

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Persaingan antar maskapai penerbangan terjadi seiring dengan meningkatnya jumlah maskapai yang mengisi industri penerbangan dalam negeri. Ditambah kini naiknya kembali pariwisata dalam negeri setelah hampir 2 tahun lebih terdampak pandemi Covid-19 yang menyebabkan sektor pariwisata lumpuh total.<sup>1</sup> Ini menyebabkan minat masyarakat untuk berpergian jauh dengan menggunakan pesawat terbang meningkat. Maskapai pun berlomba-lomba untuk meningkatkan layanan serta mengaktifkan kembali seluruh kekuatan armadanya untuk dapat mengakomodir tingginya jumlah penumpang pada rute-rute tertentu yang merupakan tujuan favorit bagi masyarakat sehingga jumlah peminatnya tinggi.<sup>2</sup>

Namun untuk dapat merealisasikan hal itu banyak kendala yang harus dihadapi oleh pihak maskapai, terutama ketersediaan armada karena tidak semua maskapai penerbangan memiliki armada yang cukup untuk dapat menambah jumlah keberangkatan.<sup>3</sup> Pada rute-rute yang secara data memiliki jumlah peminat yang tinggi, selain itu ditengah melonjaknya harga minyak dunia yang berdampak pada naiknya harga bahan bakar pesawat udara yakni

---

<sup>1</sup> A.A.A Ribeka Martha Purwahita, dkk, "Dampak Covid-19 Terhadap Pariwisata Bali Ditinjau Dari Sektor Sosial, Ekonomi, Dan Lingkungan", *Jurnal Kajian dan Terapan Wisata*, Vol. 1 No. 2, Mei 2021, h. 69.

<sup>2</sup> Andhi Pahlevi Amin, "Pengaruh Tarif Penerbangan, Jumlah Penerbangan Dan Pendapatan Perkapita Dalam Meningkatkan Jumlah Penumpang", *Jurnal Bisnis Strategi*, Vol. 22 No. 1, Juli 2013, h. 50.

<sup>3</sup> Wibowo Kuntjoroadi, Nurul Safitri, "Strategi Bersaing dalam Persaingan Usaha Penerbangan Komersial", *Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi*, Vol. 16 No. 1, April 2009, h. 49.

avtur menyebabkan tingginya *cost* (biaya operasional) pesawat yang semakin memberatkan pihak maskapai.<sup>4</sup>

Lain halnya dengan Maskapai yang telah memiliki kekuatan armada yang banyak, mereka hanya perlu memikirkan bagaimana agar *cost* (biaya oprasional) dapat tertutupi tanpa perlu memikirkan pengadaan jumlah armada.<sup>5</sup> Itu artinya mereka secara logika bisa saja menetapkan harga yang sedikit lebih rendah dari maskapai pesaingnya dalam rute yang sama. Mereka hanya perlu menambah jumlah pemberangkatan sehingga dapat menarik penumpang lebih banyak dan dapat menutup margin atau selisih harga yang mereka tetapkan lebih rendah dari maskapai pesaingnya.

Perbedaan kondisi seperti inilah yang kemudian membuat perlahan-lahan maskapai yang notabene memiliki armada yang terbatas menjadi tidak mampu bersaing dalam industri penerbangan karena dalam menetapkan harga mereka tidak mungkin memberikan harga yang lebih rendah lagi dibawah harga biaya operasional yang telah mereka perhitungkan. Ketidakmampuan bersaing maskapai penerbangan lain ini tentu akan berdampak dalam persaingan usaha di Industri penerbangan karena kompetitornya akan tersingkir dari persaingan sehingga menyebabkan pangsa pasar dikuasai oleh satu perusahaan saja dan akan berdampak pada penentuan harga dikemudian hari karena masyarakat

---

<sup>4</sup> Kompas.com, Naiknya Harga Minyak Dunia dan Ancaman Melambungnya Harga Tiket Pesawat, <https://www.kompas.com/tren/read/2022/03/19/090500965/naiknya-harga-minyak-dunia-dan-ancaman-melambungnya-harga-tiket-pesawat-?page=all>. Diakses pada tanggal 25 Oktober 2022, pukul 09.35 WIB.

<sup>5</sup> Hawa Bunga Yowanda, “Strategi Pemasaran Penerbangan Berkonsep Low Cost Carrier (Lcc) Dan Daya Saing Perusahaan”, *Jurnal Administrasi Bisnis*, Januari 2018, Vol. 51 No. 2, h. 169.

selaku konsumen tidak memiliki pilihan lain karena hanya maskapai ada satu maskapai yang melayani penerbangan pada rute tersebut.<sup>6</sup>

Pemerintah sebenarnya telah mengantisipasi kemungkinan ini agar tidak terjadi mengingat dampaknya tidak bagus dalam persaingan usaha khususnya dalam industri penerbangan dalam negeri, melalui Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 25/2008 mengenai syarat penambahan kapasitas dan frekuensi penerbangan yang dapat dilakukan oleh perusahaan maskapai pada satu rute.<sup>7</sup> Pada KM 25/2008 dalam hal penambahan kapasitas dan frekuensi penerbangan di satu rute, baru bisa dilakukan jika tingkat keterisian rata-rata maskapai sudah tinggi dan penambahan kapasitas atau frekuensi tidak boleh menyebabkan tingkat keterisian turun. Misalnya, untuk rute utama dengan tingkat kepadatan sangat padat dan dilayani oleh lebih dari satu maskapai seperti Jakarta-Medan, penambahan kapasitas dan frekuensi penerbangan baru dapat dilakukan bila tingkat keterisian rata-rata sudah mencapai 80 persen selama 6 bulan.<sup>8</sup> Penambahan kapasitas dan frekuensi itu juga tidak boleh menyebabkan tingkat keterisian menjadi lebih rendah dari 70 persen.

Namun dalam Peraturan Menteri Perhubungan terbaru melalui PM 35/2021 ketentuan ini dihapus yang artinya setiap maskapai dapat menambah kapasitas dan frekuensi penerbangan ke satu rute tanpa memperhatikan kondisi

---

<sup>6</sup> Sebastian Arya Natadiharja, "Permasalahan pasar oligopoli, Dalam industri penerbangan, Dan peran Pelaku usaha baru dalam keseimbangan pasar", *Jurnal Ekonomi*, Vol. 1 No. 1, Januari 2016, h. 3.

<sup>7</sup> Arifin Hutabarat, *Menjelang Setengah Abad Industri Penerbangan Nasional INICA Berkiprah*, Jakarta, INICA, 2019, h. 20.

