



ANALISIS STRUKTUR PASAR, PERILAKU DAN KINERJA INDUSTRI MASKAPAI PENERBANGAN DI INDONESIA TAHUN 2007-2011

I Nyoman Anggara P Pidada
Karyawan PT. Bank Danamon
Email : nyoman.anggara@gmail.com

Abstract

The purpose of this study is to determine how the structure, behavior, and performance of the airline industry in Indonesia. And to know how much influence the structure, conduct and performance of a airline industry in Indonesia.

As measurement of market structure use the Concentration Ratio (CR4), Herfindahl index-Hirchman (IHH) and use panel regression, to analize the impact of structure and conduct to word performance use domestic airline companies in Indonesia in period 2007-2011.

The results showed the level of concentration ratio (CR4) ranged from 69.316% - 87.896%, it can be said the structure of the airline industry is an oligopoly tight in period 2007-2011. By using Herfindahl-Hirschman index, which have range from 0.14718 to 0.25599, means, Indonesia's aviation industry structure is not monopoly because it is not close to 1, the airline companies is competitive with high concentration, the market characterized by competition among the four dominant firms aviation industry in Indonesia in terms of passenger numbers. The panel regression use Fixed Effect, and F test results explained that the structure, the behavior of a significant effect on the performance variables. The amount coeficient of determination (R^2) is 0.979771, this shows that the ability of the independent variables in explaining the variation of the dependent variable by 97,97% and the remaining 2,03% is explained by other variables outside the model.

Keywords: *Oligopoly, CR4, IHH, Panel Regression, Structure, Behavior, and Performance.*

PENDAHULUAN

Seiring berkembangnya jaman, transportasi di Indonesia semakin diperlukan bagi semua kalangan. Keberadaan sebuah sarana transportasi dalam kehidupan manusia mejadi cukup signifikan karena sebagai penunjang kelancaran kehidupan. Transportasi menjadi alat yang sangat vital atas berkembangnya manusia dan dunia, baik dalam pemerataan penduduk, pembangunan ekonomi serta pertumbuhan industrialisasi. Berbagai disiplin ilmu mengartikan bahwa dengan adanya transportasi membuka semua kemudahan dan membuat sebuah peradaban baru yang lebih canggih dan modern.

Salah satu transportasi yang perkembangannya semakin hari semakin pesat perkembangannya adalah industri penerbangan. Di Indonesia industri penerbangan bukan merupakan lagi sebagai alat transportasi bagi kalangan menengah ke atas, akan tetapi dari berbagi kalangan dapat menggunakan alat transportasi tersebut. Hal ini ditunjang dari Indonesia yang merupakan negara kepulauan. Indonesia terdiri dari ribuan pulau besar dan kecil yang dikelilingi dengan laut. Untuk menghubungkan ribuan pulau di indonesia transportasi laut dan transportasi udara merupakan andalan utama (bastian, 2010). Sebagaimana transportasi pada umumnya, transportasi udara mempunyai fungsi ganda, yaitu sebagai penunjang (*servicing sector*) dan

unsur pendorong (*promoting sector*) (abubakar, 2000). Peran transportasi udara sebagai unsur penunjang dapat dilihat dari kemampuan menyediakan jasa transportasi yang efektif dan efisien untuk memenuhi kebutuhan lain, sekaligus juga berperan dalam menggerakkan dinamika pembangunan ekonomi.

Dengan semakin meningkatnya pertumbuhan industri penerbangan di Indonesia tiap tahunnya dapat menyebabkan terjadinya persaingan usaha demi mendapatkan pangsa pasar yang lebih besar. Hal ini dapat mengindikasikan terjadi persaingan usaha yang tidak sehat antara pelaku usaha industri penerbangan. Seperti yang dikatakan Direktur Jendral Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan Herry Bakti Singayudha Gumay mengatakan seiring dengan pertumbuhan ekonomi saat ini. "Kalau tahun lalu naiknya 17 persen, tahun ini diharapkan minimal 15 persen. Bila situasi ekonomi tetap stabil, target bisa tercapai" (kompas, 10 Februari 2012).

Dengan melihat peluang yang ada, para pelaku usaha maskapai tidak akan membiarkan kesempatan tersebut hilang begitu saja. Mungkin saja akan lebih gencar dalam melakukan pemasaran tentang jasa yang ditawarkan dan dengan melakukan persaingan harga tiket persaingan harga oleh para pelaku industri penerbangan sudah diatur berdasarkan tingkatan jenis layanan yaitu *Full service*, *Medium service*, dan *Minimum service (no frillis)*. Jenis layanan



Full service dapat memberikan harga dengan 100% dari tarif batas atas, pada *Medium service* dapat memberikan Harga maksimal 90% dari tarif batas atas, sedangkan pada *minimum service (no frillis)* harga maksimal yang diberikan adalah 85% dari tarif batas atas. Tarif batas atas yang ditetapkan pemerintah adalah untuk melindungi konsumen/penumpang. Dan apabila terdapat maskapai yang melanggar terhadap penentuan tarif batas atas akan dijatuhkan sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. 26 tahun 2010 tentang tarif penumpang angkutan udara niaga berjadwal (dephub.go.id, 17 Juni 2012).

