

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Seperti yang telah kita ketahui bersama tujuan dari kegiatan ekonomi dalam perusahaan adalah mencari keuntungan. Agar tujuan utama perusahaan tersebut dapat tercapai sesuai dengan yang diharapkan, maka sebagai syarat seorang pemimpin harus dapat mengetahui kondisi perusahaannya baik kelemahan-kelemahan maupun kelebihan-kelebihan yang dapat berguna dalam langkah pengambilan keputusan untuk kemajuan perusahaan. Melihat perkembangan ekonomi yang maju begitu pesat dewasa ini, sehingga membawa masalah dan kesempatan baru bagi perusahaan untuk menjadi maju. Seiring dengan itu tidaklah aneh jika banyak perusahaan tumbuh dan berkembang dengan cepat, baik perusahaan yang berskala besar maupun perusahaan berskala kecil.

Dalam rangka mempertahankan kelangsungan hidupnya, setiap perusahaan dituntut untuk bisa menekan segala jenis biaya dan beban yang ada. Pengolaan sumber daya secara efektif dan efisien serta menentukan strategi atas permasalahan yang ada sangat dibutuhkan untuk dapat mencapai tujuan yang direncanakan, untuk itu diperlukan manajemen sebagai proses menentukan sasaran-sasaran perusahaan. Dalam hal ini harus didukung fungsi manajemen yang meliputi fungsi perencanaan, penataan staf, kepemimpinan serta fungsi pengendalian.

Dewasa ini persaingan dalam bisnis transportasi semakin kompetitif. Baik transportasi darat laut atau udara. Dengan pesatnya

pertumbuhan ekonomi nasional saat ini memang harus di dukung dengan majunya bisnis transportasi. Seperti transportasi udara, saat ini banyak orang yang lebih mengandalkan moda transportasi udara dibandingkan dengan moda transportasi yang lain. Waktu menjadi alasan utama kenapa konsumen menggunakan jasa transportasi udara.

Salah satu bentuk dari moda transportasi udara adalah maskapai penerbangan. Maskapai penerbangan (*airline*) adalah perusahaan yang menyediakan layanan transportasi udara untuk perjalanan penumpang dan barang. Airlines menyewa atau memiliki pesawat mereka yang dapat digunakan untuk menyediakan layanan ini dan dapat membentuk kemitraan atau aliansi antar maskapai untuk saling menguntungkan.

Umumnya, perusahaan penerbangan diakui dengan sertifikat operasi udara atau lisensi yang dikeluarkan oleh badan penerbangan pemerintah setempat / negara. Sebuah maskapai penerbangan dari mereka yang memiliki pesawat tunggal membawa *mail* atau kargo, melalui layanan penuh maskapai penerbangan internasional dengan ratusan pesawat operasional. Layanan maskapai penerbangan dapat dikategorikan sebagai antar, daerah, intra-kontinental, domestik, regional, atau internasional, dan dapat dioperasikan sebagai layanan terjadwal atau charter.

Bagi Indonesia maskapai penerbangan sangat dibutuhkan dikarenakan Indonesia merupakan negara kepulauan, apalagi maskapai penerbangan tersebut memiliki pelayanan bagus dan baik. Misalnya harga yang murah tetapi tidak murahan dari segi pelayanan, bisa di beli secara online dan lain sebagainya. Maskapai tersebut akan dilirik dan

sangat disukai oleh konsumen yang sering bepergian. Pada dasarnya bisnis transportasi udara merupakan bisnis yang membutuhkan biaya tinggi (*high cost*) serta mempunyai risiko yang besar (*high risk*) namun rendah keuntungan (*low profit*).

Produk jasa yang ditawarkan oleh maskapai penerbangan memiliki karakteristik seperti produk *perishable*. Produk *perishable* yaitu produk yang tidak memiliki nilai sisa jika telah melewati periode tertentu. Produk jasa yang dimaksud ini adalah kursi penerbangan. Artinya, jika tiket kursi penerbangan tidak terjual dan pesawat telah waktunya berangkat maka pendapatan yang seharusnya diperoleh dari penjualan tiket penerbangan tersebut akan hilang. Jumlah kursi penerbangan yang tersedia dalam satu rute penerbangan tergantung dengan kapasitas pesawat pengangkut.

