

STRUKTUR DAN PERILAKU INDUSTRI MASKAPAI PENERBANGAN DI INDONESIA TAHUN 2003-2007

Baskoro Santorizki

Alumni Fakultas Ekonomi Universitas Trisakti
Email : baskorosantozki@gmail.com

Abstract

The purpose of this study is to analyze market structure in Indonesia Airline Industry. Concentration ratio is used see the market structure and competition behavior. Seventeen (17) Airline Firm are used as sample for 2003-2007. We find that airline industry in Indonesia face high oligopoly, competition so the best strategy of the firm in industry to win the competition one price leadership, low cost carrier, maintain the service and proposal.

Keywords: *Market structure, Airline Industry, competitor behavior & strategy*

PENDAHULUAN

Dewasa ini industri maskapai penerbangan domestik nasional semakin berkembang pesat, hal ini dapat dilihat dengan semakin banyaknya perusahaan penerbangan yang bermunculan. Undang-undang No. 15 Tahun 1992 tentang penerbangan merupakan salah satu tonggak deregulasi bisnis penerbangan di Indonesia. Dengan adanya undang-undang ini, maka jumlah perusahaan jasa penerbangan meningkat tajam. Sebelum adanya undang-undang ini perusahaan jasa penerbangan di Indonesia hanya beberapa perusahaan, khususnya yang tergabung dalam *International Air Transport Association* (IATA). Banyaknya pemain dalam industri jasa penerbangan ini antara lain karena industri penerbangan memberikan kemungkinan memperoleh keuntungan yang cukup tinggi. Sebagai mana diketahui dalam jangka pendek, meskipun pada kondisi merugi, keuntungan dari penjualan tiket pesawat masih mampu untuk membayar *variable cost*. Apalagi dalam kondisi perusahaan memperoleh untung, kondisi harga tiket masih lebih tinggi dari *average cost*, keuntungan yang diperoleh perusahaan jasa penerbangan akan berada di atas keuntungan normal. Kondisi ini merupakan daya tarik bagi investor atau pelaku usaha untuk masuk dalam bisnis jasa penerbangan.

Indonesia yang terdiri dari beribu-ribu pulau pada masa depan akan lebih efisien jika ditempuh melalui udara. Selain lebih

cepat dari pada moda darat atau moda laut, harga tiket pesawat penerbangan relatif terjangkau. Hal ini dimungkinkan karena pasar penerbangan domestik tidak lagi dimonopoli perusahaan BUMN, Garuda dan Merpati tetapi juga dibuka bagi perusahaan swasta lain. Oleh Karena itu pasar penerbangan berjadwal nasional akan menjadi pasar yang strategis.

Dibukanya kran izin perizinan pengoperasian penerbangan komersial tahun 1999 telah mendorong lahirnya berbagai maskapai penerbangan baru. Sebelumnya, orang hanya mengenal Garuda atau Merpati Nusantara, namun sekarang banyak operator penerbangan yang dapat dipilih. Yang paling diuntungkan dari perubahan bentuk pasar ini adalah konsumen sekaligus produsen. Konsumen dapat menikmati harga tiket penerbangan rendah, produsen tidak kehilangan pasar menengah bawah. Pendek kata, perubahan struktur pasar di maskapai penerbangan domestik Indonesia ini adalah hilangnya potensi kerugian bobot mati ekonomi yang seharusnya ditanggung oleh konsumen dan produsen. Cermin yang paling mudah untuk mengukur meningkatnya jumlah rute komersial penerbangan pada tahun 2007 yang sudah mencapai 93 tujuan. Sementara dari jumlah kota yang terhubung, rute komersial mencapai 55 kota dan rute propinsi 13 kota tujuan. Volume penumpang pesawat pun meningkat dari tahun ke tahun. Jika tahun 2002 tercatat 12,5 juta penumpang. Setahun berikutnya berikutnya mencapai 16 juta penumpang. Bahkan, selama tahun 2007 jumlah volume

penumpang menjadi 34 juta penumpang. Tidak hanya itu, bentuk pasar yang berubah ke arah oligopoli juga memaksa mereka yang tidak mampu untuk melakukan efisiensi usaha untuk tutup buku.

Dari masalah dan kondisi tersebut diatas, maka penulis melakukan suatu penelitian yang lebih mendalam mengenai struktur dan perilaku industri maskapai penerbangan di Indonesia. Sehingga nantinya kemajuan dan pertumbuhan dari industri ini sendiri akan menunjang kemajuan sektor-sektor lain yang berkaitan baik langsung maupun tidak langsung dengan industri maskapai penerbangan ini. Berdasarkan pertimbangan tersebut maka penelitian ini berniat untuk melihat:

1. Bagaimana perkembangan industri maskapai penerbangan di Indonesia?
2. Termasuk struktur pasar apakah industri maskapai penerbangan di Indonesia?
3. Bagaimanakah perilaku dan strategi yang seharusnya dilakukan oleh perusahaan-perusahaan dalam industri tersebut?

LANDASAN TEORI

Pengertian Industri

Menurut Badan Pusat Statistik (2000) dalam penelitian Wahyudi (2006), industri adalah suatu unit atau kesatuan produksi yang terletak pada suatu tempat tertentu yang melakukan kegiatan untuk mengubah barang-barang secara mekanis atau kimia

sehingga menjadi benda atau barang, produk-produk baru yang sifatnya lebih dekat kepada konsumen akhir. Hasibuan (1993:12), berpendapat bahwa industri secara mikro adalah kumpulan dari perusahaan-perusahaan yang menghasilkan barang-barang yang homogen atau barang-barang yang mempunyai sifat saling mengganti yang sangat erat.

Studi tentang struktur industri penerbangan Indonesia termasuk dalam lingkup persoalan dari masalah-masalah ekonomi yang berhubungan dengan industri (*industrial economic*). Pokok persoalan dari masalah-masalah ekonomi tersebut adalah *behaviour* (perilaku) dari perusahaan yang bergerak di bidang industri. Ahli ekonomi industri mempelajari berbagai kebijakan perusahaan (*the policy of the firm*) dalam menghadapi pesaing dan konsumen (termasuk bagaimana menetapkan harga input dan produk, strategi iklan dan R&D) (Martin, 1998:98).

Dalam ekonomi industri terdapat dua pendekatan yang saling bertolak belakang dalam memandang hubungan antara struktur pasar, perilaku dan kinerja. Pendekatan pertama, paradigma SCP (*Structure-Conduct-Performance*) dan yang kedua paradigma *Chicago School*.

Paradigma SCP (*Structure, Conduct, Performance*)

Pendekatan SCP mengatakan bahwa antara struktur, perilaku dan kinerja pasar terdapat hubungan yang linear, kausal dan satu arah. Menurut pendekatan ini, yang

sering juga disebut sebagai hipotesis tradisional, bahwa kekuatan monopoli sebagai gambaran yang mapan dari banyak pasar. Hambatan paling serius dari suatu pasar adalah perilaku strategis beberapa perusahaan yang mencegah perusahaan lain berkompetisi pada tingkat tertentu. Mekanisme tersebut terjadi karena struktur pasar menentukan perilaku perusahaan di pasar, selanjutnya perilaku menentukan berbagai aspek kinerja pasar. Mekanisme tersebut digambarkan sebagai berikut :

menetapkan harga di atas biaya. Situasi ini akan mempengaruhi perilaku dan kinerja perusahaan. *Ketiga*, diferensiasi produk.

