal yang sama bahwa adanya hukum yang mengatur mengenai larangan praktek curang dalam menjalankan usaha (anti monopoli) sudah dapat mengantisipasi praktek persaingan tidak sehat dalam penentuan tarif tiket pada maskapai penerbangan, namun praktek persaingan dalam penentuan tarif tiket masih gencar-gencar dilakukan tetapi hal tersebut merupakan suatu kebijakan untuk melakukan penarikan konsumen saja oleh setiap maskapai.

Mengenai praktek persaingan tarif angkutan pesawat udara antara beberapa maskapai penerbangan, ketentuan dalam Undang-Undang No.5 tahun 1999 mengatur hal tersebut kedalam beberapa pasal yaitu pasal 20 yang melarang pelaku usaha melakukan jual rugi atau menetapkan harga yang sangat rendah dan Pasal 21 larangan melakukan kecurangan dalam menentukan biaya produksi. Meskipun Pasal 20 menyatakan larangan untuk menjual rugi, namun dalam pelaksanaannya akan mengalami kesulitan dalam mengimplementasikan kedua peraturan tersebut. Hal ini sangat berbeda dengan ketentuan dari beberapa hukum kompetisi dinegara lain yang menyatakan *predatory price* sebagai *illegal per se*.

Sesuai dengan ketentuan tersebut ada tiga unsure dari jual rugi yaitu:

1. Dilarang melakukan jual rugi atau menerapkan harga yang sangat rendah

2. Dengan maksud untuk menyingkirkan atau mematikan pesaingnya
3. Menimbulkan praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat.

Sebagaimana penjelasan diatas, untuk menentukan adanya praktek jual rugi dan sangat terkait dengan perbandingan antara harga jual barang/jasa dengan biaya produksi barang/jasa tersebut. Permasalahan yang timbul dalam prakteknya sulit untuk menentukan apakah harga jual suatu produk sangat rendah ataukah masih dalam batas kewajaran. Harga yang sangat rendah tersebut apakah merupakan cerminan dari efisiensi biaya termasuk di dalamnya strategi bisnis ataukah merupakan strategi mematikan pesaingnya. Termasuk dalam kategori strategi bisnis yang sah adalah pemberian diskon atau potongan harga jual. Unsur lain yang perlu diperhatikan juga adalah dalam penentuan biaya produksi apakah ada unsur subsidi silang dari usaha lain atau jalur penerbangan lain.

Berdasarkan pengetahuan pengguna jasa penerbangan Lion Air dan Citilink menjelaskan tentang upaya untuk memperoleh keuntungan dalam dunia bisnis penerbangan yang sebesar-besarnya merupakan perilaku yang wajar adalah sebagai berikut:

Tabel III.2

Jawaban Responden Upaya Untuk Memperoleh Keuntungan Dalam Dunia Bisnis Penerbangan Yang Sebesar-Besarnya Merupakan Perilaku Yang Wajar

No	Jawaban Responden	Jumlah	Persentase %
1	Wajar	10	83.3
2	Tidak wajar	2	16.7
Jumlah		12 orang	100%

Sumber : Data Olahan, Tahun 2015

Pada table di atas dapat dijelaskan pengetahuan pengguna jasa penerbangan Lion Air dan Citilink menjelaskan tentang upaya untuk memperoleh keuntungan dalam dunia bisnis penerbangan yang sebesar-besarnya merupakan perilaku yang wajar dan sudah dapat dikatakan wajar, hal ini dapat dibuktikan bahwa dari hasil jawaban pengguna jasa penerbangan menjawab wajar sebanyak 10 orang dari 12 responden atau 83.3%. Hal tersebut dikarenakan upaya untuk memperoleh keuntungan merupakan tujuan dari suatu usaha sehingga wajar saja setiap maskapai penerbangan mencari keuntungan.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Riau yang diwakilkan dengan Bapak Hadi Sasmito selaku pengawas menjelaskan bahwa pada dasarnya dalam dunia bisnis penerbangan, upaya untuk memperoleh keuntungan yang sebesar-besarnya merupakan perilaku yang wajar, akan tetapi langkah-langkah yang diambil untuk mencapai tujuan tersebut harus tetap dalam koridor yang diperbolehkan oleh peraturan perundang-undangan yang berlaku. Kondisi ini tentunya tidak hanya membatasi perilaku satu maskapai penerbangan saja akan juga berlaku untuk seluruh maskapai penerbangan.

Selanjutnya berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Noviati Harahap selaku Area Sales Manajer Lion Air, menyatakan bahwa upaya untuk memperoleh keuntungan dalam dunia bisnis penerbangan yang sebesar-besarnya merupakan perilaku yang wajar dikarenakan setiap perusahaan pastinya akan menginginkan keuntungan yang banyak, dan hal tersebut merupakan suatu kewajiban dengan menggunakan atau menjalankan persaingan dengan baik dan benar tanpa harus menekan pihak lainnya.

Kemudian berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Ridwan selaku Direct Sales Manajer Citilink Pekanbaru, menyatakan upaya untuk memperoleh keuntungan dalam dunia bisnis penerbangan yang sebesar-besarnya merupakan perilaku yang wajar dikarenakan itu merupakan kebijakan bagi setiap perusahaan.

Undang-undang No. 15 Tahun 1992 tentang penerbangan merupakan salah satu tonggak deregulasi bisnis penerbangan di Indonesia. Dengan adanya undang-undang ini, maka jumlah perusahaan jasa penerbangan meningkat tajam. Sebelum adanya undang-undang ini perusahaan jasa penerbangan di Indonesia hanya beberapa perusahaan, khususnya yang tergabung dalam *Internasional Air Transport Association (LATA)*. Banyaknya pemain dalam industry jasa penerbangan ini antara lain karena industry penerbangan memberikan kemungkinan memperoleh keuntungan yang cukup tinggi. Sebagaimana diketahui dalam jangka pendek, meskipun pada kondisi merugi, keuntungan dari penjualan ticket pesawat masih mampu untuk membayar variable cost. Apalagi dalam kondisi perusahaan memperoleh untung, kondisi harga tiket masih lebih tinggi dari average cost, keuntungan yang diperoleh perusahaan jasa penerbangan akan berada di atas keuntungan normal. Kondisi ini merupakan daya tarik bagi investor

atau pelaku usaha untuk masuk dalam bisnis jasa penerbangan. Dengan semakin banyaknya pemain dalam industry penerbangan ini, menyebabkan tingkat persaingan antar operator transportasi udara menjadi semakin tinggi. Sebagai akibatnya industry jasa penerbangan tersebut harus melakukan penyesuaian harga jual tiketnya. Hal ini memaksa perusahaan jasa penerbangan untuk melakukan efisiensi setinggi mungkin, agar perusahaan tersebut tidak mengalami kerugian terus menerus. Disamping itu memaksa maskapai penerbangan untuk melakukan strategi bisnis yang berani dalam menghadapi kompetisi tersebut.

Berdasarkan keterangan tersebut dapat penulis paparkan mengenai maskapai perbangan aktif di Kota pekanbaru yang tergabung dalam IATA (International Air Transport Association) dan ICAO (International Civil Aviation Organization). Maskapai perbangan aktif di Kota Pekanbaru antara lain sebagai berikut:

Tabel III.3
Maskapai Perbangan Aktif Di Kota Pekanbaru

No	Maskapai	Kode IATA	Kode ICAO
1	Air Asia Internasional	AK	AXM
2	Batik Air	ID	BTK
3	Citilink	QG	CTV
4	Fire Fly	FY	FFM
5	Garuda	GA	GIA
6	Lion Air	JT	LNI
7	Malindo Air	OD	MXD
8	Silk Air	MI	SLK

9	Sriwijaya Air	SJ	SJY
10	Susi Air	SI	SQS
11	Air Asia Indonesia	QZ	AWQ

Sumber: PT. Angkasa Pura Bandara Sultan Syarif Qasim

II,2015.