Salah satu bentuk dari ‘perang terbuka’ tersebut adalah munculnya tarif angkutan udara yang berbiaya rendah atau disebut juga *Low Cost Carrier* atau *Budget Airlines* atau *no frills flight* atau juga *Discounter Carrier*. Ciri utamanya adalah harga tiket maskapai yang terjangkau serta layanan terbang yang minimalis. Pada intinya *product value* yang ditawarkan berprinsip *low cost* atau biaya rendah untuk menekan dan mereduksi pengeluaran operasional dan menjaring segmen pasar bawah yang lebih luas. Singkatnya, LCC merupakan redefinisi bisnis jasa angkutan udara menuju pelayanan yang serba efisien, sederhana dan ringkas. Kecuali soal yang menyangkut *safety* apapun yang hemat dapat diterapkan. Dalam kesehariannya LCC memiliki ciri:

1. Menghilangkan sistem lembaran tiket dan diganti dengan lembaran *flight*

coupon. Penghematan yang diperoleh dapat mencapai US\$1 per ticket.

2. Mereduksi penyajian makanan atau menghilangkan atau makanan yang ada justru diperdagangkan diudara, dan meniadakan hiburan penerbangan seperti film atau musik.
3. Tiket dijual *sub class*. Dalam satu kelas penerbangan terdapat bermacam-macam harga. *Price basis* berdasarkan *demand* yang ada. Semakin banyak permintaan maka harga semakin tinggi. Begitu juga sebaliknya saat *low season* umumnya harga pada level kelas rendah.
4. Memakai satu jenis pesawat untuk meningkatkan utilitas serta menekan biaya training dan *maintenance*. Rata-rata terbang juga dibawah empat jam guna menghilangkan layanan ekstra untuk penerbangan jauh.
5. Menggunakan bandara sekunder yang berbiaya murah dan masih belum begitu padat.
6. Penerapan pola penerbangan *point to point*. Mempermudah penetapan tingkat harga yang dilepas ke pasar.
7. Ditetapkan *outsourcing* dan karyawan kontrak terhadap SDM non vital, termasuk juga perkerjaan *ground handling* pesawat di bandara.
8. Condong kepada penjualan langsung melalui internet ketimbang lewat agen atau perusahaan jasa travel untuk menghilangkan *commission fee*.

Sebagai negara yang berkepulauan, transportasi udara memang menjadi pilihan utama para konsumen dengan alasan efisiensi waktu, mudah dan cepat dalam menjangkau pulau satu dengan pulau lain, akan tetapi dengan banyaknya permintaan konsumen terhadap jasa penerbangan timbul satu kasus lagi, yaitu tingginya kasus kecelakaan transportasi udara yang ada di Indonesia yang terjadi selama ini harus menjadi perhatian semua pihak yang terkait, baik pemilik maskapai penerbangan, pemerintah, instansi yang terkait dan masyarakat yang berperan aktif dalam menanggulangi hal tersebut. Berdasarkan

laporan akhir Komite Nasional Keselamatan Transportasi, kecelakaan transportasi udara dari tahun 2007-2011 ditunjukkan dengan tabel 1 di bawah ini.

Pada UU No. 5/1999 tentang larangan terhadap Praktek Monopoli Pasar dan Persaingan Tidak Sehat serta pada UU no. 8/1999 tentang Perlindungan Hak Konsumen dan ditinjau dari rekapitulasi penumpang serta jumlah kecelakaan tiap tahunnya maka akan dilakukan penelitian yang lebih mendalam mengenai struktur, perilaku, dan kinerja industri maskapai penerbangan di Indonesia. Sehingga nantinya kemajuan dan pertumbuhan



Tabel 1
Data Kecelakaan Angkutan Udara yang di Investigasi KNKT Tahun 2007-2011

NO	TAHUN	JUMLAH KECELAKAAN INVESTIGASI KNKT	JENIS KEJADIAN		KORBAN JIWA	
			Accident	Serious incident	Meninggal/ hilang	Luka-luka
1	2007	21	15	6	125	10
2	2008	21	14	7	6	2
3	2009	21	13	8	40	9
4	2010	18	8	10	5	46
5	2011	32	19	13	71	8
	Total	113	69	44	247	75

Tabel 2
Data Penyebab Kecelakaan Angkutan Udara yang di Investigasi KNKT Tahun 2007-2011

	2007	2008	2009	2010	2011
Human Factor	15	6	12	9	2
Teknik	5	12	9	8	-
Lingkungan	1	3	0	1	-

Sumber: database KNKT <http://www.dephub.go.id>

industri maskapai penerbangan di Indonesia dapat diselaraskan dengan permintaan konsumen yang sangat banyak akan jasa penerbangan di Indonesia, serta dapat menungjung sektor-sektor lain yang berkaitan langsung maupun tidak langsung dan kaitannya dengan kemunculan inovasi baru yang menguntungkan kepada pengembangan potensi industri maskapai penerbangan.