Paradigma Chicago School

Pada sisi lain paradigma *Chicago School*, menolak pandangan dari kelompok yang mendasarkan pada paradigma SCP. Paradigma ini, disebut juga sebagai penganut teori organisasi modern, berpandangan bahwa perusahaan bukan semata-mata alat produksi. Perusahaan lebih dipandang sebagai kumpulan aksi yang menghasilkan hubungan transaksi



Sumber : Industrial Economics, Stephen Martin : 1989

Gambar 1
Kerangka Linear SCP

Terciptanya struktur pasar tertentu dipengaruhi oleh beberapa elemen yang membentuknya. *Pertama*, jumlah dan ukuran distribusi para penjual. Pasar yang kompetitif akan tercipta jika semakin banyak pelaku dalam industri, sebaliknya pasar menjadi monopolistik jika semakin sedikit pelakunya. Situasi pasar yang kompetitif akan menghasilkan alokasi sumber daya yang optimal, sedangkan monopoli akan mengarah kepada inefisiensi. *Kedua*, jumlah dan ukuran distribusi pembeli. Ketika terdapat sedikit pembeli yang memiliki kekuatan tawar terhadap sedikit penjual yang besar, akan muncul kesulitan di pihak penjual untuk

dalam lingkungan yang penuh ketidakpastiaan. Adanya informasi yang asimetri dalam dinamika yang penuh ketidakpastiaan akan melahirkan perilaku bisnis yang cenderung menghambat persaingan sehingga persaingan menjadi tidak kompetitif. Apapun yang dapat dilakukan oleh suatu perusahaan juga dapat dilakukan oleh perusahaan lain selama perusahaan-perusahaan itu berada pada posisi yang sama. Dengan demikian, jika salah satu perusahaan mempunyai kedudukan yang lebih kuat, maka perusahaan yang lebih kuat tersebut mempunyai potensi untuk menekan perusahaan lain yang kedudukannya lebih lemah.

Paradigma *Chicago School* juga berpendapat bahwa sumber utama kekuatan monopoli adalah intervensi pemerintah di pasar. Pemerintah dalam hal ini memberikan hak monopoli kepada individu atau kelompok tertentu dalam memproduksi barang dan jasa tertentu. Dalam sub sektor distribusi, monopoli akan muncul jika pemerintah menunjuk penyalur atau distributor tertentu sehingga mempunyai hak monopoli distribusi.

Oleh karena itu paradigma ini memberikan kemungkinan yang sama bagi berhasilnya perilaku strategis bagi perusahaan yang sudah mapan, perusahaan lain yang juga sudah mapan dan bagi perusahaan lain yang memiliki potensi untuk masuk ke dalam pasar. Kemungkinan itu digambarkan pada gambar 1

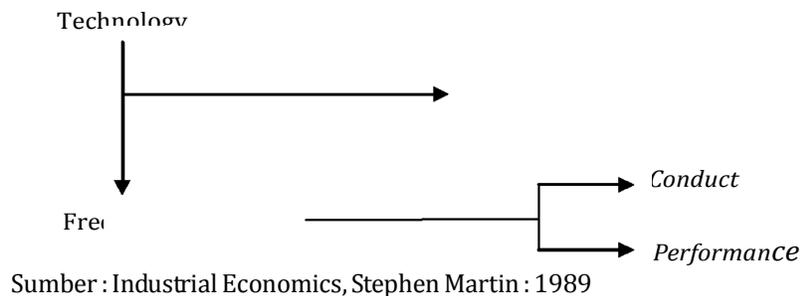
Seperti terlihat pada gambar 2, bahwa teknologi dan kebebasan untuk masuk menjadi penentu dari struktur pasar,

dimana kebebasan masuk menjamin adanya perilaku dan kinerja yang optimal.

Pada pemaparan operasional pengaruh kedua paradigma yang telah disebutkan, menurunkan dua hipotesis yang sama-sama didasarkan pada argumentasi yang kuat dalam hal hubungan antara struktur pasar dan keuntungan yang diraih perusahaan dalam pasar industri. Paradigma SCP menurunkan hipotesis konsentrasi pasar, sedangkan paradigma *Chicago School* menurunkan hipotesis efisiensi.

Teori Struktur Pasar

Struktur pasar memiliki pengertian penggolongan produsen kepada beberapa bentuk pasar berdasarkan ciri-ciri seperti jenis produk yang dihasilkan, banyaknya perusahaan dalam industri, mudah tidaknya atau keluar atau masuk ke dalam dan peranan iklan dalam kegiatan industri.



Gambar 2
Kerangka Interaksi Struktur-Perilaku-Kinerja
Menurut Paradigma Efisiensi

Struktur pasar memiliki pengertian penggolongan produsen atas beberapa bentuk pasar berdasarkan ciri-ciri seperti jenis produk yang dihasilkan, banyaknya perusahaan dalam industri dan peranan iklan dalam kegiatan industri. Pada analisa ekonomi dibedakan menjadi pasar persaingan sempurna dan pasar per-

saingan tidak sempurna (yang meliputi monopoli, oligopoli, monopolistik).

Pasar Persaingan Sempurna

Dalam suatu industri yang sangat bersaing, tidak ada satu perusahaan yang mampu mempengaruhi harga yang sangat banyak.

Tabel 1
Struktur Pasar

Struktur Pasar	Kondisi
Monopoli (<i>Pure Monopoly</i>)	Terdapat satu perusahaan yang menguasai 100 persen pangsa pasar Tidak adanya persaingan dalam pasar Harga tidak elastic
Perusahaan Dominan (<i>Dominant Firm</i>)	Terdapat satu perusahaan yang menguasai 50-100 persen pangsa pasar Tidak memiliki pesaing yang terdekat
Oligopoli Pekat (<i>Tight Oligopoly</i>)	Terdapat empat perusahaan terbesar yang menguasai pangsa pasar Empat perusahaan yang menguasai 60-100 pangsa pasar Kemungkinan besar terjadinya kolusi
Oligopoli Longgar (<i>Loose Monopoly</i>)	Terdapat empat perusahaan yang menguasai pangsa pasar tidak lebih dari 40 persen pangsa pasar Kolusi jarang terjadi
Persaingan monopolistik (<i>Monopolistic Competition</i>)	Terdapat lebih dari 50 pesaing dalam suatu industri Pangsa pasar tertinggi dari masing-masing perusahaan tidak lebih dari 10 % pangsa pasar
Persaingan sempurna	Tidak ada perusahaan yang berpotensi menguasai pasar Tingkat elastisitas harga cukup tinggi

Sumber : Shepherd (1990 : 14)

Ciri-ciri pasar persaingan sempurna :

- a. Jumlah perusahaan dalam pasar sangat banyak
- b. Produk yang dihasilkan atau diperdagangkan sejenis.
- c. Tidak ada hambatan keluar atau masuk bagi setiap penjual
- d. Tidak ada perusahaan yang cukup besar yang dapat mengendalikan harga.

Pasar Persaingan Sempurna

Dalam suatu industri yang sangat bersaing, tidak ada satu perusahaan yang mampu mempengaruhi harga. Ciri-ciri pasar persaingan sempurna :

- a. Jumlah perusahaan dalam pasar sangat banyak
- b. Produk yang dihasilkan atau diperdagangkan sejenis.
- c. Tidak ada hambatan keluar atau masuk bagi setiap penjual
- d. Tidak ada perusahaan yang cukup besar yang dapat mengendalikan harga.

Struktur Pasar Oligopoli

Struktur pasar industri maskapai penerbangan dalam negeri (domestik) bersifat oligopoli, yaitu pasar dikuasai oleh beberapa perusahaan penerbangan besar. Hal ini dimaksudkan agar perusahaan penerbangan dalam negeri lebih kuat dalam menghadapi persaingan luar negeri (Nasution, 1996).

Kekuatan Pasar (*Market Power*)

Sebuah perusahaan dikatakan memiliki kekuatan pasar jika ia dapat memperoleh keuntungan dengan menaikkan harganya

diatas biaya marjinal (*marginal cost*). Perolehan keuntungan itu tergantung pada tingkat dimana konsumen dapat mengganti dengan pemasok lain. Dalam konteks ini terdapat dua pengertian berbeda antara substitusi sisi penawaran (*supply side substitution*) dan substitusi sisi permintaan (*demand sidesubstitution*). Pengertian pertama relevan dalam kasus produk yang homogen, sedangkan yang kedua untuk kasus produk yang terdiferensiasi.

Substitusi sisi permintaan potensial tergantung pada tingkat dimana produk lain dapat diterima sebagai pengganti. Jika produk secara cukup terdiferensiasi sehingga mereka tidak tertutup bagi penggantian, kemudian beberapa konsumen tidak akan mengganti dengan produk lain ketika harga naik diatas biaya marjinal maka perusahaan yang demikian di katakan memiliki kekuatan pasar (*market power*).