Maskapai penerbangan menjual kursi penerbangan yang sama dengan harga yang berbeda untuk memaksimalkan total pendapatan. Strategi ini disebut dengan penerapan *subclasses*. *Subclasses* yaitu membagi kursi penerbangan yang tersedia di kelas yang sama ke dalam beberapa subkelas dengan harga tiket yang berbeda. Contohnya pada kelas ekonomi, maskapai menerapkan beberapa jenis harga yang ditawarkan pada konsumen. Harga tiket yang berbeda di setiap sub kelas ini disebut *fare class*. Akibat penerapan *subclasses* penumpang harus membayar tiket dengan harga yang berbeda dengan penumpang di subkelas yang lain meskipun jasa yang diterimanya sama. Hal ini tidak menjadi masalah selama harga tiket yang ditetapkan oleh maskapai penerbangan tidak melebihi kemauan membayar konsumen (*customer willingness to pay*).

Rute penerbangan yang dibuka oleh maskapai penerbangan sering kali dilayani oleh lebih dari satu jadwal penerbangan. Adanya banyak pilihan jadwal keberangkatan membuat calon penumpang mempertimbangkan beberapa hal sebelum memutuskan untuk membeli tiket penerbangan. Beberapa faktor tersebut antara lain harga tiket, jam keberangkatan, tipe pesawat dan lain sebagainya. Bagi sebagian calon penumpang, kedua jadwal penerbangan tersebut saling menggantikan. Misalnya calon penumpang akan membeli tiket kursi penerbangan kedua, apabila tiket kursi untuk penerbangan pertama telah habis terjual. Namun sebagian calon penumpang lainnya, jadwal tersebut tidak dapat diganti dan hanya mau melakukan penerbangan sesuai dengan jadwal yang dipilih.

Permintaan penerbangan paralel berbeda satu dengan yang lainnya. Di satu sisi terdapat jadwal penerbangan yang sangat ramai dengan tingkat permintaan yang tinggi. Jadwal penerbangan ini biasa disebut dengan jadwal penerbangan sangat ramai (*Congested flight*). Di lain pihak terdapat jadwal penerbangan yang tidak seramai jadwal penerbangan favorit atau yang disebut dengan *Uncongested flight*. Akibatnya, kursi penerbangan pada jadwal penerbangan favorit dengan cepat terisi penuh bahkan sebelum memasuki waktu pemesanan terakhir. Kondisi ini menyebabkan banyak permintaan yang tidak terakomodasi, karena kapasitas kursi penerbangan telah terisi penuh. Di sisi lain, jumlah kursi pada penerbangan paralel lainnya masih ada yang belum terisi. Hal ini mengakibatkan pendapatan dari penerbangan yang tidak favorit menjadi tidak maksimal, karena masih ada kursi yang belum terjual.

Hal yang perlu diperhatikan pada bisnis penerbangan adalah besarnya beban serta biaya yang harus di tanggung oleh perusahaan.

Salah satu biaya tinggi dari bisnis transportasi udara selain pengadaan serta perawatan pesawat (*aircraft*) yakni beban *irregularities* pada jadwal penerbangan. *Irregularities* adalah istilah asing (bahasa Inggris), kata aslinya adalah *reguler* yang berarti teratur kemudian di tambah dengan kata awal *Ir* menjadi *Irregular* yang berarti tidak teratur. Kemudian kata tersebut di bentuk jamak menjadi *irregularities* karena kejadian (dalam jadwal penerbangan yang tidak teratur) lebih dari satu jenis.

Irregularities juga bisa di artikan sebagai kejadian atau hal-hal yang tidak di harapkan dalam jadwal penerbangan seperti *delay* (keterlambatan), *cancel flight* (pembatalan jadwal penerbangan), *postponed* (pengalihan penumpang pada penerbangan hari berikutnya), *RTB* (return to base atau pesawat yang kembali ke bandara setelah mengudara sebentar dikarenakan masalah teknis atau non teknis), *divert* (pendaratan darurat di bandara terdekat pada saat pesawat masih dalam perjalanan) dan lain-lain. *Irregularities* pada jadwal penerbangan disebabkan oleh banyak hal selain cuaca bisa juga disebabkan oleh kerusakan pada pesawat itu sendiri.

Maskapai yang paling sering terlambat adalah Lion Air, dengan 20.882 kali keterlambatan selama periode 6 bulan tersebut, dengan macam-macam penyebab keterlambatan, antara lain faktor teknis dan faktor non-teknis. Jumlah tertinggi keterlambatan adalah terlambat 16-30 menit karena faktor teknis operasional dengan jumlah sebesar 27,43 persen. (Kementerian perhubungan. 2013. Keterlambatan maskapai penerbangan komersil di Indonesia. Diakses pada 17 Januari 2014. Didapatkan dari www.indoflyer.net)