Indonesia mempunyai jumlah penduduk yang banyak dan merupakan negara kepulauan. Dan alat transportasi udara menjadi alternatif yang diunggulkan karena mudah dan cepat. Dari masalah diatas dan kondisi tersebut di atas, maka penulis melakukan suatu penelitian lebih mendalam mengenai struktur dan perilaku industri penerbangan di Indonesia agar dapat diketahui kinerja dari beberapa perusahaan tersebut, sehingga nantinya kemajuan dan pertumbuhan dari industri ini sendiri akan menunjang sektor-sektor lain yang berkaitan baik langsung maupun tidak langsung.

Maka muncul beberapa pertanyaan mengenai transportasi udara berikut dengan industri maskapai yang sedang berkembang di Indonesia adalah:

1. Bagaimana Perkembangan Industri maskapai penerbangan di Indonesia.
2. Bagaimana struktur pasar industri maskapai penerbangan.
3. Bagaimana perilaku dan strategi yang dilakukan oleh tiap-tiap pelaku industri maskapai penerbangan di Indonesia.

TINJAUAN PUSTAKA

Pengertian dan Jenis-jenis Industri

Pengertian industri terdiri dari pengertian dalam lingkup mikro dan makro. Secara mikro, industri adalah kumpulan perusahaan-perusahaan yang memproduksi produk-produk yang bersifat homogen atau barang-barang yang mempunyai sifat substitusi sangat erat. Sedangkan secara makro, industri adalah kegiatan ekonomi yang menciptakan nilai tambah.

Industri menurut Tiktik Sartika Partomo, 2008 adalah suatu usaha atau kegiatan pengolahan bahan mentah atau barang setengah jadi menjadi barang, dan jadi barang jadi itu yang memiliki nilai tambah untuk mendapatkan keuntungan yang lebih tinggi dari suatu penjualannya. Usaha perakitan atau assembling dan juga reparasi adalah bagian dari industri. Hasil industri tidak hanya berupa barang, tetapi juga dalam bentuk jasa. Secara mikro, industri adalah kumpulan perusahaan - perusahaan yang memproduksi produk yang bersifat homogen atau barang-barang yang mempunyai sifat substitusi sangat erat. Sedangkan secara makro, industri adalah kegiatan ekonomi yang menciptakan nilai tambah. Pengertian industri menurut BPS (Biro Pusat Statistik) adalah satu unit atau kesatuan produksi yang terletak pada suatu tempat tertentu yang melakukan kegiatan mengubah barang-barang secara mekanis atau kimia sehingga menjadi benda atau barang dan produk yang sifatnya lebih dekat dengan konsumen akhir (Santoso, 2007).

Berdasarkan kegiatan ekonominya, industri dapat dibagi menjadi tiga jenis yaitu, industri primer, industri sekunder dan industri tersier. Sedangkan berdasarkan tingkat ukuran dan skala operasinya, industri dapat dibedakan menjadi 2, yaitu industri hulu dan industri hilir. Sementara jenis industri berdasarkan tempat bahan baku dapat dibedakan menjadi industri ekstraktif, industri nonekstraktif dan industri fasilitatif.

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 dibidang 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. (Baskoro, 2009).

Paradigma SCP (*structure-conduct-performance*)

