

**PERBANDINGAN BAGASI BERBAYAR DAN DAMPAKNYA
TERHADAP PENUMPANG PADA MASKAPAI LION AIR**

LAPORAN PRAKTEK KERJA LAPANGAN (PKL)

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk

Menyelesaikan Pendidikan Strata (S1)

Program Studi Akuntansi

DELLA NADIRA

171520060



**PROGRAM STUDI AKUNTANSI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS BINA DARMA**

2020

HALAMAN PENGESAHAN
LAPORAN PRAKTEK KERJA LAPANGAN (PKL)

PERBANDINGAN BAGASI BERBAYAR DAN DAMPAKNYA TERHADAP
PENUMPANG MASKAPAI LION AIR

Della Nadira

171520060

Telah Diterima Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Penulisan PKL
Program Studi Akuntansi

Palembang, 18 februari 2021

Program Studi Akuntansi

Fakultas Ekonomi dan Bisnis

Universitas Bina Darna

Palembang

Pembimbing

Ketua Program Studi

Ade Kemala Jaya, S.E., M.Acc., Ak., CA

Dr. Fitriasuri, S.E., Ak.M.M

ABSTRAK

Penelitian ini berjudul “Perbandingan Bagasi Berbayar dan Dampaknya Terhadap Penumpang pada Maskapai Lion Air”. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis dampak kebijakan bagasi berbayar terhadap jumlah penumpang pesawat udara Maskapai Lion Air.

Dalam penelitian ini sumber data yang digunakan adalah data primer dan data skunder yang di dapat melalui Observasi, Interview, Dokumentasi, Website dan Buku-buku Agenda resmi Lion Air. Adapun teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini yaitu deskriptif kuantitatif, yaitu analisa perhitungan angka yang menjelaskan arti dari hasil perhitungan yang dituangkan dalam bentuk uraian atau penjelasan.

Kesimpulan dari penelitian ini menunjukkan bahwa Akibat dilakukan kebijakan bagasi berbayar ini sangat mempengaruhi jumlah penumpang. Karena banyak sebagian penumpang ragu untuk berpergian untuk menggunakan pesawat. Dan akibatnya itu penumpang Lion Air menurun 2019 dan mengakibatkan Lion Air merugi.

Kata kunci: Bagasi Berbayar

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

MOTTO :

“ Sesungguhnya Allah tidak akan merubah keadaan suatu kaum sehingga mereka merubah

keadaan yang ada pada diri mereka sendiri” (Q.S. Ar- Ra’d : 11)

“Dan bahwasannya seorang manusia tiada memperoleh selain apa yang telah diusahakannya” (An Najm : 39)

“EVERYDAY IS RACE, THE LAST BUT NOT LEAST”

(ANONYMOUS)

“ Setiap hari langkah kehidupan begitu cepat, bagaikan pembalap berebut dan melaju menjadi nomor satu, tetapi yang terakhir bukan lah yang terburuk.”

(Della Nadira)

Kupersembahkan kepada:

- Allah SWT yang selalu memberikan Karunia-nya
- Orang tua dan Keluarga ku tercinta yang tak henti-hentinya dengan ikhlas mendo'akan
- Para dosen atas segala Ilmu yang telah diberikan.
- Teman dan para sahabatku yang selalu memberi dukungan
- dan Almamater tercintaku Universitas Bina Darma Palembang

KATA PENGANTAR

Assalamualaikum Wr.Wb.

Alhamdulillah puji syukur penulis panjatkan kehadiratmu Allah SWT yang telah melimpahkan berbagai nikmat dan rahmat-Nya. Sehingga semangat menggali ilmu pengetahuan tidak pernah padam dan berkat Ridha-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan Laporan Praktik Kerja Lapangan ini. Shalawat serta salam tidak lupa penulis sampaikan kepada Rasulullah SAW yang telah membimbing umat manusia kepada jalan yang benar.

Merupakan suatu ketenangan dan kebahagiaan bagi penulis, ketika penulis mampu mencurahkan segenap tenaga, kemampuan dan dana untuk menyelesaikan Laporan Praktik Kerja Lapangan ini. Penulis memohon kepada Allah SWT semoga hasil karya tulis ini memberikan manfaat bagi penulis sendiri dan dunia pendidikan serta dunia perusahaan khususnya.

Dengan izin dan rahmat Allah SWT berikan sehingga penulis dapat menyelesaikan Praktik Kerja Lapangan ini dengan judul “Perbandingan Bagasi Berbayar dan Dampak Pada Penumpang Maskapai Lion Air ” guna memenuhi syarat untuk penyusunan skripsi pada fakultas ekonomi dan bisnis universitas Bina Darma Palembang. Dalam menyelesaikan Laporan Praktik Kerja Lapangan ini, penulis banyak sekali mengalami hambatan dan rintangan, tetapi dengan adanya bantuan dan dukungnagan baik moril maupun materil yang penulis terima dari berbagai pihak sehingga penulis dapat menyelesaikan Laporan Praktik Kerja Lapangan. Maka pada kesempatan ini penulis menyampaikan terima kasih dan penghargaan kepada Yth:

1. Ibu Dr. Sunda Ariana, M.Pd., M.M. selaku Rektor universitas Bina Darma Palembang.
2. Bapak Dr. Muji Gunarto, S.Si.,M.Si. selaku Dekan fakultas ekonomi universitas

Bina Darma Palembang.

3. Ibu Dr. Fitriasuri, S.E, Ak, M.M Selaku ketua program studi akuntansi universitas

Bina Darma Palembang.

4. Bapak Ade Kemala Jaya.S.E.,M.Acc., Ak,. CA Selaku dosen pembimbing

5. Seluruh dosen dan staff Administrasi program strata 1 fakultas ekonomi dan bisnis universitas Bina Darma Palembang.

6. Kedua Orang tua ku, terima kasih atas bimbingan, doa dan kesabarannya dalam membesarkan dan mendidiku.

7. Teruntuk para sahabatku Irfan,april,ridho,wahyu,umi,hanni. Dan teman teman sekalian tidak dapat saya sebutkan satu persatu, yang telah memberikan saya dukungan dan apresiasi selama ini

8. Serta buat pihak-pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu. Penulis mendoakan semoga kebaikan-kebaikan yang telah diperbuat kepada penulis dibalas oleh Allah SWT dengan pahala yang berlipat ganda, amin

Penulis telah berusaha semaksimal mungkin dalam penyelesaian laporan Praktik Kerja Lapangan ini. Namun jika ditemui kesalahan dan kekurangan, sehubungan dengan hal tersebut, kritik dan saran yang bersifat membangun sangat penulis harapkan, sehingga menjadikan Laporan Praktik Kerja Lapangan ini sangat bermutu.

Sekian dan terimakasih

Wassalamualaikum Wr.Wb

Palembang, Februari 2021

Penulis

Della Nadira

NIM: 171520060

DAFTAR ISI

ABSTRAK.....	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah.....	6
1.3 Ruang Lingkup Penelitian	7
1.4 Tujuan dan manfaat Penelitian.....	7
1.4.1 Tujuan Penelitian.....	7
1.4.2 Manfaat Penelitian.....	7
1.5 Metode penelitian.....	8
1.5.1 Objek Penelitian.....	8
1.5.2 Jenis Penelitian.....	8
1.5.3 Sumber Data.....	8
1.5.4 Teknik Pengumpulan Data.....	8
1.5.5 Teknik Analisis Data	9
1.6 Sistemmatika Penelitian	9
BAB II GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN	10
2.1 Sejarah Perusahaan	10
2.1.1 Profil Perusahaan.....	10

2.1.2 Maskapai Lion Air	11
2.2 Visi dan Misi	12
2.2.1 Visi	12
2.2.2 Misi.....	12
2.3 Struktur Organisasi dan pembagian tugas	12
2.3.1 Stuktur Organisasi	12
2.3.2 Pembagian Tugas.....	13
2.4 Logo Perusahaan	15
BAB III TINJAUAN PUSTAKA DAN PEMBAHASAN.....	16
3.1 Landasan Teori	16
3.1.1 Teori Agensi	16
3.2 Pengertian Transportasi	17
3.3 Angkutan Umum	18
3.3.1 Karakteristik Angkutan Umum	19
3.3.2 Angkutna Umum Penumpang (AUP).....	20
3.3.3 Jenis Angkutan Umum Penumpang (AUP).....	20
3.3.4 Kebutuhan Angkutan Umum Penumpang (AUP)	21
3.3.5 Peran Angkutan Umum Penumpang (AUP).....	22
3.4 Kebijakan Bagasi Berbayar	24
3.5 Dampak Kebijakan Bagasi Berbayar.....	25
3.6 Penumpang	26
3.6.1 Pengertian Penumpang	26
3.6.2 Jenis-Jenis Penumpang.....	26
3.6.3 Hak dan Kewajiban Penumpang.....	27

3.7 Pembahasan	29
----------------------	----

Tabel 3.1	30
-----------------	----

BAB IV PENUTUP

4.1 Kesimpulan	32
----------------------	----

4.2 Saran	32
-----------------	----

DAFTAR PUSTAKA

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pemindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah pengangkutan yang digerakkan oleh manusia untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari adalah transportasi.