Maskapai penerbangan nasional, Garuda Indonesia, menempati urutan kedua keterlambatan yaitu sejumlah 10,083 kali dengan keterlambatan karena teknis operasional 16-30 menit sebesar 24,44 persen. Sriwijaya Air menempati urutan ke tiga dengan keterlambatan sebanyak 7,242 kali dengan factor terbesar berasal dari keterlambatan teknis 31-120 menit sebesar 47,36 persen. Berikutnya adalah maskapai AirAsia Indonesia dengan 6,691 kali keterlambatan, Merpati dengan 5,758 kali, dan Wings dengan 5,584 kali keterlambatan. Menurut Kementerian Perhubungan, hal yang mempengaruhi teknis operasional adalah apabila bandara tujuan tidak dapat digunakan untuk operasional penerbangan, terjadinya gangguan pada lingkungan menuju bandara, adanya antrian di untuk tinggal landas dan mendarat serta slot time, dan keterlambatan pengisian bahan bakar.

Dengan data keterlambatan diatas dan mengacu pada besarnya nilai kompensasi yang harus di keluarkan oleh pihak maskapai atas *irregularities* yang sudah diatur dalam undang-undang penerbangan (UU Pemenhub) tahun 2011. Maka penulis mengangkat materi “**Potensi atas beban *irregularities* terhadap arus kas serta pendapatan pada PT Sriwijaya airline distrik Surabaya**“. Tujuan utama dalam pembahasan skripsi ini adalah untuk mengurai serta memberikan solusi/ide/gagasan terhadap besaran potensi atas beban *irreguleritis* pada arus kas serta pendapatan pada PT Sriwijaya Airline distrik Surabaya. Penelitian ini menggunakan satu variabel bebas dan dua variabel terikat, dimana beban *irreguleritis* sebagai variabel bebas. Sedangkan arus kas sebagai variabel terikat pertama dan pendapatan sebagai variable terikat

Oleh karena itu penulis melakukan observasi dan riset guna menambah pengetahuan bagi penulis, juga sebagai masukan bagi perusahaan terhadap penerapan metode yang sedang berjalan yang berguna bagi manajemen dalam melakukan analisis dan pengambilan keputusan dan dan bisa dijadikan sebagai bahan referensi bagi yang berminat mengenai masalah yang penulis bahas.

1.2 Rumusan Masalah

Untuk rumusan masalah pada skripsi yang penulis angkat dapat di tentukan menjadi dua hal yakni :

- 1 Besaran potensi yang akan terjadi atas beban *irregulerities* terhadap arus kas pada PT Sriwijaya Airline distrik Surabaya ?
- 2 Besaran potensi yang akan terjadi atas beban *irregulerities* terhadap pendapatan pada PT Sriwijaya Airline distrik Surabaya ?

1.3 Batasan Masalah

Agar tidak terjadi kesimpangsiuran baik dalam pemahaman maupun penulisan penelitian, maka perlu kiranya penulis membatasi permasalahannya. Dalam skripsi ini penulis tidak mengungkapkan laporan arus kas serta laporan keuangan yang lain secara terperinci. Namun penulis membahas tentang pengertian dan bentuk *irregularities* serta kemungkinan yang bisa timbul atau potensi atas beban *irregularities* secara ekonomi, apakah dapat mengganggu keuangan (arus kas) atau tidak dengan studi kasus pada maskapai Sriwijaya air distrik Surabaya.

1.4 Tujuan Penelitian

1. Penelitian ini bertujuan untuk mengurai serta memberikan solusi / ide / gagasan terhadap besaran potensi atas beban *irreguleritis* pada arus kas serta pendapatan pada PT Sriwijaya Airline distrik Surabaya.
2. Penelitian ini juga bertujuan untuk menambah wawasan / khazanah bagi kalangan umum serta bertujuan untuk melengkapi salah satu persyaratan dalam menempuh studi S1 bagi penulis.

1.5 Manfaat penelitian

Studi literatur ini diharapkan dapat memberikan manfaat baik bagi penulis sendiri, perusahaan dan pihak lain (bagi pembaca)

1. Bagi penulis

Hasil penelitian ini sangat bermanfaat dalam menambah pengetahuan mengenai potensi atas beban *irregularities* terhadap arus kas serta pendapatan pada PT Sriwijaya air distrik Surabaya .

2. Bagi perusahaan

Hasil penelitian ini dapat di jadikan sebagai suatu masukan tentang penerapan metode yang sedang berjalan yang berguna bagi manajemen dalam melakukan analisis dan pengambilan keputusan.

3. Bagi pihak akademi

Hasil penelitian ini dapat menambah pengetahuan mengenai potensi atas beban *irregularities* terhadap arus kas serta pendapatan pada salah satu maskapai di Indonesia serta dapat dijadikan bahan referensi bagi yang berminat mengenai masalah yang penulis bahas.