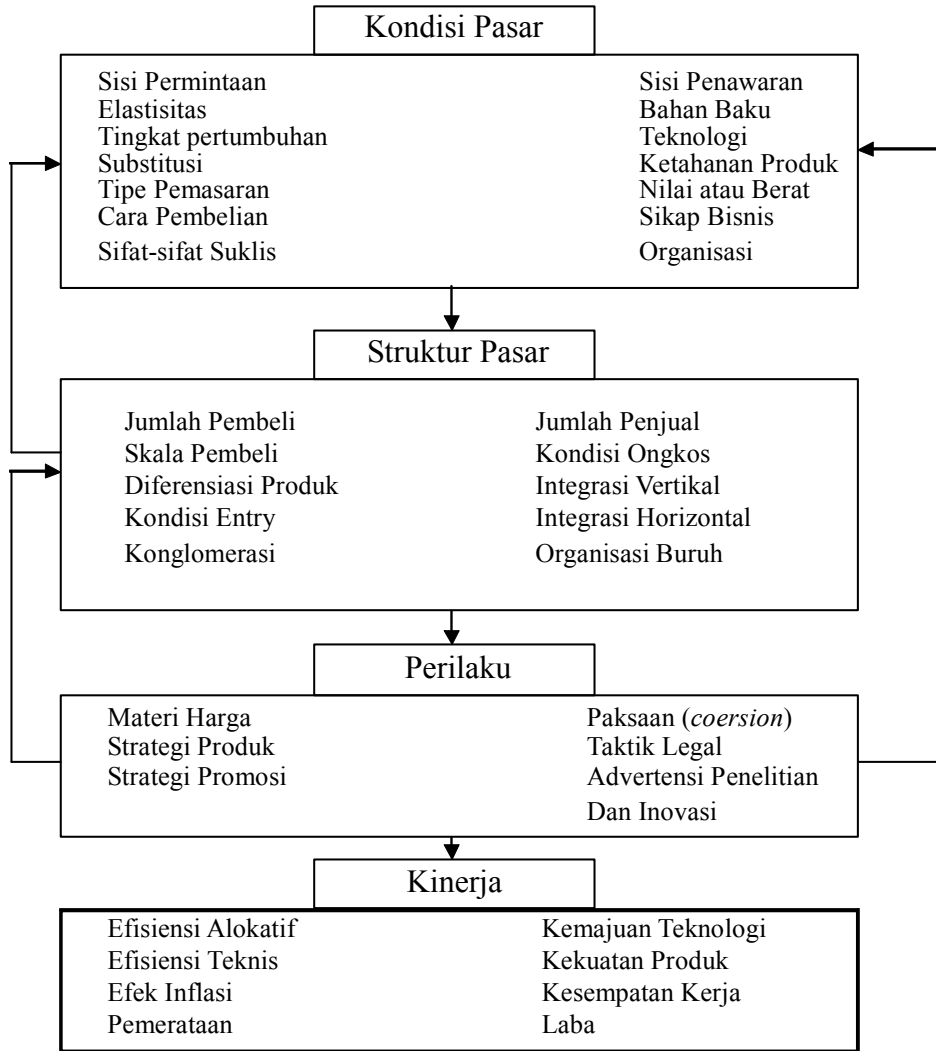
Pendekatan SCP mengatakan bahwa antara struktur, perilaku, dan kinerja pasar

terdapat hubungan yang linear, kausal dan satu arah. Menurut pendekatan ini, yang sering disebut juga sebagai hipotesis tradisional, bahwa kekuatan monopoli sebagai gambaran yang mapan dari banyak pasar. Hambatan yang paling serius dari suatu pasar adalah perilaku strategis beberapa perusahaan yang mencegah perusahaan lain berkompetisi pada tingkat tertentu (Baskoro, 2009). Mekanisme tersebut terjadi karena struktur pasar menentukan perilaku perusahaan dipasar, selanjutnya perilaku menentukan berbagai aspek kinerja pasar sebagaimana terlihat pada gambar 1 skema intraksi struktur perilaku kinerja.

Selanjutnya perilaku perusahaan dalam pasar merupakan konsekuensi dari bentuk dan struktur pasar dimana perusahaan itu beroperasi. Pengaruh bentuk pasar tertentu terhadap perilaku perusahaan didalamnya muncul dalam berbagai bentuk seperti organisasi internal (kebijakan ketenaga kerjaan, kondisi kerja, dan faktor-faktor lain yang secara tidak langsung maupun langsung mempengaruhi alokasi sumber daya dalam memproduksi barang tersebut). Termasuk perilaku perusahaan disini adalah diferensiasi dan desain produk, berbagai cara memapankan harga, aktifitas iklan dan promosi penjualan. Ditingkat pasar pertanyaan penting dalam perilaku ini adalah kolusi antar perusahaan dalam industri baik secara diam-diam maupun terang-terangan, program riset dan pengembangan serta responsi mereka



terhadap perekonomian dan lingkungan perjanjian tersebut bertakan
 bisnis. Berkaitan deengan kolusi ataumudah bubar (Clarkson and miller,
 inipertanyaan mendasarnya adalah apakah 1983:7). Tahapan akhir dari hubungan



Gambar 1

Skema Interaksi Struktur Perilaku Kinerja

kausalitasstruktur, perilaku dan kinerja. Struktur dan perilaku tertentu akan berkonsekuensi munculnya kinerja tertentu pula. Aspek-aspek yang termasuk dalam ukuran kerja ini adalah tingkat keuntungan (*profitabilitas*), efisiensi dan kemajuan (*progresifitas*) yang dapat diraih perusahaan dalam pasar industri. (Denya, 2010)

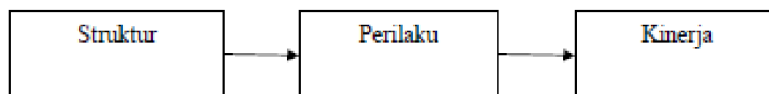
Paradigma Chicago School

Menurut Shepherd (1997) paradigma SCP memberikan satu pendekatan yang penting dalam pengkajian pasar pada dunia nyata “*Real World*” tetapi tidak hanya satu pendekatan dalam pengkajian organisasi industri. Perspektif “*Chicago School*” mempunyai model tentang teori harga yang digunakan sebagai peralatan analisis pasar. Menurut pandangan “*Chicago School*” arah pengaruh atau penyebab dari diagram SCP adalah berkebalikan, dimana kinerja pasarlah yang mempengaruhi perilaku pasar, dan perilaku pasar yang mempengaruhi struktur pasar. Setiap perusahaan mempunyai tingkat efisiensi relatif yang menjadi penentu yang nyata bagi posisi perusahaan dalam struktur dan perilaku pasar.