Sebagai negara berkembang, bangsa Indonesia harus melaksanakan pembangunan nasional di segala bidang, di semua aspek kehidupan manusia baik materil maupun spiritual. Salah satu sarana yang menjadi sasaran pembangunan nasional adalah bidang ekonomi, karena perekonomian suatu negara memegang peranan penting dalam menunjang berhasilnya pembangunan di negara tersebut. Keberhasilan pembangunan perekonomian di suatu negara yang didukung dengan sektor moneter, fiskal dan stabilitas nasional yang mantap, memungkinkan negara tersebut akan lebih mudah dalam mencapai keberhasilan pembangunan disegala aspek kehidupan masyarakat, sehingga kesejahteraan masyarakat dengan segera dapat terwujud. Sejalan dengan berkembangnya perekonomian di Indonesia terutama dalam peningkatan produksi barang dan jasa, maka perlu sekali adanya sarana guna menunjang mobilitas orang, barang dan jasa dari suatu tempat ke tempat yang lain guna memenuhi kebutuhan masyarakat. Salah satu sarana yang diperlukan untuk itu adalah pengangkutan.

Adapun pengertian pengangkutan menurut abdukkadir muhammad adalah kegiatan pemuatan penumpang atau barang kedalam alat pengangkut, pemindahan penumpang atau barang ke tempat tujuan dengan alat pengangkut, dan penurunan penumpang atau pembongkaran barang dari alat pengangkut

ditempat tujuan yang disepakati. Pengangkutan juga merupakan perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan penumpang dan atau pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat. Sedangkan penumpang dan atau pengirim mengikatkan diri dengan melakukan pembayaran sebagai uang angkutan. Penumpang atau disebut sebagai konsumen yang menggunakan jasa dalam kegiatan pengangkutan tidak ingin mengalami kerugian secara materil yang berkaitan dengan pengangkutan tersebut. Tujuan konsumen memanfaatkan pengangkutan adalah sebagai proses pemindahan cepat tanpa hambatan atau kemacetan, sesuai waktu yang direncanakan. Produsen yang merupakan pelaku usaha memberi jaminan serta kepercayaan terhadap konsumen dalam pelayanan yang terbaik. Dalam pengangkutan dikenal ada 3 macam bentuk pengangkutan, yaitu pengangkutan melalui darat, pengangkutan melalui darat dibagi menjadi dua yaitu pengangkutan di atas rel (kereta api) dan pengangkutan melalui jalan raya. pengangkutan melalui laut dan pengangkutan melalui udara (Abdulkadir).

Yang merupakan Pengangkutan udara adalah pesawat dan diatur dengan Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan. Pengangkutan Udara adalah setiap kegiatan yang menggunakan pesawat untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara. Penerbangan merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik mampu bergerak dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, padat modal, manajemen yang andal, serta memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan yang optimal, perlu dikembangkan potensi dan peranannya yang efektif

dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis. Menurut Subekti perjanjian pengangkutan adalah suatu perjanjian, dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain sedangkan pihak yang lain menyanggupi akan membayar ongkosnya.

Perjanjian pengangkutan berfungsi untuk melindungi hak dan kewajiban dari masing-masing pihak. Perusahaan penerbangan harus dapat mengembangkan produk yang bersifat memberikan kemudahan, menguntungkan dan bisa diterima oleh pelanggan. Perusahaan penerbangan atau maskapai penerbangan melayani penerbangan ke berbagai rute penerbangan baik domestik maupun internasional. Daftar Maskapai di Indonesia yang Terapkan Biaya Bagasi adalah Maskapai seperti Lion Air, Wings Air dan Air Asia. Sejumlah maskapai penerbangan Indonesia mulai menerapkan bagasi berbayar bagi penggunaannya. Penerapan bagasi berbayar diatur dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 185 Tahun 2015 Tentang Standar pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri. Kebijakan tersebut untuk menyiasati efisiensi penumpang saat bepergian. Salah satu maskapai yang paling baru menerapkan aturan tersebut adalah *Lion Air* dan *Wings Air*. Terlebih lagi, hal tersebut sudah disetujui oleh Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 185 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri dengan ketentuan Penerbangan. pihak maskapai harus melakukan sosialisasi selama 14 hari kepada seluruh pihak yang bersangkutan. Selain sosialisasi, kedua maskapai tersebut juga harus meningkatkan efisiensi dan efektivitas kerja operasional.

Aspek keselamatan dan keamanan bagasi yang biayanya telah ditanggung penumpang tersebut juga harus diperhatikan. Kenaikan harga tiket pesawat yang diterapkan oleh beberapa maskapai penerbangan dan penerapan tarif bagasi berbayar sangat berdampak terhadap penumpang pengguna jasa angkutan udara terkhusus kepada maskapai penerbangan swasta dimana salah satu penerbangan swasta tersebut menguasai pangsa pasar 22 yaitu maskapai *Lion Air*. Bahwasanya *Lion Air* yang selama ini di kenal sebagai badan usaha angkutan udara niaga berjadwal (*maskapai*) yang pelayanannya menggunakan *low cost carrier/LCC* dan tidak lagi memberikan harga tiket yang murah serta tidak lagi memberikan layanan bagasi gratis bagi penumpang maskapai *Lion Air*. Mahalnya harga tiket pesawat yang terlampau tinggi ditanggapi oleh pemerintah yang mengarah pada duopoli (*oligopoli*) yang cukup rentan menciptakan kartel. Didalam Pasal 1 angka 24-25 Undang-Undang Penerbangan Jo, Pasal 1 angka 18-19 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 185 Tahun 2015, Bagasi dibagi mejadi 2 yaitu: 1. Bagasi tercatat adalah barang penumpang yang diserahkan oleh penumpang kepada pengangkut untuk diangkut dengan pesawat udara yang sama. 2. Bagasi Kabin adalah barang yang dibawa oleh penumpang dan berada dalam pengawasan penumpang.

Kewajiban utama pengangkut adalah "menyelenggarakan" pengangkutan dari tempat asal ke tempat tujuan. Pengangkut juga berkewajiban menjaga keselamatan barang atau penumpang yang diangkutnya hingga sampai di tempat tujuan yang diperjanjikan (H.M.N Purwosujipto). Dalam suatu pengangkutan di darat, laut, maupun udara, para penumpang sering kali terlihat membawa barang bawaan yang jumlahnya beragam, ada yang banyak dan sedikit. Barang muatan adalah barang yang sah dan dilindungi undang-undang, dimuat dalam alat

pengangkut yang sesuai dengan atau tidak dilarang undang-undang, serta tidak bertentangan dengan ketertiban umum atau kesusilaan (Ibid). Dari segi hukum, khususnya hukum perjanjian, masalah hukum perlindungan konsumen terhadap barang bawaan penumpang yang sangat erat kaitannya mempunyai hubungan hukum dengan penumpang, yang dimana penumpang tidak hanya membayar tiket untuk perorangan tetapi juga membayar barang bawaannya (*cargo*). Hukum perlindungan konsumen tersebut akan menimbulkan suatu hak dan kewajiban antara pengangkut dan penumpang selaku pemilik barang bawaan. Dengan demikian antara pengangkut dan penumpang mendapat kepastian akan kedudukan hukum serta hak dan kewajibannya dan juga ada jaminan akan kepastian hukum tentang kedudukan hukum serta hak dan kewajibannya.