<sup>8</sup> Kompas.com, Bom Waktu di Penerbangan Indonesia, <https://money.kompas.com/read/2022/06/12/061000926/bom-waktu-di-penerbangan-indonesia?page=all>, diakses pada tanggal 25 Oktober 2022, Pukul 10.21 WIB.

pasar dan kondisi maskapai lain, hal ini yang kemudian dapat mengakibatkan perang antar maskapai tidak seimbang dan secara perlahan tapi pasti akan terjadi monopoli dalam rute tersebut.

Penghapusan ketentuan frekuensi terbang ini akan berpengaruh terhadap persaingan harga yang mana perusahaan dengan jumlah armada yang lebih besar akan lebih berani menetapkan harga tiket dibawah pesaingnya walaupun sama-sama menerapkan strategi *Low Cost Carrier* (LCC) dikarenakan banyaknya jumlah armada mereka dibandingkan dengan pesaingnya.<sup>9</sup> Meskipun pemerintah telah mengeluarkan peraturan terkait tarif batas bawah dan tarif batas atas tiket pesawat terbang melalui Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) No. 20/2019, namun hal ini juga belum bisa meminimalisir persaingan harga dikarenakan perusahaan dengan keterbatasan armada mengalami kesulitan lebih besar terkait operasional pesawat yang harus bolak-balik. Mengingat pada saat ini tingginya harga avtur yang merupakan bahan bakar pesawat terbang dikarena rute dengan keberangkatan memiliki keterisian penumpang yang tinggi diikuti dengan keterisian yang tinggi diarah sebaliknya sehingga ini kemudian menjadi kendala tersendiri bagi perusahaan dengan keterbatasan armada.

Perusahaan maskapai dengan armada yang besar bisa saja menetapkan harga tiket dibawah harga pesaingnya dirute yang sama karena mereka tidak

---

<sup>9</sup> Ahmad Rusdiansyah, dkk, "Model Dynamic Pricing untuk Penetapan Harga Tiket Pesawat Terbang Berbasis Waktu dan Persediaan Kursi dengan Mempertimbangkan Keputusan Kompetitor", *Jurnal Teknik Industri*, Vol.15 No.1, Juni 2013, h. 15.

terlalu khawatir dengan operasional armada mereka yang banyak.<sup>10</sup> Maka tidak semua armada harus bolak-balik karena dapat dialihkan untuk mengisi rute lain yang memiliki keterisian tinggi sehingga selisih harga yang mereka tetapkan lebih rendah dapat diantisipasi dengan cara seperti ini, dan sekalipun mereka menetapkan harga hampir sama dengan *cost* yang mereka keluarkan mereka tidak merugi tetapi mereka mendapatkan keuntungan karena dengan harga dibawah pesaing di rute yang sama jelas pasar akan banyak beralih ke perusahaan tersebut.

Penetapan harga dibawah rata-rata ini dapat dikatakan sebagai praktik *predatory pricing* (praktik jual rugi) dengan tujuan mematikan pesaingnya.<sup>11</sup> *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.<sup>12</sup>

*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

---

<sup>10</sup> Andhi Pahlevi Amin, "Analisis Pengaruh Tarif Penerbangan, Jumlah Penerbangan Dan Pendapatan Perkapita Dalam Meningkatkan Jumlah Penumpang", *Jurnal Bisnis Strategi*, Vol. 22 No. 1, Juli 2013, h. 22.

<sup>11</sup> Rezmia Febrina, "Dampak Kegiatan Jual Rugi (Predatory Pricing) Yang Dilakukan Pelaku Usaha Dalam Perspektif Persaingan Usaha", *Jurnal Selat*, Vol. 4 No. 2, Mei 2017, h. 234.

<sup>12</sup> *Ibid*, h. 235.

kini mendongkrak harga, maka konsumen dirugikan karena harus membeli produk dengan harga jauh di atas harga *equilibrium*.<sup>13</sup> 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 dengan keunggulan armada 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.<sup>14</sup> 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

---

<sup>13</sup> Mustafa Kamal Rokan, “*Hukum Persaingan Usaha Teori dan Prakteknya di Indonesia*”, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2010, h. 157.

<sup>14</sup> Hukum Online.com, “Harga Tiket Pesawat Saat Ini Diyakini Hasil *Predatory Pricing* Masa Lalu”, <https://www.hukumonline.com/berita/a/harga-tiket-pesawat-saat-ini-diyakini-hasil-i-predatory-pricing-i-masa-lalu-lt5d4d89addd12a?page=all>, diakses pada tanggal 25 Oktober 2022, pukul 11.34 WIB.

perusahaan jasa penerbangan tersebut dapat mengatur harga tiket penerbangan domestik di Indonesia.<sup>15</sup> 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 umum serta bersaing secara sehat agar dapat masuk dalam pangsa pasar tertentu.<sup>16</sup>

Dikarenakan tingginya minat masyarakat Indonesia dalam hal transportasi udara inilah yang kemudian melatarbelakangi penulis tertarik untuk mengangkat judul **“INDIKASI PERSAINGAN USAHA TIDAK SEHAT DALAM PENENTUAN TARIF MASKAPAI PESAWAT TERBANG DIKAITKAN DENGAN UNDANG-UNDANG NOMOR 5 TAHUN 1999 TENTANG MONOPOLI DAN PERSAINGAN USAHA TIDAK SEHAT (STUDI KASUS KPPU KANWIL IV SURABAYA)”** untuk menjadi bahan edukasi bagi masyarakat Indonesia tentang pentingnya isu ini untuk diperhatikan sebab apabila industri transportasi udara Indonesia sudah dikuasai oleh satu perusahaan saja maka masyarakat tidak memiliki pilihan lain dan akan berdampak pada penentuan tarif secara sepihak yang dapat merugikan masyarakat.

---

<sup>15</sup> Dedi Kurniawan, Skripsi “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”, Pekanbaru: Universitas Islam Riau, 2016, h. 14.

<sup>16</sup> Moch Agung Suluq Muafa dan Khoirul Hidayah, “Perjanjian Tertutup Sebagai Strategi untuk Mengendalikan Persaingan Bisnis: Tinjauan Asas Demokrasi Ekonomi dan Mashlahah”, Jurnal Islamic Business Law, Vol. 1 No. 3, September 2017, h. 4.

## **1.2 Rumusan Masalah**

1. Apakah praktik jual rugi dalam penentuan tarif maskapai pesawat terbang yang dilakukan oleh beberapa maskapai di Indonesia termasuk dalam indikator persaingan usaha tidak sehat?
2. Bagaimana implementasi dari pengawasan yang dilakukan oleh KPPU?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk:

1. Untuk memahami bagaimana praktek monopoli dalam persaingan usaha khususnya dalam perasingan tarif antar maskapai di Indonesia.
2. Untuk mengetahui implementasi pengawasan persaingan usaha yang dilakukan oleh KPPU sebagai lembaga yang berwenang dalam melakukan pengawasan terhadap perilaku persaingan usaha.