Pandangan ini dipelopori oleh Stigler (1980) sebagai reaksi dari pandangan yang diberikan kaum strukturalis yang diperoleh Bain. Menurut pandangan ini, kinerja perusahaan akan mempengaruhi perilaku perusahaan dalam strategi harga, strategi produksi, dan strategi promosi. Perilaku inilah yang akan mempengaruhi struktur pasar. Sehingga persamaan yang diciptakan menurut pandangan ini adalah sebagai berikut.

$$\text{Struktur} = f(\text{kinerja})$$

Berbeda dengan kaum strukturalis, pengikut pandangan “*Chicago School*” ini mengatakan bahwa campur tangan pemerintahan yang menyebabkan perilaku anti kompetisi. Oleh sebab itu, pandangan ini lebih meyakini bahwa dengan lepas tangannya pemerintah dan membiarkan perekonomian menurut mekanisme pasar, akan lebih bisa mengatasi distorsi yang terdapat dalam pasar tersebut. Perusahaan yang efisien atau inovatif dapat menarik konsumen melalui harga yang lebih murah dan produk yang lebih baik, sehingga dapat menghasilkan laba yang lebih tinggi dan juga “*Market Share*” yang lebih besar. .



Sumber: *Ekonomi Industri, Stephen Martin (1989:7)*

Gambar 2
Kerangka Linier Structure-conduct-performance (SCP)

Pengertian Pasar

Dalam pengertian sederhana, pengertian pasar adalah sebagai tempat bertemunya pembeli dan penjual untuk melakukan transaksi jual-beli barang dan jasa. Sedangkan arti pasar adalah suatu tempat dimana pada hari tertentu para penjual dan pembeli dapat bertemu untuk jual beli barang. Adapun definisi pasar adalah sebagai mekanisme (bukan hanya sekedar tempat) yang dapat menata kepentingan pihak pembeli terhadap kepentingan pihak penjual. Mekanisme tersebut jangan hanya dimengerti sebagai cara pembeli dan penjual bertemu dan kemudian berpisah, tetapi lebih dari itu harus dimaknai sebagai tatanan atas berbagai bagian, yaitu para pelaku seperti pembeli dan penjual, komoditas yang diperjualbelikan, aturan main yang tertulis maupun tidak tertulis yang disepakati oleh para pelakunya, serta regulasi pemerintah yang saling terkait, berinteraksi, dan secara serentak bergerak bagaikan suatu mesin.

Menurut William J. Santon (1993) pasar adalah orang-orang yang mempunyai keinginan untuk puas, uang untuk berbelanja dan kemauan untuk membelanjakannya.

Pasar atau konsumen dapat di bedakan menjadi dua golongan, yakni konsumen akhir (pasar konsumen) dan pasar bisnis (pasar industri). Dimana pasar konsumen adalah sekelompok pembeli yang membeli barang-barang untuk dikonsumsi dan bukannya untuk diproses lebih lanjut.

Sedangkan pasar bisnis adalah pasar yang terdiri dari individu-individu atau organisasi yang membeli barang untuk diproses lagi menjadi barang lain dan kemudian dijual.

Klasifikasi 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 keluar atau masuk ke dalam dan peranan iklan dalam kegiatan industri.

a. Pasar persaingan sempurna

Pengertian pasar persaingan sempurna adalah suatu bentuk interaksi antara permintaan dengan penawaran di mana jumlah pembeli dan penjual sedemikian rupa banyaknya atau tidak terbatas. Dalam pasar persaingan sempurna, jumlah perusahaan sangat banyak dan kemampuan setiap per-usahaan dianggap sedemikian kecilnya, sehingga tidak mampu mempengaruhi pasar. Tetapi hal itu belum lengkap, masih diperlukan beberapa karakteristik agar sebuah pasar dapat dikatakan persaingan sempurna, yaitu :

- Semua perusahaan memproduksi barang homogen (*Homogeneous Product*)
- Produsen dan konsumen memiliki pengetahuan sempurna (*Perfect Knowledge*)
- Output perusahaan lebih kecil dibanding output pasar (*Small Relative Output*)
- Perusahaan menerima harga yang ditentukan pasar (*Price taker*)