Adapun faktor-faktor yang menyebabkan timbulnya kesenjangan tersebut, antara lain adalah pertama, perkembangan teknologi penerbangan yang sangat cepat, kedua peranan dan fungsi angkutan udara yang sangat penting bagi Indonesia sebagai negara kepulauan yang sangat luas, ketiga peraturan perundang-undangan di bidang angkutan udara, khususnya Ordonansi Pengangkutan Udara 1939 (Abbas Salim) , sampai saat ini belum mengalami perubahan apapun sehingga banyak hal yang sudah tidak sesuai lagi. Tidak hanya mengutamakan faktor kenyamanan, akan tetapi juga keamanan itu sendiri. Di satu sisi memang keberadaan angkutan udara sangat dibutuhkan oleh konsumen untuk mempermudah dan memperlancar proses aktivitas mereka, akan tetapi di sisi lain pihak pengangkut pun merupakan bagian yang tidak terpisahkan dengan konsumen.

Prinsip tanggung jawab mutlak menetapkan bahwa maskapai selalu bertanggung jawab atas kerugian yang timbul selama penerbangan, dan tidak

bergantung pada ada-tidaknya unsur kesalahan di pihak maskapai. Kecuali dalam hal kerugian yang disebabkan oleh keterlambatan, dengan syarat maskapai harus membuktikan bahwa keterlambatan itu disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional.

Masalah mengenai barang bawaan penumpang sangat menarik dan mendasar karena sering kali dijumpai adanya kasus-kasus yang sangat merugikan penumpang terhadap barang bawaan nya. Seperti kasus yang terjadi saat ini, dimana seorang penumpang merasa sangat keberatan dengan bagasi berbayar yang dianggap lebih mahal dari pada harga tiket, namun pelayanan yang diberikan masih standart dan tidak sesuai dengan penerapan bagasi berbayar. Seperti kasus kedua yaitu dimana seorang penumpang kehilangan hampir Rp. 4 juta dibagasi *Lion Air*. Seorang perempuan yang merupakan penumpang maskapai *Lion Air* rute Denpasar Bali (@baliairport) menuju Jakarta (@soekarno-hattaairport) pada Selasa, 19/3/2019. Penumpang merasa keberatan dengan penerapan bagasi berbayar namun kejaminan keamanan atas barang bagasi maskapai *Lion Air* tidak ada sama sekali. Kasus kenaikan tarif tiket pesawat udara dan penerapan bagasi berbayar ini merupakan imbas dari fenomena duopoli tersebut.

Berdasarkan uraian diatas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“PERBANDINGAN BAGASI BERBAYAR DAN DAMPAKNYA TERHADAP PENUMPANG MASKAPAI LION AIR”**.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dapat dirumuskan masalah penelitian yaitu bagaimana dampak kebijakan bagasi berbayar terhadap jumlah penumpang pesawat udara Maskapai Lion Air ?

1.3 Ruang Lingkup Penelitian

Agar penelitian ini tidak menyimpang dari pokok bahasan lebih terperinci, maka permasalahan ini dibatasi pada dampak kebijakan bagasi berbayar terhadap jumlah penumpang pesawat udara maskapai lion air tahun 2018-2019.

1.4 Tujuan dan Manfaat Penelitian

1.4.1 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan penelitian yaitu untuk menganalisis dampak kebijakan bagasi berbayar terhadap jumlah penumpang pesawat udara Maskapai Lion Air.

1.4.2 Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini secara teoritis diharapkan dapat memberikan referensi bagi pihak akademis dan dapat menambah wawasan di bidang akuntansi.

2. Manfaat Praktis

1. Bagi Penelitian

Dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam pengambilan keputusan dan penentuan kebijakan dalam perusahaan.

2. Bagi Universitas

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah referensi kepustakaan yang ada di universitas dan dapat dijadikan tambahan bahan studi bagi mahasiswa khususnya fakultas ekonomi dan pihak yang membutuhkan.

3. Bagi Penulis

Hasil penelitian ini digunakan sebagai penerapan ilmu yang telah diperoleh selama diperkuliahan

4. Bagi Penelitian Selanjutnya

Penelitian dapat dijadikan sebagai sumber referensi dan informasi peneliti-peneliti yang akan mengambil judul dan topik mengenai dampak kebijakan bagasi berbayar terhadap jumlah penumpang pesawat udara maskapai lion air.

1.5 Metodologi Penelitian

1.5.1 Objek Penelitian

Dalam penelitian ini yang menjadi objek penelitian yaitu kebijakan bagasi berbayar sebagai variabel independen dan jumlah penumpang sebagai dependen pada pesawat Lion Air.

1.5.2 . Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah kuantitatif yang berdasarkan landasan teori dimanfaatkan sebagai pemandu agar fokus penelitian sesuai dengan fakta dilapangan disusun untuk memberikan gambaran dampak kebijakan bagasi berbayar terhadap jumlah penumpang pesawat udara Maskapai Lion Air.

1.5.3 Sumber Data

Data dalam penelitian ini adalah data sekunder. Data sekunder dan primer dalam penelitian adalah dampak kebijakan bagasi berbayar terhadap jumlah penumpang pesawat udara Maskapai Lion Air. Sejarah berdirinya Lion Air, visi, misi, struktur organisasi dan logo perusahaan.

1.5.4 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan salah satu faktor yang paling penting dalam berhasil atau tidaknya sebuah penelitian. Oleh karenanya untuk memperoleh data yang diinginkan, peneliti menggunakan dokumentasi. Dokumentasi merupakan pelengkap dari penggunaan metode observasi dan metode wawancara. Sedangkan metode studi pustaka merupakan metode pengumpulan data dengan

melakukan telaah pustaka dan mengkaji berbagai sumber, seperti buku, jurnal, dan sumber lainnya yang berkaitan dengan penelitian.

1.5.5 Teknik Analisis Data

Teknik analisis data dalam penelitian ini menggunakan deskriptif kuantitatif, untuk menganalisis data yang telah dikumpulkan mengenai pengkajian dampak kebijakan bagasi berbayar terhadap jumlah penumpang pesawat udara Maskapai Lion Air.

1.6 Sistematika Penelitian

Sistematika penelitian ini bertujuan bertujuan untuk memberikan gambaran yang sistematis dan terarah serta mempermudah pemahaman tentang masalah-masalah yang disajikan dalam proposal ini, maka penulisnya akan diuraikan dalam bab yang terdiri dari :

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi tentang latar belakang yang menjelaskan alasan mengambil judul ini. Bab ini juga membahas rumusan masalah, ruang lingkup penelitian, tujuan dan manfaat, metodologi penelitian dan sistematika penelitian.

BAB II GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN

Bab ini berisi sejarah perusahaan yang berkaitan dengan visi dan misi, struktur organisasi dan logo perusahaan.

BAB III TINJAUAN PUSTAKA DAN PEMBAHASAN

Bab ini membahas tentang landasan teori, pembahasan dan hasil penelitian.

BAB IV PENUTUP

Bab ini berisi tentang kesimpulan dan saran.

BAB II

GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN

2.1 Sejarah Perusahaan

2.1.1 Profil Perusahaan

Berdasarkan sumber dari dokumen *Company Profile* terbaru 2014 yang didapatkan dari *Publik Relations Lion Air*, PT. Lion Mentari Airlines (*Lion Air*) berawal dari sebuah mimpi dan kerja keras. Setelah 13 tahun berpengalaman di bisnis wisata yang ditandai dengan kesuksesan biro perjalanan *Lion Tours*, kakak-beradik Kusnan Kirana dan Rusdi Kirana mewujudkan impian mereka untuk menyediakan layanan penerbangan yang terjangkau ke semua lapisan masyarakat menjadi kenyataan. Dibekali keinginan kuat mewujudkan mimpi dan modal awal US\$ 10 juta, *Lion Air* secara hukum didirikan pada bulan september tahun 1999. Penerbangan perdana *Lion Air* pada 30 juni 2000 melayani rute Jakarta-Pontianak pulang pergi dan jumlah armada pada awal beroperasi pada sebanyak 2 pesawat *Boeing 737-200*. Saat ini, Rusdi Kirana sebagai salah satu pemilik *Lion Air* sekaligus *President Director* atau Direktur Utama *Lion Air*.