Berdasarkan keterangan tersebut dapat penulis jelaskan bahwa keterangan tersebut adalah maskapai perbangan aktif di Kota pekanbaru yang tergabung dalam IATA (International Air Transport Association) dan ICAO (International Civil Aviation Organization), yaitu sebanyak 11 maskapai penerbangan. Dimana ICAO adalah badan organisasi internasional PBB yang menangani penerbangan sipil yang mengatur bidang-bidang teknis operasional. IATA (International Air Transport Association) adalah sebuah perusahaan penerbangan swasta yang berjadwal dan memiliki sifat organisasinya ialah komersial.

Mengingat hukum persaingan usaha masih merupakan hal yang baru, maka banyak pihak yang belum begitu menyadari peran, fungsi dan aturan main dari undang-undang ini. KPPU (Komisi Pengawas Persaingan Usaha) sebagai lembaga independen yang mempunyai kewenangan untuk menegakan hukum persaingan usaha seringkali menemui hambatan baik dari kalangan swasta maupun dari kalangan pemerintah sendiri. Hal ini antara lain terlihat dari masih adanya peraturan atau regulasi yang dikeluarkan oleh pejabat Negara justru bertentangan dengan prinsip persaingan usaha. Selain itu dengan telah diberlakukan undang-undang otonomi daerah membawa pengaruh terhadap struktur pasar yang ada pada saat ini. Kewajiban pemerintah daerah untuk mencari sumber pendanaanya sendiri, disamping juga adanya pemberian kewenangan yang

relatif lebih besar membawa akibat banyaknya kebijakan-kebijakan daerah yang membatasi ruang gerak pelaku usaha dari daerah lain. Kebijakan-kebijakan yang lebih mengutamakan BUMD atau pengusaha local dengan menutup kemungkinan pelaku usaha dari daerah lain untuk masuk ke dalam pasar, kemungkinan melanggar prinsip-prinsip persaingan usaha yang sehat.

Adanya undang-undang persaingan usaha pada dasarnya merupakan salah satu syarat bagi suatu Negara yang akan memberlakukan ekonomi pasar dalam penetapan tarif maskapai penerbangan. Oleh karenanya ekonomi pasar tanpa adanya aturan main yang jelas akan mematikan pelaku usaha kecil yang merupakan saingannya. Pasar persaingan sempurna, merupakan struktur pasar yang paling ideal dalam suatu Negara yang menganut sistem mekanisme pasar. Dalam pasar persaingan sempurna, produsen memiliki kemampuan yang sama antara satu dengan yang lainnya, sehingga agar dia dapat tetap bertahan atau lebih unggul dari produsen sejenisnya maka dia harus mampu menciptakan inovasi atau terobosan baru. Sebagai akibatnya ekonomi pasar yang ditandai dengan adanya persaingan antar pelaku usaha akan menciptakan efisiensi-efisiensi dalam memanfaatkan sumber daya yang ada. Seorang pelaku usaha yang tidak dapat menjalankan usahanya secara efisien pasti pada akhirnya akan tergilas oleh pesaingnya, dalam hal ini dapat terlihat ketika setiap maskapai penerbangan memberlakukan promo perbangan dengan tarif yang rendah sehingga masyarakat tertarik serta mencari dan menggunakannya.

Dari sudut pandang hukum persaingan usaha adanya praktek predatory price dapat dianggap sebagai salah satu praktek persaingan usaha yang curang. Dengan adanya penawaran harga suatu produk dibawah harga rata-rata pasar

untuk jangka waktu yang lama akan menyebabkan produksi sejenisnya tidak laku dan pada akhirnya dapat menyebabkan produsen dari produk tersebut akan mati. Setelah pesaing keluar dari pasar tersebut, maka pelaku usaha yang melakukan praktek predatory price ini akan menjadi satu-satunya pelaku usaha dipasar tersebut sehingga dia dapat menentukan harga dengan sewenang-wenang. Akan tetapi terhadap teori ini terdapat argument yang menyatakan bahwa pada saat pelaku usaha tersebut menaikkan harga produk untuk memperoleh keuntungan yang sebesar-besarnya, maka pada saat yang sama akan muncul pelaku-pelaku usaha yang lain yang menggantikan posisi pelaku usaha sebelumnya yang telah mati, sehingga pada akhirnya tetap terdapat keseimbangan harga pasar yang wajar.

Dari sudut pandang konsumen adanya harga jual yang lebih rendah tentunya akan sangat menguntungkan. Konsumen tidak telalu peduli dengan adanya perang tarif yang dilakukan pelaku usaha. Apalagi dengan adanya kondisi perekonomian Indonesia yang masih belum pulih, sehingga terjadi perubahan pada pola konsumtif yang melahirkan smart consumer. Konsumen menjadi semakin peduli terhadap perubahan harga suatu produk dan tidak lagi menjadi konsumen yang fanatic terhadap suatu produk tertentu.

Berdasarkan pengetahuan pengguna jasa penerbangan Lion Air dan Citilink menjelaskan tentang penetapan tarif rendah dalam penentuan tarif tiket pada maskapai penerbangan adalah sebagai berikut:

Tabel III.4

Jawaban Responden Tentang Penetapan Tarif Rendah Dalam Penentuan Tarif Tiket Pada Maskapai Penerbangan

No	Jawaban Responden	Jumlah	Persentase %
1	Mengetahui	-	-
2	Tidak Mengetahui	12	100
Jumlah		12 orang	100 %

Sumber: Data Olahan, Tahun 2015

Pada tabel di atas dapat dijelaskan pengetahuan pengguna jasa penerbangan Lion Air dan Citilink menjelaskan tentang penetapan tarif rendah dalam penentuan tarif tiket pada maskapai penerbangan dapat dikatakan pengguna jasa tidak mengetahuinya, hal ini dapat dibuktikan bahwa dari hasil jawaban pengguna jasa penerbangan menjawab tidak mengetahui sebanyak 12 orang dari 12 responden atau 100 %. Hal tersebut dikarenakan penentuan tarif ditentukan berdasarkan pertimbangan dari jasa penerbangan itu sendiri.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Riau yang diwakilkan dengan Bapak Hadi Sasmito selaku pengawas menjelaskan bahwa penetapan tarif rendah dalam penentuan tarif tiket pada maskapai penerbangan adalah Dinas Perhubungan Provinsi Riau mengeluarkan peraturan tarif batas atas yang harus dipatuhi maskapai atau perusahaan penerbangan yang beroperasi di Bandara Internasional Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru, dimana tarif batas bawah diberlakukan sekurang-kurangnya sebesar 40% dari tarif batas atas.

Selanjutnya berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Novianti Harahap selaku Area Sales Manajer Lion Air, menyatakan bahwa penetapan tarif rendah dalam penentuan tarif tiket pada maskapai penerbangan adalah ditetapkan berdasarkan ketentuan yang berlaku yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan. Perhitungan tarif merupakan bagian yang tak terpisahkan dari manajemen harga dan pendapatan dari sebuah maskapai penerbangan. Beberapa hal yang dipertimbangkan:

- a) Bagaimaimana harga merupakan bagian dari marketing mix perusahaan
- b) Regulasi dan deregulasi, yang mencakup pajak, surcharge, dan biaya-biaya lain yang ditetapkan oleh Pemerintah
- c) Diseminasi informasi harga dan distribusi tiket, melalui agen, internet, atau sistem reservasi lainnya
- d) Pendapatan dari penjualan tempat duduk penumpang dan kargo
- e) Sistem harga tunggal atau berbeda untuk sub-kelas
- f) Tiektdiskon, termasuk high atau low season dan penawaran khusus
- g) Harga tanggapan dan inisiatif, termasuk perbaharuan harga untuk merespon pesaing dn perubahan kebijakan perusahaan mengenai penerapan harga.