Tabel 3
Klasifikasi Struktur Pasar

Ciri	Monopoli	Oligopoli	Persaingan Monopolistik	Persaingan Sempurna
Kondisi Utama	Memiliki 100% pangsa pasar	Gabungan beberapa perusahaan terkemuka yang pangsa pasarnya 60-10%	Banyak persaingan yang efektif, tidak satupun memiliki lebih dari 10% pangsa pasar	Lebih dari 50 pesaing yang tidak satupun memiliki pangsa pasar yang berarti
Jumlah Produsen	Satu	Sedikit	Banyak	Sangat banyak
Entry/Exit Barrier	Sangat Tinggi	Relatif	Relatif	Rendah
Diferensiasi Produk	Relatif	Relatif	Relatif	Tidak ada
Kekuatan Menentukan Persaingan Selain Harga	Sangat Besar	Relatif	Relatif	Tidak ada
Persaingan Selain Harga	Tidak Ada	Besar	Besar	Tidak ada

Sumber: Hasibuan, 1993

- Semua perusahaan bebas masuk dan keluar pasar (*Free Entry and Exit*)

b. Pasar Persaingan Tidak Sempurna

Struktur pasar persaingan tidak sempurna didasarkan pemikiran (Pierro Sraffa) dan (Juan Robinson) serta (Chamberlain) pada tahun 1930-an. Sraffa menulis buku *The Law of Return Under Competitive Condition*, sedangkan Joan Robinson menulis *The Theory of Monopolistic Competition* pada tahun 1933.

Menurut (Nurimansjah Hasibuan, 2005) asumsi-asumsi yang mendasari pasar persaingan tidak sempurna, yaitu penetapan pajak secara sepihak, sumbangan lainnya

daru Robinson adalah mengenai eksploitasi tenaga kerja. Robinson dipengaruhi oleh aliran sosial dan berpendapat setiap pekerja harus dibayar sesuai dengan produktivitas marginalnya.

Keseimbangan dalam pasar persaingan tidak sempurna dapat terjadi pada beberapa titik, yaitu pada saat ATC menurun, minimum atau menaik. Namun, keadaan yang lazim terjadi adalah pada saat ATC menurun dan hal ini disebabkan antara lain oleh diferensiasi produk, *under capacity*, iklan dan kelembagaan.

c. Pasar monopoli

Suatu industri dikatakan berstruktur monopoli (*monopoly*) bila hanya ada satu



produsen atau penjual (*single firm*) tanpa pesaing langsung atau tidak langsung, baik nyata maupun potensial. Output yang dihasilkan tidak mempunyai substitusi. Dibawah ini disebutkan ciri-ciri dari pasar monopoli adalah sebagai berikut:

- a. Hanya ada satu produsen yang menguasai penawaran;
- b. Tidak ada barang substitusi/peng-ganti yang mirip (*close substitute*);
- c. Produsen memiliki kekuatan menentukan harga; dan
- d. tidak ada pengusaha lain yang bisa memasuki pasar tersebut karena ada hambatan berupa keunggulan perusahaan.

d. Pasar persaingan monopolistik

Persaingan Monopolistik merupakan suatu struktur pasar yang ditandaidengan perusahaan berjumlah besar menjual produk bersubstitusi tetapi cukup berbeda sehingga kurva permintaan masing-masing perusahaan mempunyai kemiringan negatif (William A. Ceachern 2001). Di dalam pasar persaingan monopolistik mengandung unsur-unsur yang dimiliki oleh pasar persaingan sempurna dan monopoli. Chamberlin menggunakan istilah tersebut untuk menggambarkan pasar dengan banyak produsen menawarkan produk yang bersubstitusi dekat tetapi tidak dianggap identik oleh konsumen. Ciri-ciri pasar monopolistik adalah sebagai berikut:

1. Terdapat banyak perusahaan di dalam pasar maka pasar persaingan.

2. Barang produksinya bersifat berbeda corak.
3. Perusahaan mempunyai sedikit kekuatan dalam menentukan dan mempengaruhi harga.
4. Pemasukan kedalam industri relatif mudah.

d. Oligopoli

Oligopoli adalah struktur pasar yang industri nya didominasi oleh sejumlah kecil perusahaan yang saling bersaing. Setiap perusahaan memiliki kekuatan yang cukup besar untuk mempengaruhi harga pasar. Produk dapat homogen atau terdiferensiasi. Perilaku setiap per-usahaan akan mempengaruhi perilaku perusahaan lainnya dalam industri. Jenis pasar ini menunjuk pada struktur pasar yang terletak diantara pasar persaingan sempurna dan pasar monopoli. Dari definisi diatas, kondisi pasar oligopoli mendekati kondisi pasar monopoli. Dari definisi diatas kita dapat melihat beberapa unsur penting (karakter) pasar oligopoli.