Kata kunci dari *Lion Air* adalah menciptakan peluang sendiri, yang mendobrak paradigma lama, bahwa penerbangan di Indonesia dicitrakan sebagai bisnis luxury untuk kelas menengah atas. Tarif yang terjangkau bertolak dari pandangan filosofis *Lion Air* tentang konsumenlah yang sesungguhnya berdaulat (*consumer sovereignty*) hal ini diterapkan oleh *Lion Air* dengan tujuan untuk dapat melayani penumpang dengan jumlah maksimal dari berbagai strata dan lapisan social masyarakat, sebagaimana slogan *Lion Air* yaitu “*We make people fly*”.

2.1.2 Maskapai Lion Air

Lion Air didirikan oleh kakak beradik bernama Kusnan dan Rusdi Kirana. Kusnan dan Rusdi Kirana tercatat sebagai salah satu orang terkaya Indonesia versi Forbes 2015 dengan kekayaan USD 1,8 miliar. Lion Air didirikan pada tanggal 15 November 1999 dan mulai beroperasi pertama kali pada tanggal 30 Juni 2000, dengan melayani rute penerbangan dari Jakarta menuju Pontianak menggunakan pesawat dengan tipe Boeing 737-200 yang pada saat itu berjumlah 2 unit. Lion Air beroperasi di bawah bendera PT. Lion Mentari Airlines sebagai perusahaan yang mengelola maskapai penerbangan berbiaya rendah (Low Cost Carrier) dengan mengusung slogan “We Make People Fly”. Hingga 2015, Lion Air telah terbang ke 183 rute penerbangan yang terbagi dalam rute domestik yang tersebar ke seluruh penjuru Indonesia dari sabang sampai merauke, dan rute Internasional menuju sejumlah negara seperti, Singapore, Malaysia, Saudi Arabia dan China. Kepemilikan pesawat sebanyak 112 armada yang terbagi dalam beberapa tipe seperti Boeing 747-400, Boeing 737-800, Boeing 737-900 ER, dan Airbus A330-300.

Mentari Airlines beroperasi sebagai Lion Air adalah sebuah maskapai penerbangan bertarif rendah yang berpangkalan pusat di Jakarta, Indonesia.[2] Lion Air sendiri adalah maskapai swasta terbesar di Indonesia. Dengan jaringan rute di Indonesia, Filipina, Malaysia, Thailand, Australia, India, Arab Saudi, dan Jepang, serta rute charter menuju Cina, Hong Kong, Korea Selatan, dan Makau.

Lion Air menjadikan dirinya sebagai pemain Regional yang akan berkompetisi dengan AirAsia dari Malaysia. Sepanjang tahun operasionalnya, Lion Air mengalami penambahan armada secara signifikan sejak tahun operasionalnya pada tahun 2000 dengan memegang sejumlah kontrak besar,

salah satunya yaitu kontrak pengadaan pesawat dengan Airbus dan Boeing dengan total keseluruhan sebesar US\$ 46.4 Milliar untuk armada 234 unit Airbus A320 dan 203 Pesawat Boeing 737 MAX. Perusahaan sendiri telah memiliki perencanaan jangka panjang pada maskapai untuk memberdayakan armadanya untuk mempercepat ekspansinya di kancah regional Asia Tenggara dengan membuat anak perusahaannya sendiri, yaitu Wings Air dan Batik Air sebagai pemerkuat operasional maskapai di Indonesia dan untuk di luar negeri, Lion Air memperkuat kehadirannya dengan mendirikan Malindo Air dan Thai Lion Air.

2.2 Visi dan Misi

2.2.1 Visi

Menjadi perusahaan penerbangan swasta nasional yang melayani penerbangan domestik dan internasional dengan berpedoman kepada prinsip-prinsip keselamatan dan keamanan penerbangan yang telah ditetapkan lion air.

2.2.2 Misi

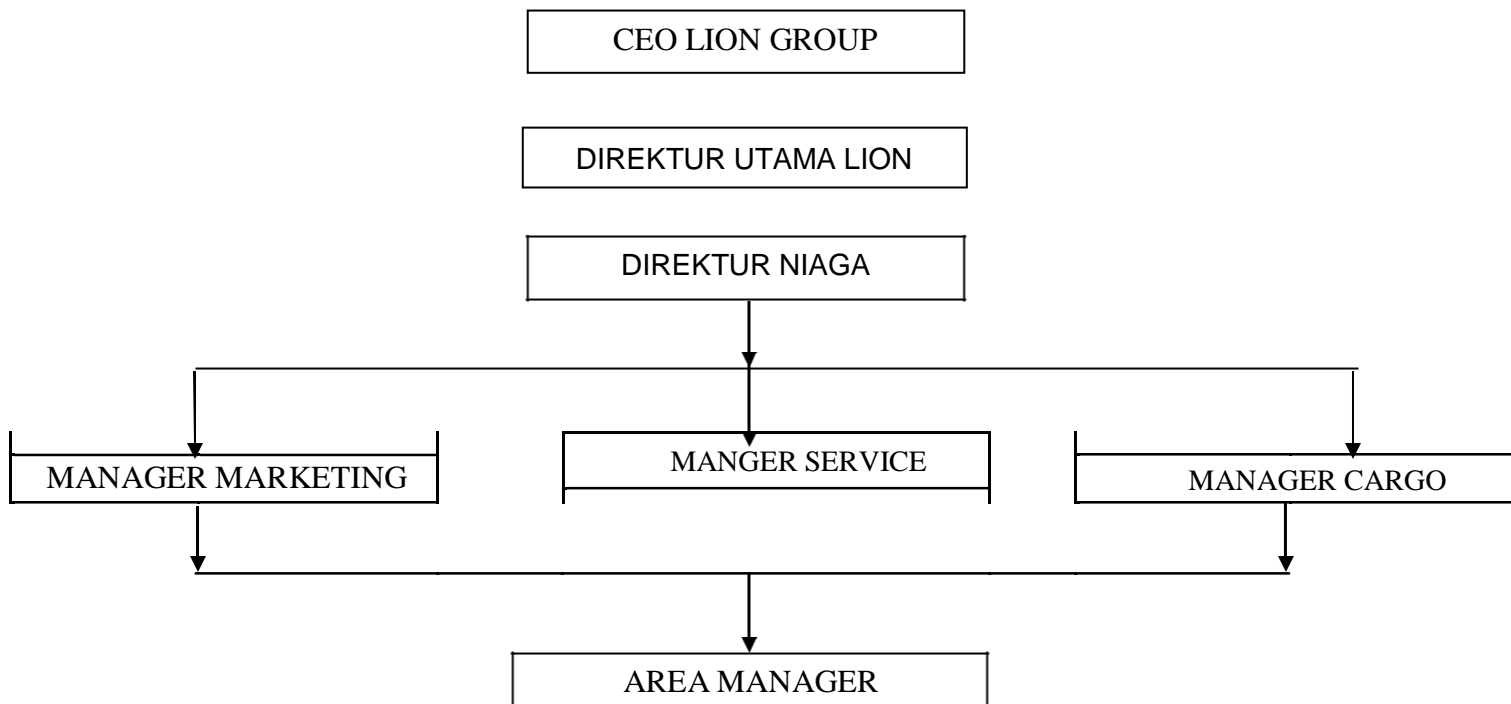
Menjadi perusahaan penerbangan nasional inovatif, efisien dan profesional dalam menjangkau beberapa kota yang ada di Indonesia sehingga akan lebih banyak pengguna yang dapat terbang bersama armadalion air.

2.3 Struktur Organisasi dan pembagian tugas

2.3.1 Stuktur Organisasi

Struktur organisasi menggambarkan suatu kerangka yang menunjukkan tugas dan kegiatan untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Struktur organisasi juga menjelaskan hubungan antara fungsi, wewenang dan tanggung jawab tiap bagian atau departemen atas pekerjaan yang ditugaskan. Struktur organisasi yang baik haruslah sederhana, fleksibel dan menggambarkan adanya

pemisahan tugas yang tepat serta wewenang dan tanggung jawab yang jelas untuk setiap bagian atau departemen yang terdapat di dalam suatu penerbangan Struktur organisasi Maskapai Lion air di bawah ini:



Sumber: www.lionair.co.id

Gambar 2.1 Struktur Organisasi Lion Air.