Kemudian berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Ridwan selaku Direct Sales Manajer citilink Pekanbaru, menyatakan penetapan tarif rendah dalam penentuan tarif tiket pada maskapai penerbangan adalah ditetapkan

berdasarkan ketentuan yang berlaku yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan. Beberapa faktor yang mempengaruhi perhitungan tarif tiket, antara lain termasuk:

- a) Biaya pesawat terbang, yaitu harga sewa (leasing), jangka waktu kontrak, dan jenis pesawat dengan spesifikasi ekonomis, seperti kapasitas angkut dan konsumsi bahan bakar, yang tepat
- b) Biaya asuransi, yang dipengaruhi oleh jumlah armada, catatan keselamatan maskapai, dan catatan keselamatan dari Badan Nasional Keselamatan Transportasi
- c) Biaya perawatan pesawat, termasuk pemeliharaan, perbaikan, dan overhaul
- d) Biaya bahan bakar, termasuk harga minyak dunia, efektifitas konsumsi avtur, dan penggunaan teknologi penghematan avtur seperti winglet dan mesin baru
- e) Biaya awak pesawat, termasuk gaji, jam terbang, dan pelatihan dan biaya medis
- f) Biaya rutin, termasuk sewa kantor dan kebutuhan operasional lainnya.

Formula untuk penghitungan tarif didasarkan pada:

- 1) Harga sector atau harga titik-ke-titik, dimana pemerintah memberikan kebijakan kepada masing-masing maskapai untuk menentukan tarifnya sendiri dan terdapat banyak jenis harga untuk satu kota tujuan, dari harga normal sampai special

- 2) Sistem mileage, dimana untuk tarif pesawat berdasarkan pada jarak dalam satuan mileage dari suatu kota ke kota yang lain.

Tarif tiket penerbangan di Indonesia sendiri dibagi menjadi:

- 1) Tarif domestik yang berdasarkan pada keputusan Menteri Perhubungan KM No.26 Tahun 2010 Tentang Tarif Pesawat Kelas Ekonomi

- 2) Tarif internasional yang berdasarkan peraturan IATA

Dalam KM No.26 Tahun 2010, Bab II Pasal 2, mengenai Mekanisme

Penetapan Tarif disebutkan:

- 1) Tarif penumpangan pelayanan kelas ekonomi angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri dihitung berdasarkan komponen tarif jarak, pajak, iuran wajib asuransi dan biaya tuslah/tambahan (surcharge), yang merupakan tarif batas atas
- 2) Tarif jarak sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah besaran tarif per rute penerbangan per satu kali penerbangan, untuk setiap penumpang yang merupakan hasil perkalian antara tarif dasar jarak serta dengan memperhatikan kemampuan daya beli
- 3) Pajak sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah pajak pertambahan Nilai (PPN) yang dikenakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang perpajakan

- 4) Iuran wajib asuransi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah asuransi pertanggung jawaban kecelakaan penumpang yang dikenakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang dana pertanggung jawaban wajib kecelakaan penumpang yang besarnya ditetapkan oleh Peraturan Menteri Keuangan
- 5) Biaya tuslah/tambahan (surcharge) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan biaya yang dikenakan karena terdapat biaya-biaya tambahan yang dikeluarkan oleh badan usaha angkutan udara diluar perhitungan penetapan tarif jarak, yang penerapannya bersifat khusus yaitu karena kondisi dan waktu pemberlakuan tertentu, dan besarnya ditetapkan oleh Menteri dalam peraturan tersendiri.

Tarif dasar penumpang pelayanan ekonomi (KM No. 26/2010, pasal 12) ditetapkan dalam unit rupiah per penumpang per kilometer. Kelompok jarak terdekat, yaitu pesawat baling-baling dengan jarak tempuh kurang dari 150 km, memiliki tarif dasar tertinggi, yaitu Rp. 3200 per penumpang per kilometer. Kelompok jarak pesawat baling-baling diatur sampai dengan kelompok 451 sampai dengan 600 kilometer dengan tarif dasar terendah, yaitu Rp 2.440 per penumpang per kilometer. Demikian pula pesawat jet, kelompok jarak terdekat, yaitu 301 s/d 375 kilometer, memiliki tarif dasar tertinggi dengan Rp. 2.070 per penumpang per kilometer. Kelompok jarak terjauh, di atas 1.400 kilometer, memiliki tarif dasar terendah, yaitu Rp 1.190 per penumpang per kilometer.

Untuk biaya tuslah baru akan ditambahkan dalam tarif apabila terjadi hal-hal sebagai berikut (KM No.26/2010, Pasal 7):

- 1) Perubahan terhadap harga avtur mencapai lebih dari Rp 10.000 (sepuluh ribu rupiah)/Liter dalam jangka waktu tiga bulan berturut-turut
- 2) Perubahan terhadap nilai tukar rupiah dan harga komponen biaya lainnya yang menyebabkan perubahan total biaya operasi pesawat udara hingga paling sedikit 10 % dalam waktu tiga bulan berturut-turut

Dalam keadaan tertentu, antara lain karena penerbangan tanpa penumpang (hari raya), maka Menteri Perhubungan dapat menerapkan biaya tuslah/tambahan (surcharge). Perhitungan biayatuslah atau biaya tambahannya juga diatur berdasarkan tipe pesawat (baling-baling atau jet) dan jarak tempuh.

Semua maskapai penerbangan di Indonesia wajib mengikuti peraturan mengenai tarif batas atas, seperti tertera dalam Lampiran III kM No. 26 Tahun 2010 dengan penerapannya sesuai tingkat layanan yang dipilih, dan tarif dasar bawah seperti tercantum dalam PM No.91 Tahun 2014. Memang masih terjadi perdebatan antara lain oleh KPPU (komisi Pengawasan Persaingan Usaha) mengenai peraturan tarif batas atas dan tarif dasar bawah yang dinyatakan sebagai pelanggaran terhadap uU No 51/1999 mengenai Pencegahan Praktek Monopoli dan Persaingan Bisnis yang tidak sehat.

Begitu pula dengan penetapan biaya surcharge pada kondisi-kondisi tertentu. Pada UU No 5/1999 mengenai penetapan harga, pasal 5: Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya untuk menetapkan harga atas suatu barang dan atau jasa yang harus dibayar oleh konsumen atau pelanggan pada pasar bersangkutan yang sama. Padahal dari sisi pemerintah

sebagai regulator, peraturan-peraturan tersebut dimaksudkan untuk melindungi konsumen pengguna transportasi udara baik dari perang harga maupun dari penetapan harga berlebihan yang dilakukan oleh maskapai penerbangan. Ini nampaknya yang masih harus dibahas lebih lanjut oleh pihak-pihak yang berkepentingan agar dapat dicapai jalan keluar yang jelas, baik tidak melanggar dari sudut peraturan perundangan yang berlaku maupun juga bisa mengakomodir kepentingan pihak pelaku usaha.

Yang dimaksud dengan tarif atau fare adalah harga tiket pesawat udara yang harus dibayar oleh penumpang untuk suatu route penerbangan. Harga tersebut biasanya dicantumkan pada tiket yang diterbitkan, termasuk biaya dan segala persyaratan yang mengikatnya. Jumlah uang yang tertera pada tiket penerbangan terdiri dari beberapa komponen biaya yang harus dibayar oleh penumpang. Tarif penerbangan tersebut bukan tarif yang ditetapkan dan berlaku bagi masing-masing perusahaan penerbangan, tetapi tarif yang ditetapkan oleh pemerintah dan berlaku untuk seluruh perusahaan penerbangan domestic. Penetapan tarif oleh pemerintah dan berlaku untuk seluruh perusahaan penerbangan bertujuan agar tidak terjadi peraiangan harga antar perusahaan penerbangan. Untuk menarik perhatian dan merebut konsumen, perusahaan penerbangan dapat memberikan layanan yang sebaik mungkin kepada konsumen.

Dengan diberlakukannya UU No.5 Tahun 1999 merupakan salah satu tonggak penting dalam sistem perekonomian di Indonesia, yang menjadi salah satu instrument untuk memberlakukan sistem ekonomi pasar. Lebih dari 30 tahun dibawah rezim Orde Baru, Indonesia telah melakukan pembangunan di segala bidang khususnya pembangunan ekonomi. Hasil-hasil pembangunan tersebut dapat

terlihat baik dari sudut pandang indicator makro ekonomi seperti tingkat inflasi dan pertumbuhan ekonomi yang cukup tinggi, serta secara mikro dapat terlihat dari sector bisnis mengalami kemajuan pesat seperti sector property dan perbankan. Namun demikian kondisi kemajuan ini tidak diimbangi dengan perangkat perundang-undangan yang mengatur persaingan diantara mereka, sehingga akibatnya banyak pelaku usaha dalam menjalankan bisnisnya mengandalkan cara-cara yang tidak baik seperti menggunakan pengaruh kekuatan politik atau birokrasi pejabat atau elit politik yang juga terjun ke dunia bisnis sehingga seringkali dalam menjalankan kebijakan publiknya mendasarkan pada keuntungan pribadi atau kelompoknya.