- a. Hanya sedikit perusahaan dalam industri (*few number of firms*)
- b. Produknya homogen atau terdiferensiasi (*homogen or differen-tiated product*)
- c. Pengambilan keputusan yang saling mempengaruhi (*interdependence decisions*)
- d. Kompetisi nonharga (*non pricing competition*)

Teori The “New” Industrial Economic (Organisasi Industri Baru)

Teori ekonomi industri baru ini adalah lanjutan dari kedua paradigma yang telah dijelaskan sebelumnya yaitu paradigma SCP (*structure-conduct-performance*) dan paradigma *Chicago School*. Teori ini merupakan gabungan kedua paradigma yang bersifat continuously. Dua alasan utama yang mendukung teori ini adalah yang pertama, dalam melakukan penelitian ekonomi industri dibutuhkan data statistik untuk menunjang analisis. Cara ini memungkinkan penulis untuk menggambarkan hubungan antara *Structure-Conduct-Performance*. Kedua, adanya paradigma *Chicago School* yang bertentangan dengan *Structure-Conduct-Performance*. Pemikiran dari kelompok ini dikenal dengan pendekatan hierarki yang membahas secara khusus teori transaksi. Yang berbeda dari aliran ini adalah model *formal economic*.

Kekuatan Pasar (Market Power)

Market Power adalah kemampuan perusahaan kompetitif tidak sempurna untuk meningkatkan harga tanpa kehilangan semua kuantitas produknya yang diminta (Case&Fair, 2007). Untuk mengendalikan harga produksinya, perusahaan harus mampu membatasi persaingan dengan membangun rintangan untuk masuk bagi pesaing (Case&Fair, 2007). Sebuah perusahaan dikatakan memiliki kekuatan



pasar jika perusahaan dapat memperoleh keuntungan dengan menaikkan harganya di atas biaya marjinal (*marginal cost*). Kekuatan pasar digambarkan dengan symbol $P > MC$, artinya semakin jauh P dari MC maka semakin besar kekuatan pasar. Perolehan keuntungan itu tergantung pada tingkat dimana konsumen dapat mengganti dengan pemasok lain. Dalam konteks ini terdapat dua pengertian berbeda antara substitusi sisi penawaran dan permintaan. Pengertian pertama relevan dalam kasus produk yang homogen, sedangkan yang kedua untuk kasus produk terdiferensiasi.

Konsetrasi Industri

Batasan tentang struktur pasar oligopoli sering dikaitkan dengan jumlah produsen yang sedikit, tetapi seperti telah diuraikan pengertian sedikit itu sangatlah relatif. Dapat saja terjadi jumlah produsen (dapat pula pedagang) ratusan, tetapi strukturnya tetap merupakan oligopoli. Pengertian ini lebih relevan kalau yang dimaksudkan adalah pasar yang dikuasai oleh sedikit produsen atau sedikit penjual. Dalam pengertian sedikit ini masih terjadi variasi, ada yang mengatakan 4 perusahaan, ada pula yang mengatakan 8 perusahaan, tetapi ada juga penguasaan sebagian besar oleh 20 perusahaan. Lazimnya sekitar empat dan delapan perusahaan yang menguasai pasar.

Jenis-jenis oligopoli juga tidaklah sesederhana yang dipelajari dalam teori-teori mikro. Tetapi garis besar dapat dibagi

2, yakni kolusif dan tidak kolusif kalau dilihat dari perilakunya, dan dilihat dari penguasaan pasar dapat juga dibagi dua, yakni oligopoli penuh dan parsial. Jenis-jenis oligopoli berkaitan pula dengan perilakunya yang akan diuraikan pada bagian kedua. Namun demikian, pengukuran yang agak realistis adalah pengukuran yang digunakan oleh J.S. Bain. Dalam pengukuran ini terlihat adanya derajat struktur oligopoli.

Tingkat konsentrasi industri juga dapat diukur dengan menggunakan kurva Lorenz, demikian juga jika ingin melihat kesenjangan dalam andil perusahaan dalam industry dapat pula diukur dengan menggunakan angka Gini. Kesejahteraan ini dapat diukur dalam besaran produksi, nilai tambah, tenaga kerja, dan modal atau asset yang dimiliki perusahaan. Tingkat kesenjangan mungkin relatif rendah pada industry oligopoly penuh, padahal industry ini mempunyai tingkat konsentrasi yang relatif tinggi. Sebaliknya, industry oligopoli parsial relatif rendah. Dalam industry oligopoli penuh tidak ditemukannya perusahaan yang berskala kecil, sedangkan pada oligopoli parsial, sering atau banyak ditemukan per-usahaan yang berskala kecil. Beberapa faktor yang menyebabkan peningkatan konsentrasi, antara lain adalah faktor efisiensi, skala ekonomi, kebijaksanaan pemerintah, sifat produk, merger, dan kemajuan teknologi. Semua faktor ini dapat berkombinasi atau berdiri

sendiri-sendiri. (Nurimasjah Hasibuan, 2005).