Perusahaan yang mempunyai kekuatan pasar dikatakan sebagai pembuat harga (*price maker*). Sebuah pembuat harga merealisasikan bahwa keputusan outputnya akan mempengaruhi harga. Jika mereka ingin menjual lebih, mereka akan mempunyai harga yang lebih rendah. Sebaliknya jika ia memutuskan menjual lebih sedikit, mereka dapat menaikkan harganya. Kurva permintaan jenis perusahaan yang demikian berbentuk slope yang menurun. Bentuk tersebut berkebalikan dengan jenis perusahaan pengambil harga (*price taker*) yang menghadapi bentuk kurva permintaan horizontal (Church and Ware, 2000:29-30).

Konsentrasi Industri

Struktur industri oligopoli merupakan bentuk industri yang sangat penting dipelajari mengingat bentuk industri ini merupakan campuran antara struktur persaingan sempurna dan monopoli yang kerap ditemukan dalam berbagai macam industri. Konsentrasi industri digunakan untuk menentukan derajat struktur oligopoli yang terjadi. Untuk mengetahui secara jelas tingkat konsentrasi yang terjadi maka diperlukan pengamatan terhadap variasi tingkat konsentrasi yang terjadi dalam jangka yang cukup panjang.

David R. Kamerschen dalam penelitian Budi Santosa (2002) berpendapat ada dua statistik yang memegang peranan vital dalam melakukan pengamatan terhadap perubahan pangsa pasar dalam industri oligopolistik, yang pertama adalah besar dan arah perubahan konsentrasi dalam industri. Dan yang kedua adalah perubahan jumlah perusahaan yang terdapat dalam industri tersebut

Ada beberapa pendapat dalam menentukan derajat struktur oligopoli. Carl Keysan dan Donald F. Turner berpendapat bahwa suatu pasar mempunyai struktur oligopoli apabila 8 perusahaan terbesar yang terdapat dalam industri menguasai sekurang-kurangnya 33 persen pangsa pasar atau 20 perusahaan terbesar dalam industri menguasai minimal 75 persen pangsa pasar industri tersebut, jika 8 perusahaan terbesar menguasai kurang dari 33 persen pangsa pasar maka disebut industri yang tidak terkonsentrasi (Hasibuan, 1993:107-108).

Menurut Stigler, struktur oligopoli terjadi apabila 60 persen pasar dikuasai oleh 4 perusahaan (Stigler, 1968:34), lebih tinggi dari ukuran yang disarankan oleh Stephen Martin yakni 4 perusahaan menguasai sedikitnya 40 persen pangsa pasar (Martin, 1988:100).

Joe S. Bain membagi struktur oligopoli dalam tingkat yang lebih bervariasi tergantung dari tingkat konsentrasi industri. *Pertama*, adalah struktur oligopoli penuh, yakni 3 perusahaan terbesar menguasai 87 persen dari total pangsa pasar atau 8 perusahaan terbesar memegang peranan 88 persen. *Kedua*, adalah 4 perusahaan terbesar menguasai 72 persen pasar atau 8 perusahaan terbesar memegang peranan 88 persen. *Ketiga*, adalah 4 perusahaan terbesar menguasai 61 persen atau 8 terbesar memegang andil 77 persen pasar. *Keempat*, adalah 4 perusahaan terbesar menguasai 38 persen pasar atau 8 perusahaan terbesar mempunyai bagian 45 persen. Dan *kelima*, 4 perusahaan terbesar menguasai 32 persen pangsa pasar. Selanjutnya, apabila 4 perusahaan terbesar hanya menguasai sekitar 3 persen maka industri tersebut dikategorikan tidak terkonsentrasi. Shepherd dalam studinya tahun 1965 mendefinisikan oligopoli sebagai industri yang mempunyai *four firm concentration ratio* sebesar 75 persen atau lebih (Shepherd, 1964:200-212).

Menurut Stephen Martin, *concentration ratio* digunakan untuk mengukur *the fewness of suppliers* dalam pasar. Saat 4 perusahaan terbesar dalam industri secara bersama-sama mempunyai pangsa pasar

sebesar 40 persen atau lebih, masing-masing perusahaan akan waspada terhadap yang lain. Industri yang demikian disebut oligopoli dan industri yang seperti ini menjadi perhatian para ekonom (Martin, 1994:113).

Sifat Fungsi dan Struktur Industri Maskapai Penerbangan

Jasa penerbangan memiliki keunggulan dari jasa modal lainnya, seperti kecepatan sangat tinggi dan dapat digunakan secara fleksibel. Karena tidak terikat pada hambatan alam kecuali cuaca. Penerbangan lebih mengutamakan angkutan penumpang, sedangkan angkutan barang-barang yang bernilai tinggi dengan berat yang ringan.

Sifat atau karakteristik Umum Jasa Angkutan Udara

1. Produk yang dihasilkan tidak dapat disimpan, diraba, tetapi dapat ditandai dengan adanya pemanfaatan waktu.
2. Permintaannya elastik, permintaan jasa angkutan udara bersifat *derived demand*, yaitu sebagai adanya demand yang lain. Karena tarif angkutan udara relatif mahal, bila terjadi perubahan harga maka demandnya relatif elastik. Dan kini sudah terjadi perang harga dalam perusahaan penerbangan dengan perusahaan angkutan darat, laut, dan kereta api.
3. Selalu Menyesuaikan teknologi maju, perusahaan penerbangan pada dasarnya bersifat dinamis yang cepat menyesuaikan perkembangan teknologi pesawat udara. Penyesuaian teknologi maju tidak hanya dibidang permesinan

saja, tetapi juga juga dibidang lainnya, seperti manajemen, metode-metode, peraturan dan prosedur, kebijakan.

4. Selalu ada campur tangan pemerintah, seperti pada umumnya kegiatan-kegiatan transportasi yang menyangkut hajat hidup orang banyak, selain itu untuk menjaga keseimbangan antara penumpang dan operator (dalam hal ini menyangkut pertarifan), jumlah investasi yang besar, dan menjamin keselamatan penumpang.

Pada prinsipnya terdapat beberapa fungus produk jasa angkutan udara yang harus tercapai:

- a. Melaksanakan penerbangan yang aman (*safety*)
- b. Melaksanakan penerbangan yang tertib dan teratur (*regularly*)
- c. Melaksanakan penerbangan yang nyaman (*comfortable*)
- d. Melaksanakan penerbangan yang ekonomis

Jenis-jenis perusahaan Angkutan Udara

Perusahaan-perusahaan yang bergerak dalam bidang angkutan udara pada umumnya dapat dibedakan atas tiga kelompok, yaitu :

1. Direct Air Carriers

Yaitu perusahaan penerbangan yang langsung menyediakan dan memproduksi jasa angkutan udara.

- a. Perusahaan penerbangan yang berjadwal (*schedule or regular*)
- b. Perusahaan penerbangan carter (*air carter*)

- c. Perusahaan penerbangan umum (*general aviation*)
2. *Indirect Air Carries*
Yaitu perusahaan non penerbangan, tetapi turut serta sebagai mata rantai proses kelancaran jasa angkutan udara yang telah disediakan. Contoh : *cargo, forwarder, air express*, dan lain-lain.
3. LCC, ciri-ciri *Low Cast Carrier* :
 - a. *No frill* (tanpa makanan)
 - b. Memakai internet *booking* untuk *direct sales*
 - c. *Ticketless* (tanpa tiket)
 - d. Beroperasi dari *secondary airport* (yang lebih murah) secara *point to point*.