Dengan adanya huku, kompetisi di Indonesia tentunya diharapkan hal-hal tersebut tidak terjadi lagi. Namun demikian efektifitas dari undang-undang ini dalam mencegah adanya praktek-praktek bisnis yang curang juga masih perlu dikaji dan masih menjadi bahan perdebatan. Sebagai contoh sebagian orang menganggap bahwa keberadaan hukum kompetisi di Indonesia dalam konteks globalisasi perdagangan merupakan salah satu cara bagi perusahaan-perusahaan yang berasal dari Negara-negara maju untuk melakukan penetrasi pasar ke Negara-negara berkembang. Tentunya pendapat ini masih merupakan bahan yang dapat diperdebatkan kebenarannya.

Berdasarkan pengetahuan pengguna jasa penerbangan Lion Air dan Citilink menjelaskan tentang kewajaran persaingan diskon dalam penentuan tarif tiket pada maskapai penerbangan di Kota Pekanbaru adalah sebagai berikut:

Tabel III.5

Jawaban Responden Tentang Kewajaran Persaingan Diskon Dalam Penentuan Tarif Tiket Pada Maskapai Penerbangan Di Kota Pekanbaru

No	Jawaban Responden	Jumlah	Persentase %
1	Wajar	12	100
2	Tidak Wajar	-	-
Jumlah		12 orang	100 %

Sumber: Data Olahan, Tahun 2015.

Pada tabel di atas dapat dijelaskan pengetahuan pengguna jasa penerbangan Lion Air dan Citilink menjelaskan tentang kewajaran persaingan diskon dalam penentuan tarif tiket pada maskapai penerbangan di Kota Pekanbaru, dapat dikatakan wajar saja, hal ini dapat dibuktikan bahwa dari hasil jawaban pengguna jasa penerbangan menjawab wajar sebanyak 12 orang dari 12 responden atau 100 %. Hal tersebut dikarenakan dengan adanya satu maskapai memberlakukan diskon maka maskapai lainnya akan juga melakukan hal yang sama.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Riau yang diwakili dengan Bapak Sasmito selaku pengawas menjelaskan bahwa persaingan diskon dalam penentuan tarif tiket pada maskapai penerbangan di Kota Pekanbaru adalah dimana terlihat dari penjualan harga tiket penerbangan dengan harga yang sangat murah jika dibandingkan dengan maskapai lainnya yang sama menggunakan tarif rendah yang telah ditetapkan oleh Menteri Perhubungan, dengan maksud untuk memaksa maskapai penerbangan lainnya mengikuti pola tarif murah tersebut dengan memberikan diskon dari tarif rendah yang seharusnya, sehingga berdampak pada keuntungan yang dapat diperoleh sehingga dikhawatirkan pihak maskapai akan menurunkan kualitas agar

maskapai penerbangan dapat tetap bertahan, jika kualitas pelayanan yang berkurang tentu hanya berdampak pada kepuasan pengguna jasa.

Selanjutnya berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Noviati Harahap selaku Area Sales Manajer Lion Air, menyatakan bahwa Persaingan diskon dalam penentuan tarif tiket pada maskapai penerbangan di Kota Pekanbaru adalah pada dasarnya suatu strategi yang dimiliki oleh maskapai Lion Air untuk menarik konsumen dengan banyal, untuk tertarik memilih pelayanan penerbangan dengan menggunakan maskapai penerbangan lion air.

Kemudian berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Ridwan selaku Direct Sales Citilink Pekanbaru, menyatakan Persaingan diskon dalam penentuan tarif tiket pada maskapai penerbangan di Kota Pekanbaru adalah dimana persaingan diskon dilakukan hanya untuk menarik konsumen menggunakan pelayanan penerbangan dan itu hanya berupa kebijakan.

Mengenai Tarif dalam penerbangan, diatur dalam UURI Nomor 1 tahun 2009 yaitu pasal 126 dengan pasal 130 yang menjadi payung hukum dari kebijakan dan pengaturan teknis dalam hal tarif angkutan udara. Peraturan turunan yang berkaitan dengan hal tarif ini diantaranya kebijakan dari Menteri Perhubungan pada tanggal 1 Febuari 2002 melalui SK Nomor KM 8 Tahun 2002 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Penumpang Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri Kelas Ekonomi dan SK Nomor KM 9 Tahun 2002 tentang Tarif Penumpang Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri Kelas Ekonomi.

Pasal 126 Undang-Undang RI No.1 Tahun 2009, menjelaskan bahwa:

- (1) Tarif angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri terdiri atas tarif angkutan penumpang dan tarif angkutan kargo
- (2) Tarif angkutan penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas golongan tarif pelayanan kelas ekonomi dan non-ekonomi.
- (3) Tarif penumpang pelayanan kelas ekonomi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan komponen: a. tarif ; b.pajak; c.iuran wajib asuransi; dan d. biaya tuslah/tambahan (surcharge)

Situasi yang nyata yang terjadi dalam persaingan usaha pada bisnis jasa transportasi udara menunjukkan adanya persaingan tidak sehat karena adanya praktek predatory price yang seringkali diberlakukan oleh operator atau pelaku usaha pada masa-masa low season. Disatu sisi hal ini sangat diterima baik oleh konsumen, akan tetapi disisi lain, muncul kekhawatiran bahwa harga yang murah akan menurunkan kualitas pelayanan bahkan akan menurunkan standar pada pemeliharaan pesawat terbang yang cukup tinggi. Kekhawatiran ini cukup beralasan karena penerbangan selalu memiliki resiko tinggi terhadap terjadinya kecelakaan apabila tidak dimaintain sebagaimana mestinya akibat murahnya harga jual tiket.

Salah satu perlindungan utama bagi konsumen jasa angkutan udara adalah pertarifan yang wajar. Akan tetapi masalah pertarifan bukanlah suatu hal yang sederhana dan buka sekedar menetapkan suatu tarif dengan begitu saja tapi harus melihat faktor-faktor penentu yang berpengaruh atas tinggi rendahnya tarif.

Mengenai unsure pertarifan tiga aspek perlu dikemukakan yaitu:

a. Sistem angkutan udara

Sistem angkutan udara adalah sistem yang berdasarkan pada kebijakan pokok mengenai angkutan udara, yang kemudian menjabarkan kebijaksanaan tersebut dalam bentuk pengaturan mengenai “airline system” di Indonesia, struktur rute-rute penerbangan dan pembinaan industry angkutan udara. Indonesia menganut suatu multi-airline system. Sistem demikian memerlukan struktur rute yang adil bagi semua perusahaan penerbangan, dalam arti bahwa semua perusahaan penerbangan harus mempunyai kesempatan yang sama untuk dapat beroperasi dengan ekonomis.

b. Kompetisi

Kompetisi yang ideal adalah kompetisi yang diatur dan dibina, sehingga akan menguntungkan pihak-pihak yang terlibat, karena akan menghasilkan suatu tarif yang wajar, suatu pelayanan yang mengikuti tolok ukur yang ditetapkan dan perlindungan bagi konsumen yang memuaskan

c. Tarif yang wajar

Perhitungan tarif suatu perusahaan penerbangan merupakan suatu pekerjaan yang memerlukan keahlian, apalagi kalau yang dikehendaki adalah suatu tarif yang wajar, yaitu tidak merugikan bagi perusahaan penerbangan akan tetapi tidak terlampaui berat bagi konsumen. Suatu tarif yang ideal, yaitu tarif yang dapat dijangkau oleh rakyat banyak (bisa dikatakan 20% dari seluruh penduduk

Indonesia), yang ditentukan oleh faktor-faktor diluar kekuasaan perusahaan penerbangan yaitu kondisi perekonomian pada umumnya.