2.3.2 Pembagian Tugas

Struktur organisasi Lion Air disusun sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang berlaku dan menjelaskan segala fungsi kewajiban dan tanggung jawab masing-masing personil pada setiap bidang yang di tempat untuk mencapai tujuan perusahaan.

Pembagian tugas masng-masing personil antara lain:

a. Ceo Lion Group

1. Menentukan arah stratagis untuk perusahaan.
2. Menjadi wajah publik perusahaan.
3. Melaporkan kepada dewan direksi.
4. Mengembangkan arah untuk sumber daya manusia.

5. Menciptakan jaringan bisnis.

6. Menemukan peluang akuisisi.

b. Direktur Utama Lion Air

1. Memimpin dan bertanggung jawab menjalankan perusahaan.

2. Bertanggung jawab terhadap kerugian yang mungkin dihadapi perusahaan, pun bertanggung jawab terhadap keuntungan perusahaan.

3. Menentukan, merumuskan dan memutuskan sebuah kebijakan dalam perusahaan.

c. Direktur Niaga

1. Bertanggung jawab pada direktur utama.

2. Melaksanakan sebagian tugas pokok direktur utama.

3. Memimpin direktorat dibawahnya, pengembangan, pelaksanaan dan pengendalian untuk meningkatkan kinerja perusahaan.

d. Manager Marketing

1. Melakukan perencanaan strategi pemasaran dengan memperhatikan trend pasar dan sumber daya perusahaan.

2. Merencanakan marketing research yaitu dengan mengikuti perkembangan pasar, terutama terhadap produk yang sejenis dari perusahaan pesaing.

3. Melakukan perencanaan analisis peluang pasar.

e. Manager Service

1. Memahami jasa yang mereka sediakan baik dari perspektif konsumen dan penyedia.

2. Memastikan bahwa layanan ini benar-benar memfasilitasi hasil yang diinginkan.

3. Memahami nilai dari layanan kepada pelanggan mereka mereka dan karenanya kepentingan relative mereka.
4. Memahami dan mengelolah semua biaya dan risiko yang berkaitan dengan pemberian jasa tersebut.

f. Manager Cargo

1. Bertugas untuk mengurus sistem untuk mengawasi proses arus dari logistik dari mulai penyimpanan, pengantaran yang strategis untuk material, bahan-bahan atau suku cadang, dan juga barang jadi atau produk akhir agar dapat dimanfaatkan secara maksimal.

g. Area Manager

Bertugas untuk memimpin teamnya mempunyai tugas untuk mengelolah anak buahnya, berbicara atas nama mereka memberi nasihat dan mendorong agar terus tetap bersemangat, melatih dan mengembangkan mereka serta mendorong kreativitas team agar selalu menemukan jalan keluar bagi kesulitan yang dihadapi di lapangan.

2.4 Logo Perusahaan



Sumber: www.lionair.co.id

Gambar 2.2 Logo Perusahaan Lior Air.

BAB III

TINJAUAN PUSTAKA DAN PEMBAHASAN

3.1 Landasan Teori

3.1.1 Teori Agensi

Teori keagenan mendeskripsikan adanya hubungan antara pemegang saham (*shareholders*) sebagai prinsipal dan manajemen sebagai agen. Hubungan agensi antara prinsipal dan agen terjadi ketika pihak prinsipal mempekerjakan orang lain sebagai agen untuk diberikan suatu jasa dan mendelegasikan wewenang dalam pengambilan keputusan kepada pihak agen tersebut (Jensen & Meckling, 1976). Manajer ketika menjalankan perusahaan memiliki kewajiban sebagaimana yang diamanahkan oleh pemilik prinsipal yaitu meningkatkan kemakmuran pemegang saham.

Agency theory adalah teori mengenai struktur kepemilikan perusahaan yang dikelola oleh manajer bukan pemilik, berdasarkan kenyataan bahwa manajer profesional bukan agen yang sempurna dari pemilik perusahaan, dengan demikian pihak agen belum tentu selalu bertindak untuk kepentingan pemilik perusahaan (Indriyani, 2017). Pihak manajemen bisa saja bertindak mengutamakan kepentingan dirinya sendiri daripada kepentingan pemilik (Jensen & Meckling, 1976). Pemegang saham berharap agen akan bertindak atas kepentingan dan wewenang yang sudah diberikan.

Teori keagenan secara prinsip menggunakan asumsi utama bahwa pemilihan kebijakan perusahaan bertujuan untuk meningkat jumlah penumpang pesawat udara. Ketika pihak prinsipal dan agen memiliki tujuan yang sama untuk meningkat jumlah penumpang pesawat udara, maka diyakini agen akan bertindak

dengan cara yang sesuai dengan kepentingan prinsipal. Agar agen bertindak sesuai dengan kepentingan pemegang saham maka diperlukan pengawasan yang dapat dilakukan melalui cara-cara seperti pengikatan agen, pemeriksaan laporan keuangan, dan pembatasan terhadap pengambilan keputusan oleh manajemen (Utomo, Andini & Raharjo, 2016).

3.2 Pengertian Transportasi

Transportasi adalah kegiatan perpindahan orang dan barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sarana. Yang harus diperhatikan adalah keseimbangan antara kapasitas modal angkutan dengan jumlah barang maupun orang yang memerlukan angkutan. Bila kapasitas armada lebih rendah dari yang dibutuhkan, akan banyak barang maupun orang tidak terangkut, atau keduanya dijejalkan kedalam kendaraan yang ada. (Warpani, 2002).

Pengangkutan dapat juga diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ketempat tujuan. Proses pengangkutan merupakan gerakan dari tempat asal, darimana kegiatan angkutan dimulai, ketempat tujuan, kemana kegiatan pengangkutan akan diakhiri. Dalam hubungan ini, terlihat beberapa unsur-unsur pengangkutan meliputi atas:

- a. Adanya muatan yang diangkut
- b. Tersedianya kendaraan sebagai alat angkutannya
- c. Ada jalanan/jalur yang dapat dilalui
- d. Adanya terminal asal dan terminal tujuan
- e. Tersedianya sumber daya manusia dan organisasi atau manajemen yang menggerakkan kegiatan transportasi tersebut

Pengangkutan menyebabkan nilai barang lebih tinggi di tempat tujuan dari pada ditempat asal, dan nilai ini lebih besar daripada biaya yang dikeluarkan untuk pengangkutannya. Nilai atau kegunaan yang diberikan oleh pengangkutan adalah berupa kegunaan tempat (Place utility) dan kegunaan waktu (time utility). Kedua kegunaan diperoleh jika barang telah diangkut ketempat dimana nilainya lebih tinggi dan dapat dimanfaatkan tepat pada waktunya (Nasution, 2004).

Sedangkan, Transportasi merupakan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal (dari mana kegiatan pengangkutan diakhiri), sehingga transportasi adalah bukan tujuan untuk menanggulangi kesenjangan jarak dan waktu. Dalam kegiatan produksi, perdagangan, pertanian, dan kegiatan ekonomi lainnya, jasa transportasi merupakan salah satu faktor masukan. (Asikin, 2001)

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 35 tahun 2003 tentang Penyelenggaraan angkutan Orang di jalan dengan kendaraan umum, ada beberapa kriteria yang berkenaan dengan angkutan umum. Kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran baik langsung maupun tidak langsung. Trayek adalah lintasan kendaraan untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal.

3.3 Angkutan Umum

Masalah transportasi pada dasarnya terjadi karena adanya interaksi yang sangat intern antara komponen-komponen sistem transportasi, dimana interaksi yang terjadi berada pada kondisi diluar kontrol, sehingga terjadi tidak keseimbangan. Keseimbangan yang dimaksud dapat saja terjadi karena ketidaksesuaian antara transport demand dan transport supply ataupun faktor-faktor

relevan lainnya, yang pada dasarnya menyebabkan pergerakan manusia dan barang menjadi tidak efisien dan tidak efektif. Adanya permasalahan transportasi sudah lama ada, namun disiplin pemecahannya boleh dikatakan baru. Sementara permasalahannya sendiri berkembang sangat pesat. Angkutan itu sendiri pada dasarnya merupakan sarana untuk memindahkan orang dan barang dari suatu tempat ketempat lain. Tujuannya membantu orang atau kelompok untuk menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki atau mengirim barang dari tempat asal ketempat tujuan. (Warpani, 2002).