Penelitian Sebelumnya

Budi Santosa (2002) dalam penelitian tentang Struktur dan Perilaku Pasar Industri Semen Indonesia Tahun 1998-2001, dari hasil penelitiannya tersebut dapat diketahui bahwa struktur pasar industri semen Indonesia bercorak oligopoli, hal tersebut ditunjukkan oleh pelaku utama yang berjumlah 5-7 perusahaan yang bermain dalam pasar industri semen. Hal tersebut diperkuat dengan tingkat konsentarsi 4 perusahaan dengan pangsa pasar terbesar (CR4) yang sangat tinggi yaitu antara 75-85 persen. Tingkat persaingan pada pasar industri semen dalam kurun waktu 1998-2001 mengalami perubahan tingkat konsentarsi dan jumlah pelaku utama, dimana CR4 semakin meningkat dan menurunnya jumlah pelaku utama yang berarti bahwa persaingan pasar industri semen semakin tidak kompetitif. Pelaku

utama di industri semen didominasi oleh 3 perusahaan semen BUMN (PT.Semen Gresik, PT. Semen Padang, PT.Semen Tonasa) dan 2 perusahaan semen swasta (PT.Indocement Tunggul Perkasa dan PT.Semen Cibinong). Akibat dari struktur yang oligopoli, perusahaan-perusahaan semen melakukan kartel pembagian wilayah dan kartel terpusat melalui ASI (Asosiasi Semen Indonesia). Dengan kartel tersebut perusahaan-perusahaan semen yang ada telah berhasil membuat hambatan bagi masuknya perusahaan semen baru, selain itu dapat mengatur jumlah produksi dan jumlah penawaran domestik.

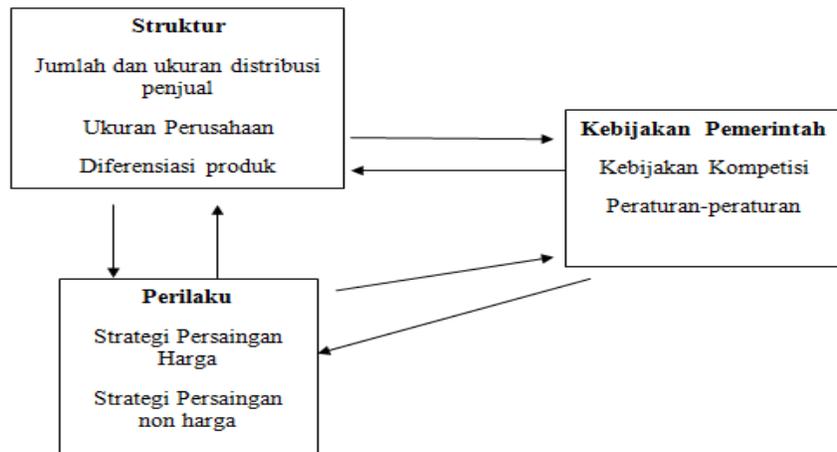
Grantyartha (2004) pernah meneliti Analisis Struktur Pasar dan Konsentrasi Industri Rokok Kretek di Indonesia Tahun 1998-2000, struktur pasar industri rokok kretek secara total di Indonesia bercorak oligopoli, hal ini ditunjukkan oleh penguasaan 4 perusahaan rokok kretek terbesar terhadap pangsa pasar rokok kretek (CR4) sangat tinggi yaitu sekitar 86-87 persen. Nilai IHH (*Indeks Herfindal Hirschman*) berkisar antara 0,2545-0,2820 persen yang berarti struktur industri rokok kretek di Indonesia tidak berstruktur monopoli karena nilai IHH tidak mendekati 1, artinya hambatan masuk dalam industri rokok kretek cukup besar sehingga tidak mudah bagi pemain baru untuk masuk dalam industri ini.

Sutri Rahayu (2004) dalam Analisis Ekonomi Industri Telepon Selular di Indonesia tahun 1999-2000, menyimpulkan bahwa struktur pasar industri telepon selular di Indonesia adalah oligopoli

penyebabnya adalah *market power* yang sangat kuat dari lima perusahaan terbesar, yaitu *Siemens, Motorola, Sony Ericson, Samsung, dan Nokia*. Selain itu, tingkat konsentrasi yang tinggi dari 4 perusahaan terbesar antara 91,74-91,12 persen juga menunjukkan bahwa industri telepon selular bersifat oligopoli. Jika dilihat dari tingkat konsentrasi yang semakin meningkat pada 4 perusahaan terbesar, maka dapat dikatakan industri telepon selular semakin tidak kompetitif. Namun di lain hal, terjadi kenaikan pada tahun 2000 dalam kelompok pemain utama menunjukkan industri ini semakin kompetitif. Kondisi yang terjadi ini dikarenakan 4 perusahaan terbesar memiliki *market power* yang sangat kuat, namun dengan adanya produk substitusi yang ditawarkan perusahaan diluar 4 perusahaan terbesar menyebabkan

konsumen memiliki banyak pilihan produk. Perilaku yang dilakukan oleh perusahaan dalam industri telepon selular adalah diferensiasi produk, dan inovasi pada setiap produk. Perilaku tersebut berhasil mempertahankan posisi 4 perusahaan terbesar bahkan meningkatkan tingkat konsentrasinya. Dimana kinerja dari kelompok pemain utama sangat baik dilihat dari citra produk dan kenaikan penjualannya serta perkembangan teknologi.

Wahyudi (2006) dalam Analisis Struktur Pasar Industri Sepeda Motor Indonesia 2000-2005, hasil penelitiannya menyebutkan bahwa struktur pasar industri sepeda motor di Indonesia adalah oligopoli. Pernyataan tersebut ditunjukkan oleh penguasaan 4 perusahaan sepeda motor terbesar terhadap pangsa pasar sepeda motor (CR4) sangat tinggi yaitu berkisar antara 98,43-98,93 persen,



Gambar 1
Kerangka Pemikiran

dimana persentase tersebut hampir mendekati 100 persen. Untuk nilai IHH (*indeks herfindal hirschman*) memiliki kisaran antara 0,35-0,44 yang berarti struktur industri sepeda motor di Indonesia tidak berstruktur monopoli karena nilai IHH tidak mendekati 1. Sedangkan tingkat konsentrasi industri sepeda motor dapat dikatakan kompetitif, karena terjadi penurunan angka CR4 dan pangsa pasarnya dari tahun 2000-2005 selalu dikuasai oleh empat perusahaan besar yaitu Honda, Suzuki, Yamaha dan Kawasaki dimana penguasaan tersebut membuat perusahaan lain sangat sulit untuk bersaing dalam industri sepeda motor.

Hipotesis Penelitian

Berdasarkan latar belakang, teori, dan studi empiris sebelumnya maka dihipotesakan bahwa :

Ha1: Bahwa struktur pasar industri maskapai penerbangan di Indonesia berstruktur oligopoli.

Ha2: Bahwa perkembangan pertumbuhan penumpang dan rute sangat pesat pada tahun 2003-2007.

Ha3: Bahwa ada persaingan yang ketat diantara perusahaan maskapai penerbangan dalam bentuk harga dan non harga.

METODOLOGI PENELITIAN

Variabel dan Pengukurannya

Untuk mengukur rasio konsentrasi, digunakan satu variabel dependen yaitu jumlah penumpang dari beberapa

perusahaan maskapai penerbangan dan variabel independen yang terdiri dari struktur pasar. Analisis kuantitatif ini digunakan untuk mengetahui hubungan antara jumlah dan distribusi penjual, ukuran perusahaan, differensiasi produk, dalam industri maskapai penerbangan Indonesia. Sedangkan untuk melihat perilaku pasar, dapat dilihat dari strategi bersaing perusahaan. Untuk mengamati perilaku perusahaan lebih jauh, pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis persaingan harga dan persaingan bukan harga.

Definisi Operasional Variabel

Variabel yang digunakan untuk menerangkan analisis dalam penelitian ini adalah variabel jumlah penumpang, jumlah perusahaan, rasio konsentrasi, indeks herfindahl. Adapun definisi operasional dari variabel-variabel tersebut adalah :

1. Total jumlah penumpang berjadwal domestik adalah banyaknya jumlah penumpang dari masing-masing perusahaan maskapai penerbangan yang menjadi indikator dalam pengukuran pangsa pasar dalam industri maskapai penerbangan Indonesia.
2. Jumlah perusahaan adalah banyaknya jumlah perusahaan dalam industri maskapai Indonesia yang dinotasikan dengan .
3. Rasio Konsentrasi adalah ukuran tingkat konsentrasi industri yang didapat dengan jalan menjumlahkan pangsa pasar beberapa maskapai penerbangan

- perusahaan terbesar. Rasio konsentrasi yang akan diukur adalah rasio konsentrasi berdasarkan jumlah penumpang.
4. Indeks Hefindal adalah nilai yang dinyatakan dalam prosentasi dimana andil perusahaan pertama sampai ke-I yang terbesar dari suatu industri. Indeks Herfindahl yang akan diukur adalah rasio konsentrasi berdasarkan jumlah penumpang.