Suatu sistem perlindungan hukum bagi konsumen jasa angkutan udara adalah suatu sistem yang terdiri dari peraturan-peraturan dan prosedur yang mengatur semua aspek yang baik langsung maupun tidak langsung mengenai kepentingan konsumen jasa angkutan udara. Perlindungan hukum terhadap penumpang harus dianggap sebagai hak yang paling hakiki yang harus disadari baik oleh penumpang sendiri maupun pihak penyelenggara penerbangan dan juga pemerintah. Tujuan perlindungan konsumen adalah meningkatkan kesadaran, kemampuan, dan kemandirian konsumen untuk melindungi diri, mengangkat harkat dan martabat konsumen dengan cara menghindarkannya dari akses negatif pemakaian barang dan/ atau jasa, meingkatkan pemberdayaan konsumen dalam memilih, menentukan dan menuntut hak-haknya sebagai konsumen, menciptakan sistme perlindungan konsumen yang mengandung unsure kepastian hukum dan keterbukaan informasi serta akses untuk mendapatkan informasi, menumbuhkan kesadaran pelaku usah mengenai pentingnya perlindungan konsumen sehingga tumbuh sikap yang jujur dan bertanggung jawab dalam berusaha, meningkatkan kualitas barang dan/ atau jasa yang menjamin kelangsungan usaha produksi barang dn/ atau jasa, kesehatan, kenyamanan, keamanan dan keselamatan konsumen.

Berdasarkan pembahasan tersebut di atas, dapat penulis jelaskan bahwa penentuan tarif tiket pada maskapai penerbangan Lion Air dan Citilink di Kota Pekanbaru Ditinjau Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Tidak Sehat adalah dimana ditentukan dari tarif

batas bawah diberlakukan sekurang-kurangnya sebesar 40% dari tarif batas atas, hal tersebut telah ditetapkan oleh Menteri Perhubungan dan semua maskapai penerbangan harus mengikutinya, namun peraturan tarif batas dan tarif dasar bahwa dapat dinyatakan sebagai pelanggaran terhadap UU No.5 tahun 1999 dan begitu pula dengan penetapan biaya surcharge atau penentuan biaya tambahan/tuslah pada kondisi-kondisi tertentu yang bertentangan dengan ketentuan Pasal 5 UU No.5 Tahun 1999 dimana Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya untuk menetapkan harga atas suatu barang dan atau jasa yang harus dibayar oleh konsumen atau pelanggan pada pasar bersangkutan yang sama.

B. Permasalahan Yang Timbul Dalam Penentuan Tarif Tiket Pada Maskapai Penerbangan Di Kota Pekanbaru

Akibat hukum adalah akibat suatu tindakan yang dilakukan untuk memperoleh suatu akibat yang dikehendaki oleh pelaku dan yang diatur oleh hukum. Tindakan yang dilakukannya merupakan tindakan hukum yakni tindakan yang dilakukan guna memperoleh sesuatu akibat yang dikehendaki hukum. Lebih jelas lagi bahwa akibat hukum adalah segala akibat yang terjadi dari segala perbuatan hukum yang dilakukan oleh subyek hukum terhadap obyek hukum atau akibat-akibat lain yang disebabkan karena kejadian-kejadian tertentu oleh hukum yang bersangkutan telah ditentukan atau dianggap sebagai hukum.

Suatu akibat yang ditimbulkan oleh adanya suatu hubungan hukum. Suatu hubungan hukum memberikan hak dan kewajiban yang telah ditentukan oleh

undang-undang, sehingga kalau dilanggar akan berakibat, bahwa orang yang melanggar itu dapat dituntut.

Pada prinsipnya seorang pelaku usaha bebas untuk menentukan sendiri pihak penjual atau pembeli atau pemasok suatu produk di Pasar sesuai dengan berlakunya hukum pasar. Karena itu, dilarang setiap perjanjian yang bertentangan dengan kebebasan tersebut dan dapat mengakibatkan timbulnya persaingan usaha tidak sehat. Konsumen sebagai pemakai manfaat barang dan/atau jasa berhak mendapatkan perlindungan dari bahaya yang mungkin timbul akibat dari pemakainya barang dan/atau jasa tersebut. Saat ini hubungan yang sering terjadi antara pelaku usaha dengan konsumen hanya sekedar kesepakatan lisan mengenai harga dan barang dan/atau jasa, tanpa diikuti atau ditindak lanjuti dengan suatu bentuk perjanjian tertulis yang ditandatangani oleh para pihak yang bersangkutan.

Berdasarkan ketentuan Pasal 4 ayat 1 dan 2 Undang-Undang Nomor 5 tahun 1999 Tentang larangan praktek monopoli dan persaingan usaha tidak sehat menjelaskan bahwa:

1. Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha lain untuk secara bersama-sama melakukan pengusahaan produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan persaingan usaha tidak sehat.
2. Pelaku usaha patut diduga karena dianggap secara bersama-sama melakukan pengusahaan produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa sebagaimana yang dimaksud ayat (1) apabila 2 (dua) atau 3 (tiga) pelaku usaha atau kelompok pelaku usaha menguasai lebih dari 75 %

(tujuh puluh lima persen) pangsa pasar satu jenis barang atau jasa tertentu.

Berdasarkan pengetahuan pengguna jasa penerbangan Lion Air dan Citilink menjelaskan tentang layanan yang diberikan kepada masyarakat selaku konsumen dengan adanya penentuan tarif rendah pada maskapai Penerbangan adalah sebagai berikut:

Tabel III.6

Jawaban Responden Tentang Pelayanan Yang Diberikan Kepada Masyarakat Selaku Konsumen Dengan Adanya Penentuan Tarif Rendah Pada Maskapai Penerbangan

No	Jawaban Responden	Jumlah	Persentase %
1	Baik	3	25
2	Tidak Baik	9	75
	Jumlah	12 orang	100%

Sumber: Data Olahan, Tahun 2015

Pada tabel di atas dapat dijelaskan pengetahuan pengguna jasa penerbangan Lion Air dan Citilink menjelaskan tentang pelayanan yang diberikan kepada masyarakat selaku konsumen dengan adanya penentuan tarif rendah pada maskapai penerbangan, dapat dikatakan tidak baik, hal ini dapat dibuktikan bahwa dari hasil jawaban pengguna jasa penerbangan menjawab tidak baik sebanyak 9 orang dari 12 responden atau 75 %. Hal tersebut dikarenakan dengan adanya tarif yang murah pastinya akan mengindikasikan penurunan terhadap pelayanan.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Riau yang diwakilkan dengan Bapak Hadi Sasmito selaku pengawas

menjelaskan bahwa pelayanan yang diberikan kepada masyarakat selaku konsumen dengan adanya penentuan tarif rendah pada Maskapai Penerbangan adalah pada dasarnya pelayanan akan semaksimal mungkin memberikan pelayanan yang baik sesuai dengan harga yang telah ada.

Selanjutnya berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Novianti Harahap selaku Area Sales Manager Lion Air, menyatakan bahwa pelayanan yang diberikan kepada masyarakat selaku konsumn dengan adanya penentuan tarif rendah pada Maskapai Penerbangan adalah telah disesuaikan dengan pelayanan yang ada di pihak lion air.

Kemudian berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Ridwan selaku Direct Sales Manajer Citilink Pekanbaru, menyatakan pelayanan yang diberikan kepada masyakarat selaku konsumen dengan adanya penentuan tarif rendah pada Maskapai Penerbangan adalah pelayanan yang diberikan telah semaksimal mungkin dilakukan dengan disesuaikan dengan ketentuan dan biaya penerbangan.