## **1.4 Manfaat Penelitian**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat, baik bagi penyusun maupun pihak lainnya. Adapun manfaat penelitian ini adalah sebagai bahan edukasi bagi pembaca tentang bagaimana bentuk monopoli dalam industri penerbangan di Indonesia, sebagai bahan pertimbangan bagi pemangku kebijakan serta sebagai kajian dalam penelitian berikutnya.

### **1.4.1 Manfaat Teoritis**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran bagi perkembangan hukum persaingan usaha di Indonesia.



### **1.4.2 Manfaat Praktis**

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi edukasi bagi masyarakat mengenai hukum persaingan usaha khususnya dalam industri penerbangan di Indonesia.

## **1.5 Tinjauan Umum**

### **1.5.1 Tinjauan Umum Tentang Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat**

#### **1.5.1.1 Pengertian Praktik Monopoli**

*Black's Law Dictionary* mendefinisikan monopoli dari segi yuridis yaitu, hak istimewa atau keuntungan khusus diberikan pada satu atau lebih orang atau perusahaan, yang terdiri dari hak atau kekuasaan eksklusif untuk menjalankan barang tertentu, atau mengendalikan penjualan seluruh pasokan komoditas tertentu. Ini adalah bentuk struktur pasar dimana satu atau hanya sedikit perusahaan yang mendominasi total penjualan suatu produk atau jasa.<sup>17</sup> Dalam Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak sehat yang lebih dikenal sebagai Undang-undang anti monopoli telah dirumuskan secara tegas dan jelas mengenai beberapa pengertian antara lain monopoli, praktik monopoli, pemusatan

---

<sup>17</sup> Henry Champbell Black, *Black's Law Dictionary*, St. Paul, Minn, West Publishing Co, 1990, hal: 696

kekuasaan ekonomi dan persaingan usaha tidak sehat.<sup>18</sup> Pasal 1 angka 1 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Anti Monopoli menjelaskan bahwa monopoli adalah penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau atas penggunaan jasa tertentu oleh satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha. Dengan demikian, jenis pasar yang bersifat monopoli ini hanya terdapat satu penjual, sehingga penjual tersebut bisa menentukan sendiri berapa jumlah barang atau jasa yang akan dijual, atau berapa jumlah barang yang akan dijual tergantung kepada keuntungan yang ingin diraih sehingga penjual akan menerapkan harga yang akan memberikan keuntungan tertinggi.<sup>19</sup>

#### **1.5.1.2 Jenis Monopoli Pasar**

Adapun jenis-jenis pasar monopoli yang dapat kamu temui di Indonesia, yaitu:

##### **a. Monopoli Alamiah**

Jenis monopoli alamiah ini lahir dan tumbuh secara *natural* karena didukung iklim dan lingkungan tertentu. Misalnya, karena cakupan pasarnya terlalu kecil sehingga hanya bisa mengakomodasi satu penjual saja.

---

<sup>18</sup> Ayup Suran Ningsih, “*Implikasi Undang-undang No.5 tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat Pada Pelaku UMKM*”, Jurnal Penelitian Hukum, Vol. 19 No. 2, Februari 2019, h. 210.

<sup>19</sup> Mustafa Kamal Rokan, *Hukum Persaingan Usaha (Teori dan Praktiknya di Indonesia)*, Jakarta, PT Rajagrafindo Persada, 2010, hal. 137.

Monopoli alamiah juga bisa terjadi apabila potensi keuntungannya tidak terlalu besar. Jadi, hanya ada satu perusahaan yang tertarik untuk menjual produk atau layanan tersebut. Jenis monopoli alamiah dipandang sebagai bisnis yang positif. Sebab, satu perusahaan tunggal yang memproduksi barang dapat memenuhi seluruh kebutuhan pasar dengan harga murah. Hal ini tentu sangat menguntungkan karena bisa menghemat biaya produksi. Pelanggan pun bisa memenuhi kebutuhannya dengan membeli barang yang memiliki harga terjangkau.

b. Monopoli Legal

Jenis monopoli lainnya, yakni monopoli legal berdasarkan ketentuan hukum yang berlaku. Hal ini ditetapkan oleh pemerintah sehingga telah diatur bahwa hanya ada satu perusahaan yang boleh menguasai hajat hidup orang banyak.

c. Monopoli Lokal-Regional

Monopoli lokal-regional merupakan jenis perusahaan monopoli yang hanya memasarkan produk atau layanannya secara terbatas, mencakup area tertentu saja.

### 1.5.1.3 Jenis-jenis Praktik Monopoli

Jika diamati sebetulnya kegiatan yang merupakan pokok dari berbagai larangan yang terdapat dalam UU No. 5 Tahun 1999 adalah praktik monopoli. Pada dasarnya praktik monopoli ini merupakan pemusatan kekuatan ekonomi oleh satu atau lebih pelaku usaha yang mengakibatkan dikuasainya produksi dan/atau pemasaran barang atau jasa tertentu sehingga dapat menimbulkan persaingan usaha tidak sehat dan dapat merugikan kepentingan umum.<sup>20</sup>

Berdasarkan uraian di atas dapat kita ambil unsur-unsur dari praktik monopoli yaitu:

- a. Terjadinya pemusatan kekuatan ekonomi pada satu atau lebih pelaku usaha.
- b. Terdapat penguasaan atas produksi atau pemasaran barang atau jasa tertentu,<sup>21</sup>
- c. Terjadi persaingan usaha tidak sehat, dan
- d. Tindakan tersebut merugikan kepentingan umum.

Pemusatan kekuatan ekonomi adalah penguasaan yang nyata atas suatu pasar barang atau jasa tertentu oleh satu atau lebih pelaku usaha yang dengan penguasaan itu pelaku usaha

---

<sup>20</sup> Ahmad Yani dan Gunawan Wijaya, *Anti Monopoli*, Raja Grafindo Perkasa, Jakarta, 1998, hal. 30.

<sup>21</sup> Peraturan KPPU No. 11 Tahun 2011 tentang Pedoman Pasal 17 (Praktik Monopoli) UU No. 5 Tahun 1999.

tersebut dapat menentukan harga barang atau jasa (hal ini dikenal pula dengan istilah *price fixing*). Sedangkan persaingan tidak sehat dapat terjadi bila persaingan yang terjadi di antara para pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan produksi dan/atau pemasaran barang atau jasa dilakukan dengan tidak jujur atau melawan hukum serta dapat menghambat persaingan. Setiap penguasaan atas dasar suatu barang atau jasa tertentu merupakan suatu pelanggaran. Jika kita perhatikan dengan seksama pengertian praktik monopoli di dalam UU No. 5 Tahun 1999 seperti yang disebutkan di atas, maka penguasaan yang dilarang adalah penguasaan yang mengakibatkan persaingan tidak sehat dan dapat merugikan kepentingan umum.