Dalam memilih moda transportasi atau angkutan umum untuk suatu jenis produk tertentu, lazimnya pengirim mempertimbangkan beberapa kriteria untuk memilih angkutan umum atau transportasi yang diinginkan, antara lain:

- a. kecepatan waktu pengantaran dari rumah ke rumah atau dari gedung ke gedung
- b. frekuensi pengiriman terjadwal
- c. keandalan dalam memnuhi jadwal pada waktunya
- d. kemampuan menangani angkutan dari berbagai barang
- e. banyaknya tempat singgah atau bongkar muat
- f. Biaya Per ton/Kilometer
- g. jaminan atas kerusakan atau kehilangan barang (Nasution, 2004)

3.3.1 Karakteristik Angkutan Umum

Menurut Warpani (1990) angkutan umum dapat dibedakan menjadi angkutan tak bermotor dan angkutan umum bermotor. Angkutan umum tak bermotor meliputi: becak, andong, yang beroperasi diseluruh kota terutama didaerah pasar, terminal, perumahan. Angkutan umum bermotor meliputi: bus

kota, busa jarak jauh antar kota, taksi, dan ojek. Bus beroperasi pada jalur-jalur tertentu yang telah ditetapkan diseluruh daerah. Taksi dan angkutan kota beroperasi di daerah perkotaan, stasiun kereta api, hotel-hotel, pusat pemerintahan, dan juga melayani panggilan melalui telepon. Sedangkan ojek beroperasi dipinggir jalan yang belum dilewati oleh angkutan lain.

3.3.2 Angkutan Umum Penumpang (AUP)

Angkutan umum penumpang adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar (Warpani, 2002). Termasuk dalam pengertian dalam angkutan umum penumpang adalah bus, mini bus, mikrolet, kereta api, angkutan air dan angkutan darat. Tujuan umum keberadaan angkutan umum penumpang adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat.

Tujuan utama keberadaan angkutan umum penumpang adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. Ukuran pelayanan yang baik adalah pelayanan yang aman, cepat, murah dan nyaman. Selain itu, keberadaan angkutan umum penumpang juga membuka lapangan pekerjaan. Pengadaan pelayanan angkutan umum penumpang memang secara langsung mengurangi banyaknya kendaraan pribadi, namun angkutan umum penumpang bukan obat mujarab untuk memecahkan persoalan lalu lintas kota. Pelayanan angkutan umum penumpang akan berjalan baik apabila tercipta keseimbangan antara kesediaan dan permintaan. (Warpani,1990).

3.3.3 Jenis Angkutan Umum Penumpang (AUP)

Berdasarkan Undang- Undang No. 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 36 menyebutkan bahwa pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum terdiri dari:

- a. Angkutan antar kota yang merupakan pemindahan orang dari suatu kota ke kota lain.
- b. Angkutan kota yang merupakan pemindahan orang dari suatu kota ke kotalain.
- c. Angkutan perdesaan yang merupakan pemindahan orang dalam dan atau antar wilayah perdesaan.
- d. Angkutan lintas batas negara yang merupakan angkutan orang yang melalui lintas batas negara lain.

3.3.4 Kebutuhan Angkutan Umum Penumpang (AUP)

Tuntutan pemakai kendaraan angkutan pada dasarnya mengkehendaki tingkat pelayanan yang cukup memadai, baik waktu tempuh, waktu tunggu maupun keamanan dan kenyamanan yang terjamin selama perjalanan. Hal ini dapat dipenuhi bila penyediaan armada angkutan umum penumpang berada pada garis seimbang dengan permintaan jasa angkutan umum.

Jumlah armada yang tepat sesuai dengan kebutuhan sulit dipastikan, yang dapat dilakukan adalah jumlah yang mendekati besarnya kebutuhan. Ketidakpastian itu disebabkan oleh pola pergerakan penduduk yang tidak merata sepanjang waktu, misalnya pada saat jam-jam sibuk permintaan tinggi, dan pada saat sepi permintaan rendah.

Jumlah kebutuhan angkutan dipengaruhi oleh:

- a. Jumlah penumpang pada jam puncak
- b. Kapasitas kendaraan
- c. Standar beban tiap kendaraan

Sistem penyediaan kebutuhan angkutan umum merupakan keinginan dari

berbagai lapisan masyarakat. Keinginan itu ditunjukkan terhadap aspek keselamatan, kecepatan, dan kemudahan, sehingga tersedianya angkutan umum maka kompetisi antar moda tidak dapat dicegah.

3.3.5 Peran Angkutan Umum Penumpang (AUP)

Pada umumnya kota yang berada pada jalur sistem angkutan merupakan kota yang berkembang pesat. Hal-hal yang mengurangi sumbangan angkutan umum bagi mobilitas suatu kota antara lain adalah perubahan gaya hidup, pola perkembangan kota, dan pertumbuhan kepemilikan kendaraan pribadi. Namun sarana transportasi seperti bus dan kereta api masih memainkan peran yang amat penting dalam kehidupan kota maupun antar kota. (Warpani, 1990).

Dalam melayani kepentingan mobilitas masyarakat dalam melakukan kegiatannya, baik kegiatan sehari-hari yang berjarak pendek atau menengah (angkutan perkotaan / pedesaan dan angkutan antarkota dalam provinsi) maupun kegiatan sewaktu-waktu antarprovinsi(angkutan antar kota dalam provinsi/AKDP dan antar kota antar provinsi/AKAP) merupakan peranan utama angkutan umum. Aspek lain dalam pelayanan angkutan umum adalah peranannya dalam pengendalian lalu lintas, penghematan energi, dan pengembangan wilayah (Warpani, 2002).

Orang ataupun masyarakat memerlukan angkutan untuk mencapai tempat kerja, untuk berbelanja, berwisata, maupun memenuhi kebutuhan sosial-ekonomi lainnya. Ada dua golongan besar yaitu pakswan dan pilihwan, dimana dua golongan besar ini merupakan pemakai jasa angkutan umum.(Warpani, 1990).

Kepemilikan kendaraan adalah faktor penting yang mempengaruhi apakah orang tergolong paksawan atau pilihwan. Dimana-mana tetap terdapat orang yang ternyata membutuhkan dan menggunakan sarana angkutan umum penumpang, yang tingkat kepemilikan kendaraannya tinggi sekalipun. Cukup beralasan untuk mengatakan bahwa proporsi pilihwan di daerah perkotaan tingkat kepemilikan kendaraannya tinggi lebih banyak dari paksawan (Warpani, 1990)

Zaman sekarang perkembangan kepemilikan kendaraan yang pesat akibat meningkatnya kesejahteraan masyarakat karena tak diikuti terus menerus dengan pembangunan jaringan jalan. Hal ini telah mendorong banyak kota menggalakkan penggunaan AUP. Adapun sejumlah kota di negara maju peranan AUP sangat dirasakan manfaatnya, dimana fungsinya melayani pergerakan orang dan barang sehingga kebijaksanaan yang menyangkut sistem perangkutan tidak dapat mengabaikan peranannya yang penting itu (Warpani, 1990).

Kemampuan untuk meningkatkan mutu angkutan umum penumpang bisa dilakukan dengan beberapa cara yang bisa dilakukan termasuk kebijakan yang lebih memberi perhatian khusus terhadap angkutan umum penumpang seperti pengadaan lajur khusus bus, lajur bus bolak balik, pembatasan atau larangan kendaraan pribadi dalam kawasan tertentu yang bermaksud semuanya untuk memperlancar dan membantu peningkatan kelancaran dalam berlalu lintas (Warpani, 1990).

Angkutan umum penumpang masih mempunyai peranan penting dalam ancaman semakin mahalnya bahan bakar minyak dan semakin langkanya ketersediaan bahan bakar minyak. Pemerintah sudah mewacanakan akan pelan-pelan mengganti dengan bahan bakar minyak pertamax. Namun hal itu masih

memerlukan waktu untuk pengkajian ulang kebijakan pemerintah tersebut dalam hal keamanan, efisiensi dana efektifitas (Warpani, 1990).