Dunia usaha merupakan suatu dunia yang boleh dikatakan tidak dapat berdiri sendiri. Banyak aspek dari berbagai macam dunia lainnya turut terlibat langsung maupun tidak langsung dengan dunia usaha ini. Keterkaitan tersebut kadangkala tidak memberikan prioritas atas dunia usaha, yang pada akhirnya membuat dunia usaha harus tunduk dan mengikuti rambu-rambu yang ada dan seringkali bahkan mengutamakan dunia usaha sehingga mengabaikan aturan-aturan yang ada. Monopoli menggambarkan suatu keadaan dimana terdapat seseorang atau sekelompok orang yang menguasai suatu bidang tertentu secara mutlak, tanpa memberikan kesempatan kepada orang lain untuk ikut ambil bagian.

Berdasarkan pengetahuan pengguna jasa penerbangan Lion Air dan Citilink menjelaskan tentang persaingan harga tiket antar maskapai penerbangan akan merugikan maskapai penerbangan lainnya adalah sebagai berikut:

Tabel III.7

Jawaban Responden Tentang Persaingan Harga Tiket Antar Maskapai Penerbangan Akan Merugikan Maskapai Penerbangan Lainnya

No	Jawaban Responden	Jumlah	Persentase %
1	Merugikan	8	66.7
2	Tidak Merugikan	4	33.3
	jumlah	12 orang	100 %

Sumber: Data Olahan, Tahun 2015

Pada tabel di atas dapat dijelaskan pengetahuan pengguna jasa penerbangan Lion Air dan Citilink menjelaskan tentang persaingan harga tiket antar maskapai penerbangan akan merugikan maskapai penerbangan lainnya, dapat dikatakan merugikan, hal ini dapat dibuktikan bahwa dari hasil jawaban pengguna jasa penerbangan menjawab merugikan sebanyak 8 orang dari 12 responden atau 66.7%, sedangkan yang tidak menjawab merugikan sebanyak 4 orang dari 12 orang responden atau 33.3%. hal tersebut dikarenakan persaingan harga tarif penerbangan merupakan suatu kebijakan dari setiap maskapai untuk menarik konsumen sehingga apabila konsumen tertarik dengan tarif tersebut maka minat dari konsumen akan beralih terhadap maskapai tersebut.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Riau yang diwakilkan dengan Bapak Hadi Sasmito selaku pengawas menjelaskan bahwa persaingan harga tiket antar maskapai penerbangan akan merugikan maskapai penerbangan lainnya adalah pada dasarnya tidak merugikan,

namun dengan adanya tarif harga yang rendah tersebut dapat membuat suatu kecenderungan konsumen mencari harga yang murah, jadi hal tersebut juga suatu kebijakan dari setiap maskapai untuk mengantisipasi hal tersebut.

Selanjutnya berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Novianti Harahap selaku Area Sales Manager Lion Air, menyatakan bahwa harga tiket antar maskapai penerbangan akan merugikan maskapai penerbangan lainnya adalah pada dasarnya tidak merugikan dikarenakan hal tersebut merupakan suatu bentuk risiko yang diambil oleh setiap maskapai.

Kemudian berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Ridwan selaku Direct Sales Manager Citilink Pekanbaru, menyatakan harga tiket antar maskapai penerbangan akan merugikan maskapai penerbangan lainnya adalah pada dasarnya tidak merugikan dikarenakan hal tersebut merupakan suatu bentuk risiko yang diambil oleh setiap maskapai.

Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) adalah sebuah lembaga independen di Indonesia yang dibentuk untuk memenuhi amanat Undang-Undang No.5 Tahun 1999 tentang larangan praktek monopoli dan persaingan usaha tidak sehat. KPPU menjalankan tugas untuk mengawasi tiga hal yaitu:

1. Perjanjian yang dilarang, yaitu melakukan perjanjian dengan pihak lain untuk secara bersama-sama mengontrol produksi dan/atau pemasaran barang dan/atau jasa yang dapat menyebabkan praktek monopoli dan/atau persaingan usaha tidak sehat seperti perjanjian penetapan harga, diskriminasi harga, boikot, perjanjian tertutup, oligopoly, predatory pricing, pembagian wilayah, kartel, trust (perseku-

tuan), dan perjanjian dengan pihak luar negeri yang dapat menyebabkan persaingan usaha tidak sehat

2. Kegiatan yang dilarang, yaitu melakukan kontrol produksi dan/atau pemasaran melalui pengaturan pasokan, pengaturan pasar yang dapat menyebabkan praktek monopoli dan/atau persaingan usaha tidak sehat
3. Posisi dominan, pelaku usaha yang menyalahgunakan posisi dominan yang dimilikinya untuk membatasi pasar, menghalangi hak-hak konsumen, atau menghambat bisnis pelaku usaha lain. Dalam pembuktian, KPPU menggunakan unsure pembuktian per se illegal, yaitu sekedar membuktikan ada tidaknya perbuatan, dan pembuktian rule of reason, yang selain mempertanyakan eksistensi perbuatan juga melihat dampak yang ditimbulkan.

Pasal 15 ayat (3) Undang-undang No.5 Tahun 1999 menyatakan bahwa:

“Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian mengenai harga atau potongan harga tertentu atas barang dan/atau jasa yang memuat persyaratan bahwa pelaku usaha yang menerima barang dan/atau jasa dari usaha pemasok:

- a. Harus bersedia membeli barang dan/atau jasa lain dari pelaku usaha pemasok atau
- b. Tidak akan membeli barang dan/atau jasa yang sama atau sejenis dari

pelaku usaha lain yang menjadi pesaing dari pelaku usaha pemasok

Dengan kata lain, apabila pelaku usaha ingin mendapatkan harga diskon untuk produk tertentu yang dibelinya dari pelaku usaha lain, pelaku usaha harus bersedia membeli produk lain dari pelaku usaha tersebut atau tidak akan membeli produksi yang sama atau sejenis dari pelaku usaha lain yang menjadi pesaing. Akibat yang mungkin muncul dari perjanjian diatas, khususnya mengenai adanya kewajiban bagi pelaku usaha yang menerima produk lain dari pelaku usaha pemasok sebenarnya sama dengan akibat yang ditimbulkan oleh tying agreement, yaitu menghilangkan hak pelaku usaha untuk secara bebas memilih produk yang ingin mereka beli, dan membuat pelaku usaha harus membeli produk yang sebenarnya tidak dibutuhkan oleh pelaku usaha tersebut.

Berdasarkan pengetahuan pengguna jasa penerbangan Lion Air dan Citilink menjelaskan tentang permasalahan yang timbul dalam penentuan tarif tiket maskapai penerbangan di Kota Pekanbaru adalah sebagai berikut:

Tabel III.8

Jawaban Responden Tentang Permasalahan Yang Timbul Dalam Penentuan Tarif Tiket Pada Maskapai Penerbangan Di Kota Pekanbaru

No	Jawaban Responden	Jumlah	Persentase %
1	Ada	0	0
2	Tidak Ada	12	100
Jumlah		12 orang	100 %

Sumber: Data Olahan, Tahun 2015

Pada tabel di atas dapat dijelaskan pengetahuan pengguna jasa penerbangan Lion Air dan Citilink menjelaskan tentang permasalahan yang timbul dalam penentuan tarif tiket pada maskapai penerbangan di Kota Pekanbaru, dapat dikatakan tidak ada, hal ini dapat dibuktikan bahwa dari hasil

jawaban pengguna jasa penerbangan menjawab tidak ada sebanyak 12 orang dari 12 responden atau 100%. Hal tersebut dikarenakan permasalahan yang timbul dalam penentuan tarif tiket pada maskapai penerbangan di Kota Pekanbaru yaitu menimbulkan konsumtif pengguna terhadap maskapai.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Riau yang diwakilkan dengan Bapak Hadi Sasmito selaku pengawas menjelaskan bahwa permasalahan yang timbul dalam penentuan tarif tiket pada maskapai penerbangan di Kota Pekanbaru adalah didasarkan kepada kecenderungan konsumen terhadap tarif penerbangan yang murah yang dapat berindikasi dominannya pemakaian jasa penerbangan dengan harga yang terjangkau sehingga permasalahannya akan timbul kebijakan dari setiap maskapai penerbangan lainnya untuk mencari solusi agar konsumen tetap bertahan pada jasa penerbangannya sehingga bisa mengakibatkan berkurangnya pelayan yang diberikan oleh maskapai.