Hal ini sejalan dengan tujuan UU No. 5 Tahun 1999 ini menjaga kepentingan umum dan meningkatkan efisiensi ekonomi nasional, hanya sayangnya pengertian kepentingan umum dalam kaitannya dengan masalah monopoli ini tidak dijelaskan lebih lanjut sehingga masih diperlukan penafsiran dalam penerapan undang-undang ini. Dengan demikian, tidak semua tindakan penguasaan atas produksi atau pemusatan merupakan pelanggaran. Monopoli yang terjadi karena keunggulan produk, atau perencanaan dan pengelolaan bisnis yang baik, atau terjadi melalui perjuangan dalam persaingan

jangka panjang sehingga menghasilkan suatu perusahaan yang kuat dan besar serta mampu menguasai pangsa pasar yang besar pula, tentu saja bukan merupakan tindakan penguasaan atas produksi dan pemasaran barang dan jasa (monopoli) yang dilarang.

Seperti halnya monopolisasi di Amerika Serikat, menurut ketentuan *Section 2 The Sherman Act 1890* tidak semua monopoli dilarang, yang dilarang adalah justru “*monopolization*” (di Indonesia akan menjadi monopolisasi atau praktik monopoli). Praktik monopoli menurut pengertian *Sherman Act* ini adalah tindakan yang dilakukan oleh pelaku usaha dengan menggunakan kekuatan monopoli (*monopoly power*) atas suatu pasar produk dan atau pasar geografis (pasar bersangkutan) tersebut. Jadi, dalam hal ini *Sherman Act* menekankan adanya niat untuk menguasai (melakukan praktik monopoli) dalam penerapan *Section 2 The Sherman Act 1890* ini. Di dalam monopolisasi ini terdapat masalah mendasar, yaitu bentuk monopoli melanggar hukum atau ilegalitas bergantung pada tindakan yang patut dicela dalam mendapatkan atau mempertahankan kemampuan untuk bermonopoli.

Jenis perilaku yang merupakan tindakan monopolisasi (praktik monopoli) menurut UU No. 5 Tahun 1999 membagi

dalam 2 (dua) pengaturan substansi yaitu Perjanjian yang Dilarang dan Kegiatan yang Dilarang. Kegiatan yang termasuk dalam kegiatan yang dilarang adalah kegiatan monopoli, monopsoni, penguasaan pasar serta persekongkolan (*collusive tendering*). Perbedaan antara kegiatan yang dilarang dan perjanjian yang dilarang umumnya dapat dilihat dari jumlah pelaku usahanya. Perjanjian yang dilarang melihat dari unsur katanya, yaitu perjanjian, hal ini sudah dapat dipastikan harus ada minimal dua pihak, sementara dalam kegiatan yang dilarang, dalam melakukan kegiatan tersebut dapat dilakukan oleh hanya satu pihak/pelaku usaha saja. Dalam teori, munculnya monopoli dapat dibedakan menjadi dua yaitu:

- a. Monopoli yang terjadi karena pelaku usaha memiliki kemampuan teknis tertentu seperti:
  - 1) Pelaku usaha memiliki kemampuan atau pengetahuan khusus yang memungkinkan melakukan efisiensi dalam berproduksi;
  - 2) kala ekonomi, di mana semakin besar skala produksi maka biaya marjinal semakin menurun sehingga biaya produksi per unit (*average cost*) makin rendah;
  - 3) Pelaku usaha memiliki kemampuan kontrol sumber faktor produksi, baik berupa sumber daya alam, sumber daya manusia, maupun lokasi produksi.

b. Monopoli yang diperoleh melalui peraturan perundang-undangan, yaitu:

- 1) Hak atas kekayaan intelektual;
- 2) Hak usaha eksklusif, yaitu hak yang diberikan oleh pemerintah kepada pelaku usaha eksklusif, yaitu yang diberikan oleh pemerintah kepada pelaku usaha tertentu yang tidak didapatkan oleh pelaku usaha yang lain, misalnya agen tunggal, importir tunggal, pembeli tunggal. Pada umumnya hal ini terkait dengan produksi dan/atau pemasaran barang dan/atau jasa yang menguasai hajat hidup orang banyak serta cabang-cabang produksi yang penting bagi negara, asalkan diatur dalam undang-undang dan diselenggarakan oleh BUMN atau badan/lembaga yang dibentuk atau ditunjuk oleh pemerintah.

#### **1.5.1.4 Sejarah Hukum Persaingan Usaha di Indonesia**

Undang-Undang Dasar Tahun 1945, baik sebelum atau sesudah amandemen konstitusi tahun 2002, menginstruksikan bahwa perekonomian disusun serta berorientasi pada ekonomi kerakyatan. Pasal 33 Undang-Undang Dasar 1945 yang merupakan dasar acuan normatif menyusun kebijakan perekonomian nasional yang menjelaskan bahwa tujuan pembangunan ekonomi adalah berdasarkan demokrasi yang



bersifat kerakyatan dengan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia melalui pendekatan kesejahteraan dan mekanisme pasar.<sup>22</sup>

Dalam Pasal 33 Undang-Undang Dasar Tahun 1945 menjelaskan bahwa:

- a. Perekonomian disusun sebagai usaha bersama berdasar atas asas kekeluargaan,
  - b. Cabang-cabang produksi yang penting bagi negara dan yang menguasai hajat hidup orang banyak dikuasai oleh Negara dan,
  - c. Bumi, air dan kekayaan alam lainnya dipergunakan sebesarbesarnya untuk kemakmuran rakyat Indonesia
- Dalam bidang perekonomian, sebagaimana diamanatkan oleh UUD 1945 yang menghendaki kemakmuran masyarakat secara merata, bukan kemakmuran secara individu. Secara yuridis melalui norma hukum dasar (*stategerund gezet*), sistem perekonomian yang diinginkan adalah sistem yang menggunakan prinsip keseimbangan, keselarasan, serta memberi kesempatan usaha bersama bagi setiap warga negara.<sup>23</sup>

---

<sup>22</sup> Ningrum Natasya Sirait, *Hukum Persaingan di Indonesia*, Pustaka Bangsa Press, Medan, 2004, h. 1.