Metode Analisis Data

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana struktur pasar dan perilaku industri maskapai penerbangan Indonesia dalam 5 tahun, dari tahun 2003-2007. pengujian ini meliputi beberapa tahap, yakni uji Rasio Konsentrasi Industri (CR), uji *Indeks Herfindal Hirschman* (IHH).

Rasio Konsentrasi (CR)

Rasio Konsentrasi adalah persentase dari suatu pangsa pasar (*market share*) yang dimiliki oleh perusahaan. Rasio konsentrasi digunakan untuk mengukur pangsa pasar (s) n perusahaan terbesar terhadap total penjualan industri. Secara matematis CR dapat diformulasikan sebagai berikut:

$$CR_n = \sum_{i=1}^n S_i ; \quad i = 1, 2, 3, \dots, n$$

Dimana :

S_i = pangsa pasar perusahaan ke-i

n = Jumlah perusahaan yang terdapat dalam industry maskapai penerbangan

Indeks Herfindal Hirschman (IHH)

Henfindahl-Hirchman Index adalah hasil penjumlahan kuadrat pangsa pasar tiap-tiap perusahaan dalam suatu industri. Struktur pasar suatu industri dapat juga di analisis dengan menggunakan *Indeks Herfindal Hirschman* (IHH) yang merupakan hasil penjumlahan kuadrat pangsa pasar tiap-tiap perusahaan dalam suatu industri. Indeks ini bernilai antara lebih dari 0 hingga 1. jika IHH mendekati 0, berarti struktur industri yang bersangkutan cenderung ke pasar persaingan, sementara jika indeks bernilai mendekati 1, maka struktur industri cenderung bersifat monopoli. Secara matematis IHH dapat diformulasikan sebagai berikut :

$$IHH = \sum_{i=1}^n (Q / T)^2$$

Dimana :

n = jumlah perusahaan yang terdapat dalam industri masakapai penerbangan indonesia.

Q = Jumlah penumpang yang dibawa pada perusahaan ke-i.

T = jumlah penumpang yang dibawa diukur.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berikut ini adalah perkembangan dan profil perusahaan maskapai penerbangan nasional Indonesia yang diteliti (berdasarkan Wikipedia Indonesia dan website masing-masing maskapai penerbangan).

1. Garuda Indonesia

Garuda Indonesia adalah maskapai penerbangan nasional Indonesia. Garuda adalah nama burung mitos dalam legenda pewayangan. Garuda Indonesia berawal dari tahun 1940-an, di mana Indonesia masih berperang melawan Belanda. Pada saat ini, Garuda terbang jalur spesial dengan pesawat DC-3. 26 Januari 1949 dianggap sebagai hari jadi maskapai penerbangan ini. Pada saat itu nama maskapai ini adalah Indonesian Airways. Pesawat pertama mereka bernama Seulawah atau Gunung Emas, dana untuk membeli pesawat ini didapatkan dari sumbangan masyarakat Aceh, pesawat tersebut dibeli seharga 120,000 dolar malaya yang sama dengan 20 kg emas. Maskapai ini tetap mendukung Indonesia sampai revolusi terhadap Belanda berakhir. Garuda Indonesia mendapatkan konsesi monopoli penerbangan dari Pemerintah Republik Indonesia pada tahun 1950 dari *Koninklijke Nederlandsch Indie Luchtvaart Maatschappij* (KNILM), perusahaan penerbangan nasional Hindia Belanda. Garuda adalah hasil *joint venture* antara Pemerintah Indonesia dengan maskapai Belanda *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij* (KLM). Pada awalnya, Pemerintah Indonesia memiliki 51% saham dan selama 10 tahun pertama, perusahaan ini dikelola oleh KLM. Karena paksaan nasionalis, KLM menjual sebagian dari sahamnya di tahun 1954 ke pemerintah Indonesia.

2. Lion Air

Perjalanan panjang yang telah ditempuh Lion Air berawal dari penerbangan

domestik yang kecil. Setelah 13 tahun pengalaman di bisnis wisata yang ditandai dengan kesuksesan biro perjalanan Lion Tours, kakak-beradik Kusnan dan Rusdi Kirana bertekad menjadikan impian mereka untuk memiliki usaha penerbangan menjadi kenyataan. Dibeakali ambisi yang tinggi dan modal awal 10 juta dolar Amerika Serikat, Lion Air secara hukum didirikan pada bulan Oktober tahun 1999. Namun pengoperasian baru berjalan di mulai pada tanggal 30 Juni tahun 2000. Saat ini, Rusdi Kirana sebagai salah satu pemilik Lion Air memegang jabatan sebagai Presiden dan juga Direktur.

3. Merpati Nusantara

Merpati Nusantara Airlines atau selanjutnya dikenal dengan nama Merpati Nusantara yang selanjutnya dikenal sebagai Merpati dengan kode penerbangan MZ adalah salah satu perusahaan penerbangan nasional domestik di Indonesia. Pernah beberapa tahun yang lalu menerbangkan regional Asia Tenggara dan Australia. Bermodal Rp10 juta dan enam pesawat, Merpati Nusantara Airlines memulai usahanya sebagai jembatan udara yang menghubungkan tempat-tempat terpencil di Kalimantan. Sejak berdiri, tanggal 6 September 1962, sampai sekarang, Merpati mengalami pasang surut "*Jembatan Udara Nusantara*". yang sarat misi ini memang seringkali dihimpit masalah. Merpati "*lahir*" berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) No.19 tahun 1962 yang menetapkan pendirian perusahaan negara perhubungan udara daerah dan penerbangan serbaguna Merpati

Nusantara, yang disebut juga PN Merpati Nusantara. Perusahaan milik negara ini memiliki lapangan usaha, meliputi penyelenggaraan perhubungan udara di daerah-daerah dan penerbangan serbaguna serta memajukan segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan udara dalam arti kata yang seluas-luasnya. Maksud dan tujuannya adalah dalam rangka turut membangun perekonomian nasional di sektor perhubungan udara dengan mengutamakan kepentingan rakyat

4. Mandala Airlines

Mandala adalah maskapai nasional berumur 40 tahun yang telah dibeli oleh Indigo Partners dan Cardig International di tahun 2006. Pembelian Mandala didasarkan pada pertimbangan bahwa potensi yang bisa diraih terkait dengan peluang pertumbuhan bisnis penerbangan di dunia ketiga, setelah China dan India. Dengan pasar domestik yang lebih besar dari India, investasi melalui Mandala, memberi peluang bagi Mandala untuk memanfaatkan jaringan rute penerbangan yang luas dengan brand nasional yang kuat serta memungkinkan menjadikan Mandala sebagai maskapai penerbangan modern yang menawarkan keamanan, dapat diandalkan, dengan harga terjangkau.