Selanjutnya berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Novianti Harahap selaku Area Sales Manajer Lion Air, menyatakan permasalahan yang timbul dalam penentuan tarif tiket pada maskapai penerbangan di Kota Pekanbaru adalah dimana permasalahan tidak ada, kemungkinan dengan adanya tarif rendah dari suatu maskapai mengakibatkan maskapai lain mencari solusi untuk mengantisipasi hal tersebut.

Kemudian berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Ridwan selaku Direct Sales Manajer Citilink Pekanbaru, menyatakan permasalahan yang timbul dalam penentuan tarif tiket pada maskapai penerbangan di Kota Pekanbaru adalah

pada dasarnya tidak ada, hanya mungkin dengan adanya penentuan tarif yang sangat rendah mengakibatkan pengaruh terhadap konsumen, karena pasti konsumennya mencari yang murah dan terjangkau.

Pertumbuhan industri penerbangan melonjak tajam dalam satu decade terakhir di Indonesia. Sejumlah armada bersaing ketat merebut pasar domestic dan regional. Pemerintah harus tegas dan konsisten menegakkan aturan agar menciptakan kenyamanan dan persaingan sehat. Konsumen diharapkan lebih untuk memilih penerbangan yang memberikan prioritas pada keamanan dan pelayanan. Dalam perjalanan industri penerbangan, beberapa maskapai yang cukup fenomenal tersingkir dalam persaingan. Hal ini diakibatkan karena beberapa hal, termasuk ketergantungan pada kredit luar negeri, kurangnya perhatian terhadap standar keselamatan, manajemen yang kurang baik dari pihak pemilik keluarga, maupun ketidak-sanggupan dalam memposisikan diri di antara persaingan LCC dan maskapai layanan penuh.

Berdasarkan pengetahuan pengguna jasa penerbangan Lion Air dan Citilink menjelaskan tentang akibat hukum yang timbul atas persaingan tidak sehat dalam penentuan tarif tiket pada maskapai adalah sebagai berikut:

Tabel III.9

Akibat Hukum Yang Timbul Atas Persaingan Tidak Sehat Dalam Penentuan Tarif Tiket Pada Maskapai

No	Jawaban Responden	Jumlah	Persentase %
1	Mengetahui	-	-
2	Tidak Mengetahui	12	100
Jumlah		12 orang	100 %

Sumber : Data Olahan, Tahun 2015

Pada tabel di atas dapat dijelaskan pengetahuan pengguna jasa penerbangan Lion Air dan Citilink menjelaskan tentang akibat hukum yang timbul atas persaingan tidak sehat dalam penentuan tarif tiket pada maskapai, dapat dikatakan pengguna jasa penerbangan tidak mengetahui, hal ini dapat dibuktikan bahwa dari hasil jawaban tidak mengeyahui sebanyak 12 orang dari 12 responden atau 100%. Hal tersebut dikarenakan persaingan terhadap penentuan tarif tersebut merupakan kebijakan dari perusahaan maskapai, sehingga tidak akan mempengaruhi kebijakan maskapai lainnya.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Riau yang diwakilkan dengan Bapak Hadi Sasmito selaku pengawas menjelaskan bahwa akibat hukum yang timbul atas persaingan tidak sehat dalam penentuan tarif tiket pada maskapai penerbangan di Kota Pekanbaru adalah adanya pelanggaran terhadap ketentuan penerbangan seta larangan praktek monopoli dan persaingan tidak sehat dalam penentuan tarif, yang disebabkan konsumen atau masyarakat akan lebih dominan menggunakan tarif penerbangan yang diberikan oleh satu maskapai yang lebih murah dan terjangkau sehingga penggunaan posisi dominans tersebut sangat mempengaruhi terhadap maskapai

lainnya yang tidak menggunakan pola diskon dari tarif rendah penerbangan yang telah ditentukan oleh peraturan penerbangan.

Selanjutnya berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Novianti Harahap selaku Area Sales Manajer Lion Air, menyatakan akibat Hukum yang timbul atas persaingan tidak sehat dalam penentuan tarif tiket pada maskapai penerbangan adalah timbul suatu pengaruh terhadap konsumen terhadap penggunaan suatu maskapai yang diakhirnya akan menyebabkan dominannya konsumen terhadap satu penerbangan.

Kemudian berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Ridwan selaku Direct Sales Manajer Citilink Pekanbaru, menyatakan akibat hukum yang timbul atas persaingan tidak sehat dalam penentuan tarif tiket pada maskapai penerbangan adalah timbul suatu pengaruh terhadap konsumen terhadap penggunaan suatu maskapai yang diakhirnya akan menyebabkan dominannya konsumen terhadap satu penerbangan.

Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 mengatur tentang posisi dominan. Undang-undang ini mengartikan posisi dominan sebagai keadaan dimana pelaku usaha tidak mempunyai pesaing yang berarti di pasar bersangkutan dalam kaitan dengan pangsa pasar yang dikuasai, atau pelaku usaha mempunyai posisi tertinggi di antara pesaingnya dipasar bersangkutan dalam kaitan dengan kemampuan untuk menyesuaikan pasokan atau permintaan barang atau jasa tertentu. Rumusan tersebut menggunakan dua pendekatan. Pertama, posisi dominan terlihat dari pangsa pasar yang dimiliki satu pelaku usaha/ satu kelompok pelaku usaha terhadap pelaku usaha saingannya (kriteria struktur pasar). Kedua, adalah dengan

melihat kemampuannya untuk memimpin penentuan harga barang/jasa sehingga apa yang dilakukannya menjadi acuan bagi pelaku-pelaku usaha pesaingnya (kriteria perilaku). UU No. 5 Tahun 1999 mengkombinasikan penggunaan dua pendekatan ini bersama-sama.

Pasal 25 Ayat (2) menyatakan, satu pelaku usahasatu kelompok pelaku usaha memiliki posisi dominan apabila menguasai 50% atau lebih pangsa pasar satu jenis barang atau jasa tertentu. Jika ada dua atau tiga pelaku usaha atau kelompok pelaku usaha, posisi domiannya ditentukan dari penguasaan pangsa pasar sebesar 75% atau lebih. Posisi demikian berpotensi mengakibatkan si pelaku usaha tidak lagi mempunyai pesaing yang berarti dalam pasar yang bersangkutan.

Namun, posisi dominan tidak serta merta merupakan pelanggaran. Yang penting, posisi dominan ini tidak disalahgunakan. Perilaku penyalahgunaan posisi dominan dinyatakan dalam Pasal 25 Ayat (1) yaitu jika pelaku usaha secara langsung atau tidak langsung:

1. Menetapkan syarat-syarat perdagangan dengan tujuan untuk mencegah dan atau menghalangi konsumen memperoleh barang dan atau jasa yang bersaing, baik dari segi harga maupun kualitas
2. Membatasi pasar dan pengembangan teknologi
3. Menghambat pelaku usaha lain yang berpotensi menjadi pesaing untuk memasuki pasar yang bersangkutan

Jadi berdasarkan pembahasan tersebut diatas, dapat penulis katakana bahwa akibat hukum yang timbul atas persaingan tidak sehat dalam penentuan

tarif tiket pada maskapai penerbangan Lion Air dan Citilink di Kota Pekanbaru adalah adanya pelanggaran terhadap ketentuan penerbangan serta larangan praktek monopoli dan persaingan tidak sehat dalam penentuan tarif, yang disebabkan konsumen atau masyarakat akan lebih dominan menggunakan tarif penerbangan yang diberikan oleh satu maskapai yang lebih murah dan terjangkau sehingga penggunaan posisi dominan tersebut sangat mempengaruhi terhadap maskapai lainnya yang tidak menggunakan pola diskon dari tarif rendah penerbangan yang telah ditentukan oleh peraturan penerbangan.