<sup>23</sup> *Ibid*, h. 12

Sehubungan dengan ketentuan Pasal 33 UUD 1945 di atas, Mohammad Hatta berpendapat bahwa demokrasi ekonomi bertujuan untuk mewujudkan kemakmuran masyarakat, bukan kemakmuran individu yang dibolehkan dalam sistem kapitalis. Dengan demikian, Hatta mengidentikkan demokrasi ekonomi dengan kemakmuran masyarakat dan bukan kemakmuran individu. Dengan kata lain, demokrasi ekonomi sama dengan tidak adanya kesenjangan ekonomi atas terwujudnya keadilan ekonomi dalam masyarakat.<sup>24</sup>

Pembangunan ekonomi Indonesia haruslah bertitik tolak dan berorientasi pada pencapaian tujuan kemakmuran dan kesejahteraan rakyat yang diwujudkan melalui demokrasi ekonomi sebagaimana dikehendaki berjalan seiring dengan kehendak untuk menciptakan demokrasi politik, dimana rakyat Indonesia berdaulat di tanah dan negerinya sendiri, yakni Indonesia.<sup>25</sup>

Berkaitan dengan peranan negara dalam kehidupan ekonomi, maka Didik J. Rachbini menyatakan bahwa hal tersebut sebagai sesuatu yang tidak dapat dielakkan, hal ini dikarenakan semakin tingginya keterkaitan sektor ekonomi

---

<sup>24</sup> Zulfikri Suleman, *Demokrasi untuk Indonesia: Pemikiran Politik Bung Hatta*, PT. Kompas Media Nusantara, Jakarta, 2010, h. 216.

<sup>25</sup> Mustafa Kamal Rokan, *Op. cit...*, h. 13.

dengan sektor-sektor kehidupan yang lain, sehingga tidak satu pun sistem ideologi yang ada yang mampu menjelaskannya, bahkan sistem yang paling liberal sekali pun. Di samping itu, peranan pemerintah dalam kehidupan ekonomi untuk mengurangi pengaruh negatif dari kegagalan pasar (*marketfailure*) dan kekakuan harga serta untuk mengatasi kerusakan lingkungan alam dan sosial, sehingga campur tangan negara dalam kehidupan ekonomi khususnya yang menyangkut hajat hidup orang banyak, merupakan suatu hal yang sangat diperlukan.<sup>26</sup>

Secara sosio ekonomi, Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 adalah dalam rangka untuk menciptakan landasan ekonomi yang kuat untuk menciptakan perekonomian yang efisien dan bebas dari pasar. Dalam kajian ekonomi dipahami bahwa strategi ekonomi pembangunan pada saat tersebut lebih berorientasi pada pertumbuhan yang antara lain menggunakan strategi substitusi impor. Dalam hal pendistribusian barang, hanya dikuasai oleh orang-orang tertentu.<sup>27</sup>

Kemajuan pesat dalam bidang perekonomian yang dialami Indonesia pada tahun 1970-an. Dimana industrialisasi berkembang dengan maju dan cepat dengan dukungan peran

---

<sup>26</sup> Zulfikri Suleman, *Op. cit...*, h. 217

<sup>27</sup> Mustafa Kamal Rokan, *Op. cit...*, h. 15.

pemerintah yang cukup ekstensif dalam bidang perekonomian. Hanya saja dukungan itu diberikan oleh pemerintah dengan memberikan kemudahan, fasilitas atau dukungan regulasi yang memihak kepada beberapa pelaku usaha untuk melakukan monopoli dalam berusaha.<sup>28</sup>

Gagasan akan perlunya Undang Undang Anti Monopoli dan Persaingan curang pernah disampaikan, oleh para pakar di bidang ekonomi dan hukum ekonomi, setidaknya sejak ditetapkannya Undang Undang No.5 Tahun 1984 Tentang Perindustrian. Pada Pasal 7 angka (2) dan angka (3), menyatakan bahwa pemerintah melakukan pengaturan, pembinaan, dan pengembangan terhadap industri untuk mewujudkan perkembangan industri yang lebih baik, secara sehat dan berhasil guna mencegah pemusatan atau pengasaan industri oleh satu kelompok atau perorangan dalam bentuk monopoli yang merugikan masyarakat.<sup>29</sup>

Pada masa orde baru, sistem ekonomi dilindungi dengan sentralisasi yang kuat, kebijakan bersifat monopoli, perburuan rente ekonomi pemberian lisensi khusus untuk golongan tertentu saja. Politik dan kebijakan ekonomi seperti itu menghasilkan kesenjangan antar golongan kecil yang

---

<sup>28</sup> *Ibid*, h. 17

<sup>29</sup> 7 Frank Fishwick, *Seri Strategi Manajemen Strategi Persaingan*, PT.Elex Media Komputindo, Jakarta, 1995, h. 36-37

mendapat kesempatan khusus dari kekuasaan dengan masyarakat luas yang kehilangan akses terhadap sumber-sumber ekonomi. Pada masa itu, berbagai kasus monopoli terjadi, misalnya kasus monopoli perdagangan tepung terigu, maupun kasus monopoli pemasaran baja, pengadaan mobil nasional, dan berbagai jenis produk lainnya.<sup>30</sup>

Krisis ekonomi yang terjadi pada tahun 1997 dan mencapai puncaknya pada tahun 1998 sangat memukul dunia usaha yang ada di Indonesia dan kondisi pasar yang selama ini terdistorsi memperparah dampak yang dialami para pelaku usaha di Indonesia. Dalam hal ini dapat dilihat dua penyebab distorsi perekonomian yang dapat menyebabkan pasar menjadi tidak sempurna, yang terdiri dari:

- a. Eksternalitas pasar yang memungkinkan perusahaan-perusahaan yang mempunyai kekuatan pasar menggunakan kekuatan tersebut untuk menghancurkan pesaingnya (*competitor elimination*) dengan cara tidak adil (*unfair conduct*);

---

<sup>30</sup> Kwiek Kian Gie, *Saya Bermimpi Jadi Konglomerat*, PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 1993, h. 16

b. Kebijakan/intervensi pemerintah sendiri yang menimbulkan distorsipasar dan inefisiensi perekonomian.<sup>31</sup>

Dalam upaya untuk mempercepat berakhirnya krisis ekonomi, maka pada bulan januari 1998 Indonesia menandatangani *Letter of Intent* sebagai bagian dari program bantuan *International Monetary Fund*. Dari 50 butir memorandum maka serangkaian kebijakan deregulasi segera dilakukan pemerintah pada waktu itu. Dengan berakhirnya masa orde baru Mei 1998 semasa pemerintahan transisi Presiden B.J.Habibie terdapat beberapa perubahan yang dilakukan dalam hal perundang-undangan yang juga merupakan bagian dari rangkaian komitmen Indonesia terhadap pinjaman dari *International Monetary Fund* (IMF).<sup>32</sup>

Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 mengenai Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat merupakan salah satu produk undang-undang yang dilahirkan atas desakan dari *International Monetary Fund* (IMF) sebagai salah satu syarat agar pemerintah Indonesia dapat

---

<sup>31</sup> Faisal H. Basri, *Kebijakan Persaingan di Era Otonomi*, <http://www.hukumonline.com>, diakses pada tanggal 25 Oktober 2022.