5. Bouraq Airlines

Bouraq Indonesia adalah sebuah maskapai penerbangan di Indonesia. Bouraq dalam agama Islam adalah nama seekor kuda bersayap. Pada akhir tahun 1960-an, prasarana perhubungan dan transportasi di

pulau Kalimantan dapat dikatakan terbelakang. Tak ada satupun maskapai penerbangan yang bersedia mendaratkan armada pesawatnya disana. Bahkan minyak dan kayu hasil alam kedua daerah tersebut harus segera terangkut keluar, karena dapat membantu menambah cadangan devisa Negara yang sedang giat membangun. Berkat keprihatinan sekaligus keinginan mengatasi persoalan diatas, J.A. Sumendap, putra asli Manado, bertekad mendirikan dan mengelola perusahaan penerbangan yang dapat menjangkau sekaligus menghubungkan Kalimantan dengan provinsi lainnya di Indonesia. Selama tiga dasawarsa beroperasi, banyak suka duka yang telah dialami Bouraq berbanding lurus dengan pertumbuhan ekonomi Indonesia. Pasca dasawarsa 80-an, Bouraq makin melaju. Saat itu Bouraq memiliki 4 (empat) pesawat Vicker Viscount (VC-843), 3 (tiga) buah Casa NC-212 dan 16 (enambelas) BAE-748 seri 2A dan 2B. Bali Air sendiri mengoperasikan 2 (dua) buah Britten Norman (BN) Islander dan 4 (empat) buah Britten Norman (BN) Trislander untuk jarak pendek atau penerbangan perintis. Pada tahun 1997 Bouraq bahkan memiliki 10 (sepuluh) buah Hawker Siddeley 748 dan 8 (delapan) B-737-200.

6. Metro Batavia Air

Batavia Air (nama resmi: PT. Metro Batavia) adalah sebuah maskapai penerbangan di Indonesia. Batavia Air mulai beroperasi pada tanggal 5 Januari 2002, memulai dengan satu buah

pesawat Fokker F28 dan dua buah Boeing 737-200. Batavia Air memiliki kode IATA: 7P dan kode ICAO: BTV serta tanda panggil (*callsign*): "Batavia".

Setelah berbagai insiden dan kecelakaan yang menimpa maskapai-maskapai penerbangan di Indonesia, pemerintah Indonesia membuat pemerinkatan atas maskapai-maskapai tersebut. Dari hasil pemerinkatan yang diumumkan pada 22 Maret 2007, Batavia Air berada di peringkat III yang berarti hanya memenuhi syarat minimal keselamatan dan masih ada beberapa persyaratan yang belum dilaksanakan dan berpotensi mengurangi tingkat keselamatan penerbangan. Akibatnya Batavia Air mendapat sanksi administratif yang akan direview kembali setiap 3 bulan. Bila tidak ada perbaikan kinerja maka Izin Operasi Penerbangan (*Air Operator Certificate*) dapat dibekukan sewaktu-waktu.

7. Sriwijaya Air

Sriwijaya Air adalah sebuah maskapai penerbangan di Indonesia. Sriwijaya Air didirikan dengan tujuan untuk menyatukan seluruh kawasan Nusantara seperti keinginan raja kerajaan Sriwijaya dahulu. Oleh keluarga Lie (Hendry, Chandra, Andi dan Fandi) keinginan tersebut diwujudkan melalui pengembangan transportasi udara. Pada mulanya Sriwijaya Air mengoperasikan 13 buah Boeing 737-200. Sesuai dengan perkembangan teknologi dan kebutuhan pemenuhan pelayanan publik yang lebih baik, Sriwijaya Air menambah dan memperluas jangkauan pener-

bangannya dari Barat ke Timur dan menambah 10 pesawat dengan seri yang lebih baru boeing 737-400 dan 737-700. Pada tanggal 18 Desember 2008, Sriwijaya Air akan mengembangkan sayapnya dengan membuka rute internasional ke Singapura. Kode penerbangan Sriwijaya Air yang diberikan oleh IATA adalah SJ dan kode ICAO: SJY, serta tanda panggil (*callsign*) "Sriwijaya".

8. Wings Abadi Airlines

Wings Abadi Airlines adalah sebuah maskapai penerbangan yang berpusat di Indonesia dan berbasis di Jakarta. Maskapai ini didirikan pada tahun 2003 dan melakukan penerbangan perdana pada 10 Juni 2003. Maskapai ini 100% dimiliki oleh Lion Air. Maskapai ini melayani penerbangan domestik namun merencanakan penerbangan internasional ke Malaysia dan Singapura.

9. Indonesia Airasia

Indonesia AirAsia (sebelumnya bernama AWAIR; Air Wagon International) adalah sebuah maskapai penerbangan berbiaya rendah yang berbasis di Indonesia. Indonesia AirAsia adalah rekan maskapai AirAsia, maskapai penerbangan berbiaya rendah dari Malaysia, di Indonesia. Indonesia AirAsia didirikan pada September 1999 dengan nama PT. AWAIR International. Mereka memulai penerbangan berjadwal ke beberapa kota di Indonesia pada tahun 2000, yang kemudian diikuti pembukaan penerbangan ke luar negeri (Singapura). Persaingan yang ketat

di sektor penerbangan di Indonesia membuat AWAIR menghentikan operasi sekitar setahun kemudian. Pada tahun 2004, AWAIR diambil alih AirAsia, dan mengalihkan orientasi pasarnya ke penerbangan berbiaya rendah. Penerbangan pertamanya dimulai pada Desember tahun itu. Mulai 1 Desember 2005, AWAIR berganti nama menjadi PT. Indonesia AirAsia.

10. Riau Airlines

Riau Airlines adalah maskapai penerbangan daerah yang berpusat di Bandara Sultan Syarif Kasim II, Pekanbaru. Didirikan pada tahun 2002 dengan tujuan untuk membuka dan memajukan transportasi udara di Riau.

11. Deraya Airlines

Deraya Air adalah sebuah maskapai penerbangan yang berbasis di Jakarta, Indonesia. Maskapai ini mengoperasikan penerbangan komuter, charter, evakuasi medis dan fotografi udara, serta sekolah penerbangan. Basis utamanya adalah Bandara Halim Perdanakusuma, Jakarta. Maskapai ini didirikan pada bulan Maret 1967 dan mulai beroperasi pada tahun 1967. Dimiliki oleh Boediharjo Group. Pada bulan Januari 2005, Deraya Air Taxi menerima kiriman pertama dari Shorts 360.

12. Kartika Airlines

Kartika Airlines adalah sebuah maskapai penerbangan berjadwal yang berpusat di Indonesia. Maskapai ini

melayani penerbangan domestik dari Jakarta. Maskapai ini didirikan pada tahun 2001 dan mulai beroperasi pada 15 Mei 2001. Maskapai ini dimiliki oleh PT. Truba. kemudian pada tahun 2005 diambil alih oleh PT Intra Asia Corpora hingga sekarang. Pada April 2008, Departemen Perhubungan Republik Indonesia membekukan izin penerbangan Jatayu Airlines karena tidak memenuhi kelayakan jumlah armada (minimal dua buah pesawat).

13. Jatayu Airlines

Jatayu Airlines (Jatayu Gelang Sejahtera) adalah sebuah maskapai penerbangan charter yang berbasis di Jakarta, Indonesia. Jatayu didirikan pada tahun 2000 dan pernah mengoperasikan penerbangan domestik dan internasional. Pada April 2008, Departemen Perhubungan Republik Indonesia membekukan izin penerbangan Jatayu Airlines karena tidak memenuhi kelayakan jumlah armada (minimal lima buah pesawat).

14. Pelita Air

Pelita Air adalah maskapai penerbangan nasional di Indonesia. PT PAS memiliki basis udara (*air base*) di Bandar Udara Halim Perdanakusumah, dan memiliki bandar udara Pondok Cabe (Jakarta Selatan). Kantor pusatnya yang terletak di Jl. Abdul Muis, Jakarta Pusat, memiliki ratusan karyawan yang terdiri dari staf manajemen serta jajaran karyawan udara (*air crew*) yang terlatih dan dapat diandalkan. Berdiri sejak dekade 60-an, semula Pelita Air

difokuskan pada layanan penyewaan pesawat (*air charter*). Selama beberapa dekade, Pelita Air melayani jasa penerbangan bagi beberapa perusahaan minyak di Indonesia, baik perusahaan asing maupun domestik.

Semula PT. PAS berdiri di bawah naungan PERTAMINA (BUMN milik pemerintah), untuk memenuhi kebutuhan transportasi internal perusahaan, lalu dikembangkan menjadi maskapai yang menyediakan layanan penyewaan pesawat bagi perusahaan lain sejenis. Sepanjang 1970 - 1990, Pelita Air menjadi jasa layanan penyewaan pesawat bagi pelanggan tertentu saja. PT PAS kemudian berdiri sendiri, melepaskan dari manajemen PERTAMINA. Kini Pelita Air berada di bawah manajemen PT. Pelita Air Service (PAS). Pada perkembangannya, Pelita Air melakukan layanan penerbangan umum domestik.