Dokumen ini adalah Arsip Milik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan tersebut diatas, maka dapat disimpulkan bahwa:

1. Penentuan tarif tiket pada maskapai penerbangan Lion Air dan Citilink di Kota Pekanbaru ditinjau Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang larangan praktek monopoli dan persaingan tidak sehat adalah dimana ditentukan dari tarif batas bawah diberlakukan sekurang-kurangnya sebesar 40% dari tarif batas atas, hal tersebut telah ditetapkan oleh Menteri Perhubungan dan semua maskapai penerbangan harus mengikutinya, namun dugaan indikasi pelanggaran terhadap UU No 5 Tahun 1999 dan begitu pula dengan penetapan biaya surcharge atau penentuan biaya tambahan/tuslah pada kondisi-kondisi tertentu yang bertentangan dengan ketentuan Pasal 5 UU No 5 Tahun 1999 dimana Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya untuk menetapkan harga atas suatu barang dan atau jasa yang harus dibayar oleh konsumen atau pelanggan pada pasar bersangkutan yang sama.
2. Permasalahan yang timbul dalam penentuan tarif tiket pada maskapai penerbangan Lion Air dan Citilink Di Kota Pekanbaru adalah didasarkan kepada kecenderungan konsumen terhadap tarif penerbangan yang murah yang dapat berindikasi dominannya pemakaian jasa penerbangan dengan harga yang terjangkau dan penggunaan posisi dominan tersebut sangat

mempengaruhi terhadap maskapai lainnya yang tidak menggunakan pola diskon dari tarif rendah penerbangan yang telah ditentukan oleh peraturan penerbangan sehingga permasalahannya akan timbul kebijakan dari setiap maskapai penerbangan lainnya untuk mencari solusi agar konsumen tetap bertahan pada jasa penerbangannya, dan bisa mengakibatkan berkurangnya pelayanan yang diberikan oleh maskapai.

B. Saran

Selanjutnya atas kesimpulan tersebut di atas, dapat disarankan bahwa:

1. Sebaiknya kepada Menteri Perhubungan memperbaiki kembali aturan yang mengatur mengenai penetapan tarif bawah penerbangan, dan membuat suatu aturan yang transparan mengenai pemberian diskon pemotongan tarif penerbangan setiap maskapai.
2. Sebaiknya setiap maskapai penerbangan tidak melakukan hal yang sangat merugikan maskapai lainnya dengan adanya perang tarif penerbangan, sehingga tidak terjadi adanya posisi dominan dalam persaingan usaha.

DAFTAR KEPUSTAKAAN

A. Buku-buku

Abdul Hakim, Analisa dan Perbandingan *Undang-undang Antimonopoli: Undang-undang laranga praktek monopoli dan persaingan usaha Tidak sehat di Indonesia*, Elex Computationdo, Jakarta, 1999

Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Niaga, Penerbit Citra Aditya Bhakti, Bandung, 1998

Arti Penting dan strategis multimoda pengangkutan niaga di Indonesia, dalam perspektif hukum bisnis di era globalisasi ekonomi, Penerbit Genta Press, Yogyakarta, 2007

Ahmad Yani dan Gunawan Widjaja, Anti Monopoli, Rajawali Pers, Jakarta, 2006

Arie Siswanto, Hukum Persaingan Usaha, Penerbit Ghalia Indonesia, Jakarta, 2002.

Bambang Sungguto, Metodologi Penelitian Hukum, PT. Raja Grafindo, Jakarta, 2005

Gunawan Widjaja dan Ahmad Yani, Hukum Tentang Perlindungan Konsumen, Gramedia Pustaka, Jakarta 2001

Hermansyah, Pokok-Pokok Hukum Persaingan usaha Di Indonesia, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2008

HMN. Purwosutjipto, Pengertian Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia 3: Hukum Pengangkutan, Penerbit Djambatan, Jakarta, 2003

K. Martono, Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Penerbit Alumni, Bandung, 1987

Pengantar Hukum Udara Nasional dan internasional, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2007

Lestari Ningrum, Usaha Perjalanan Wisata Dalam Perspektif Hukum Bisnis, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2004

Munir Faudy, Hukum Anti Monopoli; Menyongsong Era Persaingan Sehat, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1999

Mustafa Kamal Rokan, Hukum Persaingan Usaha Teori dan Praktiknya Di Indonesia, Rajawali pers, Jakarta, 2012

Normin S, Pokok-Pokok Pikiran Tentang Hukum Persaingan Usaha, Blips, Jakarta, 2001

Rachamadi Usman, Hukum Persaingan Usaha di Indonesia, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2004

Ridwan Khairandy, Machsun Tabroni, Ery Arifuddin, dan Djohari Santoso, Pengantar Hukum Dagang Indonesia, Jilid 1, Gama Media, Yogyakarta, 1999.

Sri Resdjeki Hartono, Pengangkutan Dan Hukum Pengangkutan Darat, Seksi Hukum Dagang FH UNDIP, Semarang

Suhasril dan Mohammad Taufik Makarao, Hukum Larangan Praktik Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat Di Indonesia, Penerbit Ghalia Indonesia, Bogor 2010

Sution Usman Adji, Dkk, Hukum Pengangkutan di Indonesia, PT Rineka Cipta, Jakarta, 1991

Soerjono Soekanto, Pengantar Penelitian Hukum, UI Press, Jakarta, 2004

B. Jurnal/Makalah

Ningrum Natasya Sirait, "Predatory Pricing Dalam Hukum Persaingan dan Pengaturan Dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999", Jurnal Hukum Bisnis, Vol.23, No.1, YPBH, Jakarta, 2004

R.B. Suharto, Konglomerat dan Relevansi UU Antimonopoli di Indonesia, Jurnal Hukum Bisnis, Jakarta, Vol.4, 1998

Setya Yudha Indraswara, "Habis Terang Terbitlah Tarif, www.kompas.com, diakses terakhir tanggal 27 November 2009

C. Peraturan Perundang-undangan

Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli

D. Kamus

Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Kamus Besar Bahasa Indonesia,

Cetakan ketujuh edisi II, Balai Pustaka, Jakarta, 1996

E. Internet

<http://sinta.ukdw.ac.id/sinta/resources/sintarv/.../intri.pdf> diakses pada tanggal 18 febuari 2015

<http://dishubkomintel.acehprov.go.id/index.php/news/read2015/01/09/25/penetapan-tarif-batas-bawah-angkutan-udara.html>

<http://ukdvw.ac.id/sinta/resources/sintarv/././intro.pdf>. Diakses pada tanggal 25 februari 2015

<http://waterforgep.blogspotcom/2011/01/fungsi-dan-manfaat-transportasi.html>
diakses pada tanggal 20 november 2013

<http://hmna-zivilian.faa.im/pengertian-persaingan-kontravensi-dan-pe.xhtml>,
diakses pada tanggal 1 maret 2015

<http://artikata.com/arti-340001-maskapai.html>, diakses pada tanggal 1 maret 2015

<http://www.kajianpustaka.com/2012/10/pengertian-dan-fungsi-transportasi.html>

<http://elhavidz.blogspot.co.id/2015/03/definisi-hukum-pengangkutan.html>

<http://penerbang.1.blogspot.co.id/2012/12/pengertian-maskapai-penerbangan.html>

<http://bumntrack.co.id/tarif-batas-bawah-vs-keselamatan-penerbangan/>diakses
pada tanggal 5 November 2015

<http://wikimedia.blogspot.co.id/2010/04/pengertian-tarif-penerbangan.html>,
diakses pada tanggal 1 November 2015

[http://kantongilmuhukum.blogspot.co.id/2015/05/pengertian-peristiwa-hukum-
dan-akibat.html](http://kantongilmuhukum.blogspot.co.id/2015/05/pengertian-peristiwa-hukum-dan-akibat.html), diakses pada tanggal 2 November 2015

[http://www.beritasatu.com/fokus/106479-industri-penerbangan-yang-kian-
kompetitif.html](http://www.beritasatu.com/fokus/106479-industri-penerbangan-yang-kian-kompetitif.html), diakses pada tanggal 14 desember 2015

[http://www.siperbahan.com/read/2209/kompetisi-dalam-industri-penerbangan-di-
indonesia#sthash.odnBsmIT.dpuf](http://www.siperbahan.com/read/2209/kompetisi-dalam-industri-penerbangan-di-indonesia#sthash.odnBsmIT.dpuf), pada tanggal 14 Desember 2015