<sup>32</sup> Jonny Ibrahim, *Hukum Persaingan Usaha Filosofi, Teori dan Implikasi Penerapan di Indonesia*, Bayumedia Publishing, Malang, 2006, h. 28

memperoleh bantuan dari IMF guna mengatasi krisis ekonomi yang melanda Indonesia.<sup>33</sup> Pemikiran demokrasi ekonomi perlu diwujudkan dalam menciptakan kegiatan ekonomi yang sehat, maka perlu disusun Undang-undang tentang Larangan Praktik Monopoli dan persaingan usaha tidak sehat yang dimaksudkan untuk menegakkan aturan hukum dan memberikan perlindungan yang sama bagi setiap pelaku usaha di dalam upaya untuk menciptakan persaingan usaha yang sehat. Ketentuan larangan praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat di Indonesia terdapat dalam Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat diundangkan dalam Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 No. 33 pada tanggal 5 maret 1999 dan berlaku secara efektif 1 (satu) tahun sejak diundangkan.<sup>34</sup>

Sebelum Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 berlaku secara efektif dan menjadi dasar hukum persaingan usaha, telah ada sejumlah peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai persaingan usaha. Pengaturannya terdapat dalam sejumlah peraturan perundang-undangan yang

---

<sup>33</sup> Destivano Wibowo dan Harjon Sinaga, *Hukum Acara Persaingan Usaha*, PT. RadjaGrafindo Persada, Jakarta, 2005, h. 1.

<sup>34</sup> Ningrum Natasya Sirait. (ed), *Ikhtisar Ketentuan Persaingan Usaha*, Gramedia, Jakarta, 2010. h. 1

tersebar secara terpisah (sporadis) satu sama lain.<sup>35</sup> Adapun peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai anti monopoli dan persaingan usaha tidak sehat antara lain:

- a. Pasal 382 bis Kitab Undang-Undang Hukum Pidana
- b. Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
- c. Undang-Undang No. 5 tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria
- d. Undang-Undang No. 6 Tahun 1968 jo Undang-Undang No. 12 Tahun 1970 jo e. Undang-Undang No. 7 Tahun 1983 Tentang Penanaman Modal Dalam Negeri
- e. Undang-Undang No. 5 Tahun 1984 Tentang Perindustrian
- f. Undang-Undang No. 19 Tahun 1992/ Undang-Undang No. 14 Tahun 1997 Tentang Merek
- g. Undang-Undang No. 1 Tahun 1995 Tentang Perseroan Terbatas
- h. Undang-Undang No. 8 Tahun 1995 Tentang Pasar Modal
- i. Undang-Undang No. 9 Tahun 1995 Tentang Usaha Kecil
- j. Peraturan Pemerintah No. 27 Tahun 1998 Tentang Penggabungan, Peleburandan Pengambilalihan Perseroan Terbatas

---

<sup>35</sup> Binoto Nadapdap, *Hukum Acara Persaingan Usaha*, Jala Permata Aksara, Jakarta, 2009.  
h. 6.



k. Peraturan Pemerintah No. 70 Tahun 1992 Tentang Bank Umum.<sup>36</sup>

Keberadaan Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 sebagai dasar hukum persaingan usaha juga dilengkapi dengan berbagai peraturan pelaksana dan peraturan terkait lainnya baik yang dikeluarkan oleh KPPU dalam bentuk Peraturan Komisi (Perkom), Pedoman KPPU, Surat Keputusan (SK) dan Surat Edaran (SE), maupun yang dikeluarkan oleh Mahkamah Agung dalam bentuk Peraturan Mahkamah Agung (Perma).<sup>37</sup>

## **1.5.2 Tinjauan Umum Model Bisnis Perusahaan Maskapai Penerbangan dan Mekanisme Penentuan Harga Pesawat Penumpang**

### **1.5.2.1 Pengertian *Low Cost Carrier* (LCC) dalam Industri Penerbangan**

Low Cost Carrier adalah bisnis jasa transportasi udara yang menyediakan harga tiket yang terjangkau serta pelayanan terbang yang minimalis. Inti dari produk yang berprinsip low cost untuk menekan dan mereduksi biaya operasional sehingga bisa menjaring segmen pasar bawah yang lebih luas. Strategi yang dilakukan ini adalah melalui penekanan biaya-biaya yang dilakukan mulai dari pemesanan tiket, yaitu tanpa menggunakan

---

<sup>36</sup> *Ibid*, h. 7

<sup>37</sup> Ningrum Natasya Sirait, (ed), *Op.cit...*, h. 3

tiket, tanpa makanan di dalam pesawat. Selain itu, proses persiapan penerbangan dan setelah pendaratan pesawat dilakukan seefisien mungkin baik dari segi waktu persiapan maupun personil yang melakukan persiapan dimana awak pesawat (pramugari sampai pilot) ikut serta dalam menjaga kebersihan pesawat tersebut. Selain itu juga membidik segmen pasar bawah yaitu segmen yang membutuhkan transportasi udara, tanpa mempertimbangkan tingkat pelayanan eksklusif yang bergengsi seiring dengan meningkatkannya permintaan jasa transportasi udara kondisi perekonomian, mobilitas yang tinggi. Sarana transportasi yang dahulu berkesan sebagai transportasi yang berkelas tinggi, dengan adanya *low cost carrier* diubah menjadi sarana transportasi untuk semua kalangan.<sup>38</sup>

Ciri-ciri maskapai penerbangan dengan menerapkan LCC antara lain:

- a. Semua penumpangnya adalah kelas ekonomi,
- b. Tidak ada penerbangan kelas premium atau bisnis.
- c. Kapasitas penumpangnya lebih banyak dari pada kapasitas pesawat dengan layanan tradisional sehingga terlihat

---

<sup>38</sup> Susanti, "Persepsi Penumpang Terhadap Pemilihan Low Cost Carrier (Studi Kasus Maskapai Indonesia Airasia)", Badan Litbang Perhubungan, 22 Agustus 2014, h. 1.

penumpang berdesak-desakkan. Hal ini untuk menaikkan *revenue* pesawat mengingat tarif yang sangat murah.

- d. Maskapai tersebut memiliki satu tipe pesawat untuk memudahkan *training* dan mengurangi biaya *maintenance* dan penyediaan *sparepart* cadangan.
- e. Biasanya pesawat yang digunakan baru dan umurnya masih muda sehingga hemat dalam konsumsi *fuel* atau avtur.