15. Dirgantara Air Service

Dirgantara Air Service merupakan sebuah maskapai penerbangan yang berbasis di Jakarta, Indonesia. Maskapai ini mengoperasikan penerbangan domestik, juga charter dan fotografi udara. Basis utamanya terletak di Bandar Udara Internasional Halim Perdanakusuma, Jakarta, Bandar Udara Syamsudin Noor, Banjarmasin dan Bandar Udara Supadio, Pontianak, dengan hub di Bandar Udara Temindung, Samarinda dan Bandar Udara Juwata, Tarakan. Maskapai penerbangan ini didirikan dan memulai operasinya pada 1971. Sahamnya dimiliki oleh UDI Upaya

Foundation (40%), karyawan (30%) dan lainnya (40%). Maskapai ini memiliki 232 karyawan (Maret 2007). Pada Maret 2007, Menteri Transportasi Indonesia mengumumkan rating maskapai Indonesia dengan beberapa maskapai di kategori "mengancam keselamatan penerbangan". Salah satunya adalah Dirgantara Air Service, tetapi maskapai ini masih beroperasi. Laporan lainnya menyatakan bahwa Dirgantara Air Service telah ditutup, tetapi hanya tiga pesawat jetnya yang tidak dioperasikan lagi karena alasan keamanan yang kurang.

16. Seulawah NAD Air

Seulawah NAD Air merupakan sebuah maskapai penerbangan yang berbasis di Jakarta Pusat, Indonesia. Maskapai ini mengoperasikan penerbangan domestik dan internasional. Menteri Transportasi pada Februari 2007 mencabut lisensi 11 maskapai Indonesia, termasuk Seulawah Nad Air, untuk memberi kesempatan merestrukturisasi perusahaan. Kemudian, maskapai ini mendapatkan kembali lisensinya. Maskapai penerbangan ini didirikan pada September 2002, tetapi mengakhiri penerbangannya pada 21 Maret 2003, tanpa kejelasan beroperasinya kembali. Pada 2005, sebuah investor nasional disiapkan untuk membayar hutang Seulawah Nad Air, dimiliki oleh administrasi provinsi Nanggroe Aceh Darussalam (NAD), dan menghidupkan kembali operasinya setelah menandatangani sebuah MoU. Setelah ditandatangani, kebanyakan hutang telah dibayar

dan maskapai ini dioperasikan oleh manajemen baru. Dibawah manajemen lama, maskapai ini mengalami kerugian yang besar dan tidak diperbolehkan mengoperasikan 2 pesawat Boeing 737-200nya.

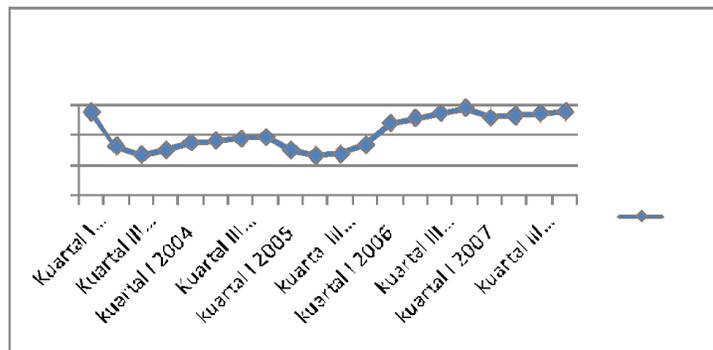
17. Air Mark

Airmark Indonesia Aviation merupakan sebuah maskapai penerbangan yang berbasis di Jakarta, Indonesia. Maskapai ini mengoperasikan penerbangan domestik dan regional. Basis utamanya terletak di Bandara Halim Perdanakusuma, Jakarta. Maskapai penerbangan ini diresmikan pada tahun 1998, dimiliki oleh Bellgrand Group dan tertutup bagi investor Indonesia. Airmark Indonesia mengoperasikan penerbangan *shuttle* Bouraq Indonesia Airlines menuju Bali dan Lombok, juga Sumbawa.

Perubahan CR4 yang terjadi pada periode penelitian konsisten dengan perubahan indeks herfindal seperti tampak

pada grafik 4. Besarnya angka Indeks Herfindal tahun 2003 yaitu kisaran sebesar 0,1964-0,1532 yang menunjukkan bahwa angka tersebut mendekati nol yang berarti struktur pasar industri maskapai penerbangan Indonesia kompetitif. Pada tahun 2004 angka Indeks Herfindal mengalami penurunan menjadi kisaran 0,1706-1838. Pada tahun 2005 angka Indeks Hefindahl secara umum mengalami penurunan menjadi kisaran 0,1750-0,1793. Kenaikan angka itu menunjukkan struktur pasar dalam industri ini berkurang konsentrasinya tetapi masih kompetitif. Dan ini semakin diperkuat pada tahun 2006 dan 2007 angka Indeks Herfindal mengalami kenaikan menjadi kisaran 0,1923-1927 dan 0,1861-1848. Hal tersebut merubah struktur pasar industri maskapai penerbangan Indonesia menjadi terkonsentrasi.

Berdasarkan pendekatan *S-C-P*, struktur pasar akan mempengaruhi perilaku perusahaan dalam suatu industri. Dari hasil



Sumber : Data Diolah

Grafik 1
Perkemabangan CR4

analisis, struktur pasar industri maskapai penerbangan di Indonesia pada tahun 2003-2007 adalah oligopoli. Sehingga dapat dianalisis perilaku dari masing-masing perusahaan dalam menghadapi persaingan. Perilaku dapat dilihat dari strategi. Dalam strategi bersaing, penelitian ini akan menggunakan pendekatan strategi bersaing harga dan strategi bukan harga.

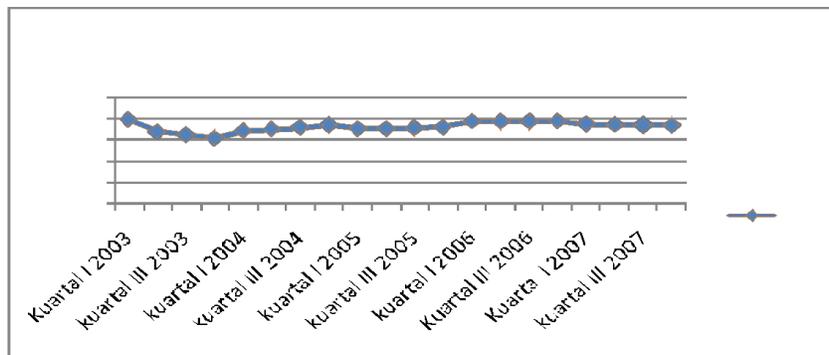
SIMPULAN DAN IMPLIKASI KEBIJAKAN

Berdasarkan alat analisis yang digunakan (CR_4) maka struktur pasar dalam industri maskapai penerbangan pada tahun 2003-2007 tergolong dalam Oligopoli Pekat dan dalam klarifikasi Oligopoli Tipe III atau Oligopoli Penuh. Sedangkan berdasarkan indeks Herfindahl-Hirschman, memiliki kisaran angka 0,1614-0,1964 yang berarti struktur industri maskapai penerbangan di Indonesia tidak berstruktur monopoli atau tidak mendekati 1. Jika

dilihat dari tingkat konsentrasi antara tahun 2003 -2007, dapat disimpulkan bahwa tingkat persaingan pada industri maskapai penerbangan di Indonesia sangat kompetitif. Ini dilihat dengan penurunan angka CR_4 yang perubahannya tidak dipengaruhi pangsa pasar yang dikuasai oleh masing-masing maskapai penerbangan di Indonesia.