Perkembangan teknologi yang semakin pesat menimbulkan dampak yang sangat besar terhadap ketergantungan masyarakat akan angkutan umum penumpang. Terbukti karena sangat efisien dalam penggunaan energi dan biaya (Warpani, 1990).

3.4 Kebijakan Bagasi Berbayar

Kebijakan bagasi berbayar yang diterapkan Maskapai Penerbangan Lion Air bersama anak perusahaan Wings Air, sesuai regulasi, namun berpotensi menimbulkan masalah baru. Ketentuan itu diatur dalam pasal 22, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 185 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri. Ketentuan itu menyebutkan setiap maskapai dalam menentukan standar pelayanan memperhatikan kelompok pelayanan yang diterapkan masing-masing maskapai, termasuk kebijakan bagasi tercatat disesuaikan dengan kelompok pelayanannya. Persoalan muncul karena kurangnya sosialisasi maskapai penerbangan kepada konsumen sehingga berakibat miskomunikasi. Kebijakan mengenai penghapusan bagasi cuma-cuma (free baggage allowance) itu dikeluarkan Kamis (3/1), dan diberlakukan Selasa (8/1). Lion dan Wings Air tidak Lagi Gratiskan Bagasi "Ini rentang waktu yang sangat mepet untuk proses sosialisasi kepada seluruh rakyat Indonesia pengguna jasa maskapai Wings dan Lion Air," kata Fary kepada wartawan di Kupang, Minggu (6/1) malam Selain itu, tambah Fary, adanya potensi penumpukan penumpang pada counter check in sehingga perlu penambahan sumber daya manusia di bagian tersebut. Maskapai harus mampu dan segera mengantisipasi hal ini. Anggota DPR asal Nusa

Tenggara Timur itu minta keamanan bagasi penumpang pasca pemberlakuan bagasi berbayar mesti ditingkatkan. "Tidak boleh ada lagi keluhan mengenai pembobolan/pencurian bagasi pada maskapai tarif ekonomi yang tempo hari marak diberitakan," tandasnya. Karena itu, maskapai penerbangan perlu meningkatkan pengawasan sebagai penanggung jawab pengangkut, termasuk SDM dan peralatan) karena pengurusan ground handling seperti bagasi, biasanya diserahkan kepada pihak ketiga. Akibat adanya bagasi berbayar, menurutnya, tentu konsumen akan lebih mengoptimalkan penggunaan barang atau bagasi di kabin, sedangkan tidak semua jenis barang dapat dimasukkan ke dalam kabin. Hal ini jelas membutuhkan pengawasan lebih ketat oleh maskapai penerbangan. Itu berarti masa sosialisasi seharusnya diperpanjang agar segala risiko ikutan bisa diminimalisir," ujarnya.

3.4 Dampak Kebijakan Bagasi Berbayar

Beberapa dampak dari kebijakan pengenaan bagasi berbayar adalah penurunan jumlah penumpang, pemberhentian sejumlah rute penerbangan domestik, dan penutupan sejumlah perusahaan logistik. (https://berkas.dpr.go.id/puslit/files/info_singkat/Info%20Singkat-XI-5-I-P3DI-Maret-2019-226.pdf)

Adapun dampak dari kebijakan bagasi berbayar mengenai perekonomian, terutama pada perekonomian di sektor pariwisata nasional. Pasalnya, masyarakat akan mengurangi dan berpikir panjang untuk berpergian menggunakan jasa transportasi pesawat terbang. Dan akan mengurangi jumlah wisatawan yang berkunjung ke berbagai wisata di Indonesia. Tentu ini akan merugikan berbagai pihak dan memperkeruh perekonomian secara tidak langsung. Melihat hal ini, Ekonom Sumut, Wahyu Ario, menuturkan bahwa

bagasi berbayar yang diterapkan oleh sebagian maskapai akan memberikan dampak buruk bagi perekonomian.

3.5 Penumpang

3.5.1 Pengertian Penumpang

menurut wikipedia penumpang adalah seseorang yang hanya menumpang, baik itu pesawat, kereta api, bus, maupun jenis transportasi lainnya, tetapi tidak termasuk awak mengoperasikan dan melayani wahana tersebut.

Selain itu penumpang dapat diartikan sebagai orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan atas dirinya yang diangkut. Keistimewaan penumpang adalah sebagai subjek hukum pengangkutan karena dia merupakan salah satu pihak yang ikut berjanji. Serta sebagai objek hukum pengangkutan karena dia merupakan muatan yang diangkut (aflah lubis,2008)

Penumpang bisa dikelompokkan dalam dua kelompok yaitu Penumpang yang naik suatu mobil tanpa membayar, apakah dikemudikan oleh pengemudi atau anggota keluarga dan Penumpang umum yaitu penumpang yang ikut dalam perjalanan dalam suatu wahana dengan membayar, wahana bisa berupa taxi, bus, kereta api, kapal ataupun pesawat terbang.

Ciri-ciri penumpang antara lain adalah :

1. Cakap bertindak dalam hukum
2. Orang yang harus membayar biaya angkutan
3. Memegang dokumen pengangkutan (tiket atau karcis) (aflah lubis,2008)

3.5.2 Jenis-jenis Penumpang

Pada umumnya penumpang dibagi menjadi 2 jenis yaitu sebagai berikut.

- a. Penumpang Domestik, yakni penumpang yang melakukan penerbangan dari suatu kota ke kota lain dalam satu wilayah atau Negara.
- b. Penumpang Internasional, yakni penumpang yang melakukan penerbangan dari satu Negara ke Negara lain. (<https://sinta.unud.ac.id/uploads/wisuda/1116051208-3-bob%20BAB%20II.pdf>)

Adapun jenis – jenis penumpang menurut Majid Probo adalah sebagai berikut:

- a. Penumpang Biasa, yakni penumpang yang dapat melakukan perjalanan dan melakukan proses keberangkatan sendiri tanpa membutuhkan bantuan siapapun.
- b. Penumpang Khusus, yakni penumpang yang memiliki kondisi fisik dan mental, status social ekonomi, kedudukan, jabatan, pengaruhnya dikarenakan latar belakang penumpang yang bersangkutan.

353 Hak Dan Kewajiban Penumpang

Hukum memberikan hak serta kewajiban kepada penumpang , untuk menggambarkan perlindungan hukum yang diberikan kepada penumpang selaku konsumen , dalam usaha untuk memenuhi kebutuhannya dari hal-hal yang dapat merugikan konsumen itu sendiri. Maka Mengenai hak dan kewajiban penumpang di atur dalam Pasal 4 dan 5 Undang-undang No. 8 Tahun 1999 Tentang perlindungan konsumen yaitu :

Seorang penumpang dalam perjanjian angkutan udara tentunya mempunyai hak untuk diangkut ke tempat tujuan dengan pesawat udara yang telah ditunjuk atau dimaksudkan dalam perjanjian angkutan udara yang bersangkutan. Di samping itu juga penumpang atau ahli warisnya berhak untuk menuntut ganti rugi

atas kerugian yang dideritanya sebagai akibat adanya kecelakaan penerbangan atas pesawat udara yang bersangkutan. Selain itu hak- hak penumpang lainnya adalah menerima dokumen yang menyatakannya sebagai penumpang, mendapatkan pelayanan yang baik, memperoleh keamanan dan keselamatan selama dalam proses pengangkutan dan lain-lain.

1. Kewajiban Penumpang

Dalam perjanjian angkutan udara , kewajiban utama penumpang adalah mematuhi seluruh aturan penerbangan maka penumpang dalam memperoleh haknya juga harus melaksanakan kewajiban yaitu :

- a. membayar uang angkutan, kecuali ditentukan sebaliknya
- b. mengindahkan petunjuk-petunjuk dari pengangkut udara atau dari pegawai pegawainya yang berwenang
- c. menunjukkan tiketnya kepada pegawai-pegawai pengangkut udara setiap saat apabila diminta
- d. tunduk kepada peraturan-peraturan pengangkut udara mengenai syarat-syarat umum perjanjian angkutan muatan udara yang disetujuinya.
- e. memberitahukan kepada pengangkut tentang barang – barang berbahaya atau terlarang yang dibawa naik sebagai bagasi tercatat atau sebagai bagasi tangan, termasuk pula barang-barang terlarang yang ada pada dirinya.