#### **1.5.2.2 Penerapan *Low Cost Carrier* dalam (pesawat bertarif rendah) Industri Penerbangan di Indonesia**

Di negara Indonesia belum ada yang menerapkan pola bisnis LCC yang sejati, karena operasional *cost* maskapai yang dianggap LCC di Indonesia seperti *Lion Air* dan *Wings Air* masih di atas rata-rata maskapai LCC pada umumnya. Banyak analisis keuangan masih menyatakan bahwa *cost per available seat mil* masih berada di atas ambang *standard operating cost* dari suatu LCC yang sejati, namun meskipun *price structure*-nya sendiri sudah sesuai dengan konsep LCC sehingga mungkin akan lebih tepat disebut dengan *Low Far Carrier* LFC karena hanya menawarkan harga murah tetapi belum sepenuhnya mendukung prinsip-prinsip LCC dimana struktur *cost* dan produktifitas maskapai masih tergolong mahal. Adanya konsep LFC tentu sangat menguntungkan bagi calon konsumen, karena konsumen dihadapkan pada pilihan menggunakan transportasi udara yang

berbiaya murah dan cepat. Seringkali harganya jauh lebih murah dari perjalanan darat dengan bus atau kereta api yang membutuhkan waktu lebih lama. Fenomena ini membuat “*Make People Can Fly*” sesuai slogan dari *Lion Air* yang menyadarkan kita bahwa sekarang ini semua orang bisa terbang dengan harga yang terjangkau dan tidak lagi seperti jaman dahulu di mana penggunaan transportasi udara hanya monopoli orang-orang dari kalangan menengah ke atas.

### **1.5.2.3 Penerapan *Low Cost Carrier* (tiket pesawat berbiaya rendah) dalam Industri Penerbangan di Negara Lain**

Awal mula LCC ini dirintis oleh Maskapai *Southwest* yang didirikan Rollin King, Lamar Muse dan Herber Kelleher pada tahun 1967. Fenomena *Southwest* menjadi fenomena kajian bisnis penerbangan yang sangat menarik dibahas di Universitas *Harvard* dan diberbagai sekolah bisnis di seluruh belahan dunia. Efisiensi yang dilakukan mencakup mulai dari harga murah, teknologi, struktur biaya, rute hingga berbagai peralatan operasional yang digunakan. Keberhasilan *Southwest* kemudian banyak ditiru oleh maskapai lainnya seperti *Vanguard*, *America West*, *Kiwi Air*, *Ryanair* yang berdiri tahun 1990, *Easyjet* yang berdiri tahun 1995, *Shuttle* anak Perusahaan *United Airlines*, *MetroJet* anak perusahaan *USAir* dan *Delta Express* anak perusahaan *Delta*, *Continental Lite* anak perusahaan *Continental*

*Airlines*. Langkah LCC kemudian juga ditiru di Asia dengan munculnya *Air Asia* di tahun 2000 yang bermarkas di Malaysia, *Virgin Blue* di Australia.

#### **1.5.2.4 Mekanisme Penentuan Harga Tiket Pesawat Penumpang di Indonesia**

Penetapan harga merupakan salah satu strategi yang dilakukan oleh para pelaku usaha yang bertujuan untuk menghasilkan laba yang setinggi-tingginya. Dengan adanya penetapan harga yang dilakukan antara pelaku usaha, maka akan meniadakan persaingan dari segi harga bagi produk yang mereka jual, akan tetapi dapat didasarkan pada kualitas barang, pelayanan atau service dan perusahaan berusaha dalam menetapkan harga memanfaatkan sumber daya yang seefisien mungkin.<sup>39</sup>

Perusahaan juga memerhatikan perilaku pasar yang menyangkut apakah dan bagaimanakah setiap perusahaan individu bersaing satu sama lain, struktur pasar menyangkut jenis pasar tempat perusahaan beroperasi. Struktur mempengaruhi tingkat kekuatan yang dimiliki perusahaan-perusahaan individual untuk mempengaruhi variabel pasar seperti harga produk. Dalam struktur pasar yang dikenal sebagai persaingan

---

<sup>39</sup> Andi Fahmi Lubis dkk, *Hukum Persaingan Usaha Antara Teks & Konteks*, (GTZ GmbH: Printed In Indonesia, 2009), h.91.

sempurna, setiap perusahaan individu merupakan pengikut harga (*price taker*).<sup>40</sup>

Dalam menetapkan harga banyak tahap-tahap yang dilakukan dalam perusahaan, sama halnya dengan penetapan harga perusahaan-perusahaan lainnya tidak hanya perusahaan penerbangan saja, dapat dilihat dalam penetapan harga di pasar monopoli, di sini ada beberapa penetapan yang ditetapkan, salah satunya yakni menurut teori monopoli yang mungkin paling sederhana keseluruhan industri sepenuhnya dipasok oleh satu perusahaan, yang menetapkan satu harga untuk produknya.

Pengaturan mengenai ketentuan tarif tiket pesawat diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2019 tentang Tata Cara dan Formulasi Perhitungan Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkatan Udara Niaga Berjadwal dalam Negeri yang untuk selanjutnya disebut dengan PM 20/2019. Ketentuan Pasal 11 ayat 1 Peraturan Menteri Perhubungan No PM 20/2019 menyatakan bahwa, “Tarif batas atas ditetapkan oleh menteri dengan keputusan menteri tersendiri setelah berkoordinasi dengan asosiasi penerbangan nasional dengan mempertimbangkan masukan dari asosiasi pengguna jasa penerbangan”.

---

<sup>40</sup> Richard G.Lipsey dkk, “*Pengantar Mikro Ekonomi*”,(Jakarta: Erlangga 1997), h.18.

Atas dasar tersebut dibuat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 72 Tahun 2019 yang memuat tarif batas atas penumpang pelayanan kelas ekonomi angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri. Dalam Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 20 Tahun 2019, diuraikan komponen tarif Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri dihitung berdasarkan komponen :

- a. Tarif Jarak;
- b. Pajak;
- c. Iuran Wajib Asuransi; dan
- d. Biaya *Tuslah*/Tambahan (*Surcharge*).

Dalam pelaksanaannya, penetapan tarif di setiap maskapai penerbangan mempunyai istilah berbeda, namun perhitungan sama yaitu Tarif ditambah pajak 10% dari tarif, Iuran Wajib Rp5,000/rute sekali jalan dan *Airport Tax* atau yang disebut *Passenger Service Charge* yang harus dibayarkan ketika membeli tiket penerbangan.