Perilaku industri berdasarkan strategi bersaing dengan menggunakan strategi harga dan strategi bukan harga sebagai berikut:

1. Strategi *Price Leadership* yang dijalankan Garuda Indonesia terjadi karena ada intervensi pemerintah melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 8 tahun 2002 tentang penetapan formulasi udara niaga berjadwal dalam negeri kelas ekonomi. Dalam Keputusan Menteri ini Garuda Indonesia dalam menetapkan dalam menetapkan tarif akan memperhitungkan biaya-biaya yang



Sumber : Data Diolah

Gambar 2
Perkembangan IHH

- diperhitungkan oleh Garuda Indonesia adalah sama dengan biaya yang diperhitungkan oleh pemerintah dalam menetapkan besaran tarif dasar. Dalam menghadapi persaingan tarif saat ini Garuda Indonesia memang tetap harus memperhatikan tingkat tarif yang ditetapkannya karena jika terlalu tinggi maka pilihan konsumen bisa beralih ke perusahaan penerbangan yang lain. Namun Garuda Indonesia lebih mengandalkan kualitas pelayanannya untuk menarik hati konsumennya.
2. Strategi *LCC* yang banyak dilakukan oleh perusahaan penerbangan di Indonesia. Dikarenakan strategi cocok di Indonesia karena secara agresif mampu melakukan penghematan terhadap konsumsi fuel akan sangat sesuai diterapkan di Indonesia mengingat calon-calon penumpang di Indonesia sangat sensitif terhadap harga tiket, maka kecenderungannya penumpang akan memilih maskapai penerbangan yang menawarkan harga yang murah.
 3. Strategi Perawatan Pesawat Udara pada saat ini belum berjalan dengan secara optimal. Ini dikarenakan sebagian besar perusahaan penerbangan belum mempunyai dalam melaksanakan "*overhaul*" komponen pesawat udaranya, kecuali Garuda Indonesia, Merpati Nusantara, Pelita Air Service dan Derazona itupun hanya 10% dari seluruh jenis komponen yang dimilikinya yang dapat dioverhaul oleh masing-masing perusahaan tersebut.
 4. Strategi promosi atau iklan pada umumnya dilakukan oleh setiap perusahaan adalah melalui pemberian kemudahan fasilitas pada *Frequent Flyer*, kemudahan akan informasi penerbangan/iklan yang ditampilkan, adanya undian berhadiah dalam penerbangan, adanya iklan di TV.
 5. Strategi pembiayaan (penyewaan) pesawat yang dilakukan oleh perusahaan penerbangan di Indonesia umumnya menggunakan sistem pembiayaan dengan cara *leasing* atau sistem sewa untuk merealisasikan pengadaannya.
- Bertolak dari beberapa kesimpulan di atas dapat diusulkan saran sebagai berikut:
1. Adanya kecenderungan pasar penerbangan Indonesia yang semakin tidak kompetitif atau terkonsentrasi maka pengawasan kegiatan usaha yang terindikasi memiliki posisi dominan perlu dilaksanakan oleh Departemen Perhubungan.
 2. Untuk meminimalisasi dampak perang tarif harga tiket perusahaan penerbangan dapat dilakukan dengan program reduksi biaya yaitu mengurangi semua komponen biaya secara pukol rata atau menghilangkan biaya-biaya yang tidak perlu dan perlu meningkatkan pelayanan terhadap penumpang seperti pelayanan atau kemudahan masyarakat pengguna jasa untuk memperoleh tiket penerbangan (tiket terpadu)

3. Keberadaan sistem perbengkelan pesawat udara didalam negeri perlu ditingkatkan baik kapasitasnya maupun kemampuannya agar dapat mengantisipasi keperluan jasa perbengkelan pesawat udara, sehingga akan mampu mendukung sistem angkutan udara nasional.
4. Mengingat konsumen untuk pasar maskapai penerbangan adalah heterogen, baik dilihat dari latar belakang perekonomian, status sosial, dan atribut demografis lainnya. Sehingga pemahaman yang menyeluruh terhadap konsumen yang dilayani oleh setiap maskapai penerbangan dengan sendirinya menjadi prasyarat utama agar setiap gebyar promosi menjadi preferensi konsumen untuk memilih maskapai penerbangan bersangkutan.
5. Hendaknya perusahaan penerbangan segera memanfaatkan fasilitas ratifikasi Konvensi Cape Town. Dengan memanfaatkan ratifikasi perjanjian ini perusahaan maskapai penerbangan lebih mudah dalam mencari pembiayaan pesawat karena pemerintah juga terlibat dalam penjaminan penyewaan pesawat terbang.

DAFTAR PUSTAKA

- Arya.(2007). *Adam Air, LCC, dan Statistik Penerbangan Domestik*. <http://kisahdunia.com> (diakses 18 Maret 2009)
- Clarkson, Kenneth W., and Roger LeRoy Miller, *Industrial Organization: Theory, Evidence, and Public Policy*, McGraw-Hill, Japan, 1983.
- Dahlan, M. (2006). Kontrol BUMN Penerbangan. <http://www.suarakaryaonline.com> (diakses 16 Maret 2009)
- Faletty, T. 2003. Analisa Dampak Persaingan Tarif Angkutan Udara Terhadap Angkutan Darat dan Laut Rute Jakarta-Surabaya tahun 1998-2003. Fakultas Ekonomi Trisakti. Jakarta.
- Grantyartha. (2004). *Analisis Struktur Pasar dan Konsentrasi Industri Rokok Kretek di Indonesia Tahun 1998-2000*, Fakultas Ekonomi Universitas Trisakti, Jakarta.
- Hasibuan, Nurimansjah. (1993). *Ekonomi Industri: Persaingan Monopoli dan Regulasi*, LP3ES, Jakarta.
- Ishani, M.R. ; Ciptomulyono, W. & Ratnasari, V. (2006) 'Studi Pelayanan Operasional Penerbangan Pada PT. X Untuk Perumusan Strategi Pengembangan'. (www.document) <http://jurnalekonomi.com> (diakses 14 April 2009)
- Jaya, Wihana Kirana. (2001). *Ekonomi Industri*, BPFE, Yogyakarta.
- Martin, Stephen, 'Industrial Economics: Economic Analysis and Public Policy', Macmillan Publishing Company, New York, 1988.
- Maskapai Penerbangan Rendah. http://www.id.wikipedia.org/wiki/maskapai_penerbangan_rendah (diakses 20 Juli 2008)
- Miller, Roger Leroy and Roger E. Meiners. (1997). 'Teori Ekonomi Mikro

- Intermediate* (edisi ketiga). Raja Grafindo Persada.
- Natalisa, Diah. (2006). 'Pengaruh Kebijakan Harga Terhadap Tingkat Kepuasan Konsumen Maskapai Penerbangan Domestik'. (www.document) <http://jurnal.ekonomi.com> (diakses 14 April 2009)
- Raharjo, G. (2007). 'Saatnya Menata Penerbangan Nasional' <http://www.angkasaonline.com> (diakses 7 Juni 2008)
- Rahayu, Sutri. (2004). *Analisis Ekonomi Industri Telepon Selular di Indonesia tahun 1999-2000*, Fakultas Ekonomi Universitas trisakti, Jakarta.
- Santosa, Budi. (2002). 'Struktur dan Perilaku Pasar Industri Semen Indonesia Tahun 1998-2001', Fakultas Ekonomi Universitas Trisakti, Jakarta.
- (2005). Modul Ekonomi Industri II, Jurusan Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi Universitas Trisakti, Jakarta.
-(2007). *Statistik Perhubungan 2007*. <http://www.dephub.go.id>. (diakses 14 April 2009)
- Tjokrowarsito, Mardiharto. (tanpatahun). *Kebijakan Persaingan Pada Industri Jasa Penerbangan Dilihat Dari Persepektif Perlindungan Konsumen*. (www.document) <http://bappenas.go.id> (diakses 9 Januari 2009)
- Wahyudi. (2006). *Analisis Struktur Pasar Industri Sepeda Motor Indonesia 2000-2005*, Fakultas Ekonomi Universitas Trisakti, Jakarta.
- Wahyoe. 2006. 'Penelitian Optimalisasi Kinerja Fasilitas Perawatan (Bengkel) Pesawat Udara'. Departemen Perhubungan. Jakarta.