Sedangkan menurut Aflah Lubis memberikan pendapat mengenai hak dan kewajiban penumpang angkutan udara. Berikut hak dan kewajiban penumpang tersebut:

1. hak penumpang angkutan udara adalah :

- a) mendapatkan pelayanan yang baik dalam membeli tiket atau karcis pesawat.

- b) mendapatkan pelayanan yang baik selama perjalanan dalam penerbangan.
- c) mendapatkan santunan dari pihak pengangkut apabila terjadi kecelakaan.
- d) menuntut ganti kerugian apabila pihak pengangkut merugikan penumpang.

2. kewajiban penumpang angkutan udara adalah:

- a) Membeli tiket atau karcis pesawat .
- b) mematuhi peraturan yang diperintahkan pihak pengangkut demi kelancaran selama penerbangan atau perjalanan.

3.6 Pembahasan

Bagasi itu sangat penting bagi penumpang pesawat yang membawa barang banyak, oleh karena penumpang sangat mempengaruhi pendapat pada perusahaan transportasi. Akibat penetapan bagasi berbayar, jika berat barang lebih dari 7kg maka harus membayar bagasi. Oleh karena itu banyak sebagian penumpang ragu untuk berpergian menggunakan pesawat. Akibat kebijakan itu maka jumlah penumpang pesawat Lion Air menurun berikut adalah datanya:

Tabel 3.1

Jumlah Penumpang Angkutan Udara 2018-2019

Jumlah Penumpang Angkutan Udara Domestik Kuartal 1			
No	2018	Pertumbuhan	2019
1.	8.379.533	-35%	5.457.216
2.	4.527.482	-23%	3.503.834
3.	3.146.961	-5%	2.993.578
4.	2.883.025	-14%	2.272.255
5.	2.316.291	-26%	1.714.986
6.	01.634.031	-20%	1.310.605
7.	724.993	-27%	527.797
8.	244.336	+151%	612.227
9.	171.356	-8%	157.423
10.	80.819	+26%	101.457
11.	32.529	+239%	110.409
12.	14.200	-54%	6.476
Total	24.155.556	-21%	18.970.263

Sumber: www.lionair.co.id

Dari data di atas dapat dilihat di tahun 2018 belum ditetapkan bagasi berbayar dan di tahun 2019 sudah menetapkan bagasi berbayar di data tersebut ada penurunan. Tapi Daniel Putut Kuncoro membantah penurunan penumpang diakibatkan oleh bagasi yang berbayar sehingga penumpang menurun, ia mengakui jika saat ini perusahaan sedang mengalami penurunan jumlah penumpang dikarenakan saat ini momen *low*

season, momen *low season* adalah istilah yang digunakan momen di luar libur masa libur nasional maupun internasional. Hal ini menjadikan musim liburan *low season* akan lebih sepi daripada musim liburan lainnya. Ia juga mengatakan bahwasannya bukan hanya maskapai lion air yang mengalami penurunan karena hal tersebut tetapi berdampak pada semua maskapai yang ada di indonesia.

BAB IV

PENUTUP

4.1 Kesimpulan

Akibat dilakukan kebijakan bagasi berbayar ini sangat mempengaruhi jumlah penumpang pada maskapai. Karena banyak sebagian penumpang yang ragu untuk berpergian untuk menggunakan pesawat. Dan akibatnya jumlah penumpang pada maskapai lion air menurun di tahun 2019 dan mengakibatkan kerugian.

4.2 Saran

Saran saya untuk Maskapai lion air dan penumpang yaitu sebagai berikut. Untuk maskapai lion air boleh melakukan kebijakan bagasi berbayar ini akan tetapi harus melihat dampak baik atau tidak untuk perusahaan dan penumpang. Karena dengan adanya kebijakan tersebut para penumpang akan banyak memperhitungkan jika ingin bepergian.

Untuk penumpang, harus mengambil sisi positifnya tentang kebijakan bagasi berbayar karena dengan dilakukan kebijakan tersebut untuk menghindari kepadatan bagasi dan mengurangi beban pada pesawat agar perjalanan pun lebih aman.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Abbas, Salim, 2006, Manajemen Transportasi, Jakarta: Raja Grafindo.
- Asikin, Muslich Zainal, 2001, Sistem Manajemen Transportasi Kota, Abhiseka, Yogyakarta.
- Assauari, Sofyan. 2004. Kebijakan Bagasi. Jakarta: PT. Grafindo Persada.
- Durianto dan Liana. 2004. Jenis Angkutan Umum Penumpang. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Abdulkadir Muhammad, 2013, Hukum Pengangkutan Niaga, Bandung: PT Citra Aditya Bakti.
- Nasution, Nur. 2004 Manajemen Transportasi. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- R. Subekti, 1995, Aneka Perjanjian, Bandung: PT Citra Aditya.
- Warpani. P. Suwardjoko, 2002, *Pengelolaan lalu lintas dan Angkutan jalan*. Bandung : Penerbit ITB

B. Undang-Undang

- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 185 Tahun 2015
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 185 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri.
- Pasal 1 angka 24-25 Undang-Undang Penerbangan Jo, Pasal 1 angka 18-19 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 185 Tahun 2015.
- Keputusan Menti Perhubungan No. KM 35 tahun 2003 tentang Penyelenggaraan angkutan Orang di jalan dengan kendaraan umum.

C. Jurnal

- Aflah Lubis, Catatan Kuliah, Semester VI tanggal 1 Januari 2008.
- Indriyani, Eka. (2017). Pengaruh Ukuran Perusahaan dan Profitabilitas Terhadap Nilai Perusahaan. Akuntabilitas: Jurnal Ilmu Akuntansi. Vol.10 (2). 333-348
- HMN. Purwosutjipto, Pengetahuan Dasar Hukum Dagang, Jilid 3, Pengangkutan, Djambatan, 1998, Jakarta.
- Utomo, W., Rita Andini, & Kharis Raharjo. (2015). Pengaruh Leverage (DER), Price Book Value (PBV), Ukuran Perusahaan (SIZE), Return On Equity (ROE), Deviden Payout Ratio (DPR), Dan Likuiditas (CR) Terhadap Price Earning Ratio (PER) Pada Perusahaan Manufaktur Yang Listing di BEI Tahun 2009-2014.

D. Internet

- Jensen, M dan Meckling, W. 1976. Theory Of The Firm: Managerial Behavior, Agency Cost And Ownership Structure.
<https://bungrandhy.wordpress.com/2013/01/12/teori-keagenan-agencytheory/>
- Muhammad, Abdulkadir, 1994, Hukum Pengangkutan Darat, Laut, Dan Udara. Diakses pada 20 november 2020 melalui <http://library.um.ac.id/free-content/index.php/buku/detail/hukum-pengangkutan-darat-laut-dan-udara-abdulkadir-muhammad-22387.html>

Novita.2018.Akibat Bagasi Berbayar Jumlah Penumpang Penerbangan Domestik Turun. <https://indopos.co.id/read/2019/03/01/167181/akibat-bagasi-berbayar-jumlah-penumpang-penerbangan-domestil-turu/>

Pasal 4 dan 5 Undang-undang No. 8 Tahun 1999 Tentang perlindungan konsumen.

Parta Ibeng.2020.Pengertian Transportasi, Unsur, Fungsi, Manfaat, Jenis dan Contoh. Dari : <https://pendidikan.co.id/pengertian-transportasi-unsur-fungsi-manfaat-jenis-dan-contoh/>

PengertianPengangkutan. <https://pemdidikan.co.id/pengertian.pengangkutan>

PengertianTransportasi. <https://pemdidikan.co.id/pengertian.transpotasi>

Struktur Organisasi dan Pembagian Tugas, Logo Lion Air, Gambaran Umum dan Sejarah Singkat Lion Air, Visi dan Misi Lion Air

Dari : www.lionair.co.id

<http://id.wikipedia.org> diakses pada tanggal 10 November 2009 Bantahan daniel putut kuncoro

<https://travel.tribunnews.com/2019/02/01/lion-air-bantah-penurunajumlah-penumpang-karena-penerapan-bagasi>