## **1.6 Metode Penelitian**

### **1.6.1 Jenis Penelitian**

Penelitian ini adalah termasuk jenis penelitian normatif-empiris Merupakan suatu metode penelitian yang dalam hal ini menggabungkan unsur hukum normatif yang kemudian didukung dengan penambahan data atau unsur empiris, atau disebut dengan penelitian lapangan yaitu

mengkaji adanya ketentuan hukum yang berlaku serta apa yang saja yang terjadi dalam kenyataannya dalam masyarakat.<sup>41</sup>

Penelitian ini penulis menggunakan metode penelitian Normatif guna menganalisis rumusan masalah pertama, sedangkan untuk menjawab rumusan masalah ke dua penulis menggunakan metode penelitian empiris melalui metode wawancara. Penelitian Empiris ini dilakukan guna mencari fakta-fakta hukum atas apa yang terjadi dimasyarakat yang juga secara langsung maupun tidak langsung terdampak atas pemberlakuan praktik jual rugi terhadap tiket penerbangan di wilayah hukum Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) Kanwil IV Surabaya yang selanjutnya disebut KPPU Kanwil IV. Penggunaan metode yuridis empiris dalam penelitian skripsi ini, yaitu hasil dari pengumpulan dan penemuan data serta informasi melalui studi lapangan di KPPU Kanwil IV yang merupakan sasaran dan objek penelitian yang dipergunakan dalam menjawab permasalahan pada penelitian ini, kemudian dilakukan pengujian pada fakta akurat yang terdapat dalam masyarakat. Dengan demikian kebenaran dalam suatu penelitian mampu memberikan masukan bagi pihak yang berkepentingan.

---

<sup>41</sup> Suharsimi Arikunto, 2012, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*, Jakarta, Rineka Cipta, hl. 126



## 1.6.2 Sumber Data

Dalam jenis penelitian yang digunakan data primer adalah sumber data penelitian yang diperoleh secara langsung dari sumber aslinya yang berupa wawancara, pendapat dari individu atau kelompok yang diperoleh dari questioner dengan didukung oleh data sekunder melalui studi dokumen- dokumen, untuk memperoleh data yang diambil dari bahan kepustakaan. Jenis bahan hukum yang digunakan adalah:

### 1.6.2.1 Bahan Hukum Primer

Sumber primer adalah bahan hukum yang utama, yaitu bahan hukum yang mempunyai otoritas.<sup>42</sup> Bahan hukum primer berupa peraturan perundang-undangan yang bersifat mengikat yaitu:

1. Undang-Undang

Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan  
Praktek Monopoli

2. Peraturan Perundang-undangan

- a. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : 25 Tahun  
2008 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara
- b. peraturan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun  
2021 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara

---

<sup>42</sup>Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Bandung, Alfabeta, 2013, h. 225.

- c. peraturan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 1 Tahun 2019 Tentang Tata Cara Penanganan Perkara Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

#### **1.6.2.2 Bahan Hukum Sekunder**

Mencakup data yang diperoleh melalui wawancara dalam hal ini wawancara terhadap narasumber yakni pihak dari kppu atau yang mewakili untuk menerangkan serta memberi penjelasan terkait dengan rumusan masalah yang akan dibahas dalam penelitian ini.

#### **1.6.2.3 Bahan Hukum Tersier**

Selain kedua jenis bahan hukum diatas, didalam penelitian ini juga diperlukan bahan hukum tersier yang terdiri dari buku-buku, pedoman atau petunjuk teknis, dan sumber-sumber lain yang mendukung bahan hukum sekunder.

### **1.6.3 Metode Pengumpulan Data**

Untuk memperoleh bahan hukum yang diperlukan dalam penelitian proposal skripsi ini diperoleh dengan cara:

#### **1.6.3.1 Wawancara**

Wawancara adalah suatu proses interaksi dan komunikasi yang dilakukan oleh pewawancara dan terwawancara untuk memperoleh informasi yang lengkap, dalam penelitian ini, penulis memilih untuk mewawancarai salah satu perwakilan dari

KPPU Kanwil IV Surabaya dan juga sampel dari masyarakat melalui kuesioner.

#### **1.6.3.2 Studi Pustaka / Dokumen**

Studi dokumen merupakan langkah awal dari setiap penelitian hukum (baik normatif maupun yang sosiologis). Studi dokumen bagi penelitian hukum meliputi studi bahan-bahan hukum yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier. Data kepustakaan yang diperoleh melalui penelitian kepustakaan yang bersumber dari peraturan perundang-undangan, buku-buku, dokumen resmi, publikasi dan hasil penelitian. Studi kepustakaan bagi penelitian hukum empiris, merupakan metode pengumpulan data yang dipergunakan bersama-sama seperti wawancara, pengamatan observasi dan kuesioner

#### **1.6.4 Metode Analisis Data**

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode analisis kualitatif yaitu analisis yang sifatnya non statistik atau non matematis. Data yang telah diperoleh akan dianalisis isinya dengan menggunakan asas-asas hukum, teori-teori hukum, pendapat para ahli dan peraturan perundang undangan yang ada, selanjutnya disusun dalam bentuk laporan penelitian.

### **1.6.5 Lokasi Penelitian**

Untuk memperoleh data yang diperlukan pada penelitian, Penulis melakukan penelitian pada kantor Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) Kantor Wilayah IV Surabaya.

### **1.6.6 Waktu Penelitian**

Penulis melakukan penelitian selama 2 Bulan dimulai dari 1 Desember 2022 sampai dengan 1 Februari 2022.

### **1.6.7 Sistematika Penulisan**

Proposal ini merupakan satu kesatuan pemikiran secara utuh dimulai dari pendahuluan sampai metode penelitian. Penelitian ini disusun secara sistematis dan saling berkaitan antara bagian yang satu dengan yang lain. Gambaran keseluruhan mengenai isi penelitian dapat dijelaskan sebagai berikut:

Bab I adalah bagian pendahuluan yang memiliki enam bahasan sub bab yang membahas mengenai sub bab latar belakang dari adanya rumusan masalah yang telah ditetapkan, sub bab kedua mengenai rumusan masalah, sub bab ketiga mengenai tujuan penelitian yang relevan dengan rumusan masalah, sub bab keempat mengenai manfaat dilakukannya penelitian, sub bab kelima mengenai kajian pustaka, dan sub bab keenam mengenai metode penelitian dilakukannya penelitian.

Bab II adalah analisis rumusan masalah yang pertama, yakni menjabarkan bagaimana bentuk jual-beli tiket pesawat dibawah harga

pasar dapat dikategorikan persaingan usaha tidak sehat dan menjabarkan dampaknya pada persaingan usaha khususnya dalam transportasi pesawat penumpang berbiaya rendah di Indonesia.

Bab III adalah analisis dari rumusan masalah yang ke 2 yakni terkait kendala-kendala apa saja yang dialami oleh KPPU sebagai lembaga yang berwenang dalam penyelesaian kasus ini.

Bab IV adalah bab penutup yang merupakan kesimpulan penulis yang ditarik dari penjabaran dan penjelasan yang dimuat pada Bab II dan Bab III serta saran dari penulis untuk para pemangku kebijakan khususnya dalam penyelenggaraan transportasi udara untuk dapat dipertimbangkan.