Sifat Fungsi dan Struktur Industri Maskapai Penerbangan

Jasa penerbangan memiliki keunggulan dari jasa modal lainnya, seperti kecepatan sangat tinggi, efisiensi jarak tempuh serta waktu tempuh yang terbilang singkat dan dapat digunakan secara fleksibel karena tidak terkait pada hambatan alam kecuali cuaca. Kondisi wilayah kepulauan Indonesia juga semakin mendorong tumbuhnya permintaan akan jasa penerbangan yang lebih mengutamakan angkutan penumpang, sedangkan angkutan barang-barang yang bernilai tinggi dengan berat yang ringan.

a. Sifat atau karakteristik umum jasa angkutan udara

Jasa angkutan udara yaitu maskapai penerbangan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penggunaan wilayah udara, pesawat udara, Bandar udara, angkutan keamanan dan keselamatan penerbangan, serta kegiatan dan fasilitas penunjang lain yang terkait. (Rustian Kamaluddin, 2010).

Adapun karakteristik penerbangan adalah sebagai berikut :

1. Produk yang dihasilkan tidak dapat disimpan, diraba, tetapi dapat ditandai dengan adanya pemanfaatan waktu.

2. Permintaan elastik, permintaan jasa angkutan udara bersifat *derived demand*. Karena tarif angkutan udara relatif mahal, bila terjadi perubahan harga maka permintaannya relatif elastik. Dan kini terjadiperang tarif dalam maskapai penerbangan dengan angkutan darat, laut,dan kereta api.
3. Selalu menyesuaikan dengan teknologi maju, perusahaan pener-bangan pada dasarnya bersifat dinamis yang cepat menyesuaikan per kembangan teknologi pesawat udara. Penyesuaian teknologi maju tidak hanya dibidang permesinan saja, tetapi juga di bidang lainnya, seperti manajemen, metode, peraturan-peraturan dan prosedur, serta kebijakan yang mengutamakan *win-win solution* antara pihak maskapai penerbangan dengan konsumen.
4. Selalu ada campur tangan pemerintah, seperti pada umumnya pemerinta mempunyai andil yang sangat besar dalam pengawasan yang berkaitan dengan transportasi, seperti pengawasan tarif, menetapkan standar kelayakan pesawat udara. Pada prinsipnya terdapat beberapa fungsi produk yang harus tercapai :
 1. Melaksanakan penerbangan yang aman (*safety*)
 2. Melaksanakan penerbangan yang tertib dan teratur (*regularly*)
 3. Melaksanakan penerbangan yang nyaman (*comfortable*)

4. Melaksanakan penerbangan yang ekonomis.



- b. Jenis-Jenis perusahaan angkutan udara
Perusahaan-perusahaan yang bergerak dibidang angkutan udara padaumumnya dapat dibedakan atas tiga kelompok, yaitu :
 - *Direct Air Carriers*
 - *Indirect Air Carriers*
 - *LCC(Low Cost Carriers)*

Entry dan Exit

Menurut Geroski (1991), *entry* dapat didefinisikan sebagai :

1. Masuknya perusahaan baru ke dalam suatu industri.
2. *Entry* ditandai dengan didirikannya perusahaan baru dalam satu industri yang serupa dengan perusahaan yang masih beroperasi dalam industri tersebut.
3. Pengambilalihan (akuisisi) suatu perusahaan oleh perusahaan lain satu lingkup industri.
4. Penggabungan beberapa macam produk oleh perusahaan yang masih beroperasi dalam industri tersebut, sehingga menciptakan pangsa pasarbaru.
5. Masuknya perusahaan yang dimiliki pemodal asing ke industri dalam negeri.

Definisi *entry* mencakup dua hal, yaitu ada nama perusahaan dan terdapat bangunan baru dalam suatu industri. Hal kebalikannya berlaku untuk *exit*, dimana

suatu perusahaan beroperasi pada awal periode kemudian tidak beroperasi pada periode berikutnya (Weiss, 1956) dalam penelitian Kartika Paramitha Setyorini (2010). Selain itu *entry* juga sebagai masuknya suatu produk atau jasa baru yang ditawarkan oleh perusahaan yang telah atau baru beroperasi ke dalam suatu pasar atau industri (Besanko, 1996) dalam penelitian Kartika Paramitha Setyorini (2010). Adapun pengaruh *entry* dan *exit* terhadap struktur pasar ber dasarkan pada pangsa pasar dan ukuran relatif dari perusahaan yang masuk atau keluar dari industri terhadap perusahaan pemimpin, bukan berdasarkan jumlah perusahaan. Sedangkan konsentrasi sering digunakan sebagai ukuran struktur pasar dan secara tidak langsung mengukur tingkat persaingan. Selain konsentrasi juga terdapat elemen lain yang dapat mem-pengaruhi struktur pasar yaitu halangan *entry* dan biaya untuk *exit* dan tingkat persaingan dalam pasar tersebut (Satriawan dan Wigatim 2002:75).

Penelitian Terdahulu

Terdapat beberapa penelitian ter-dahulu yang berhubungan dengan penelitian ini, antara lain :

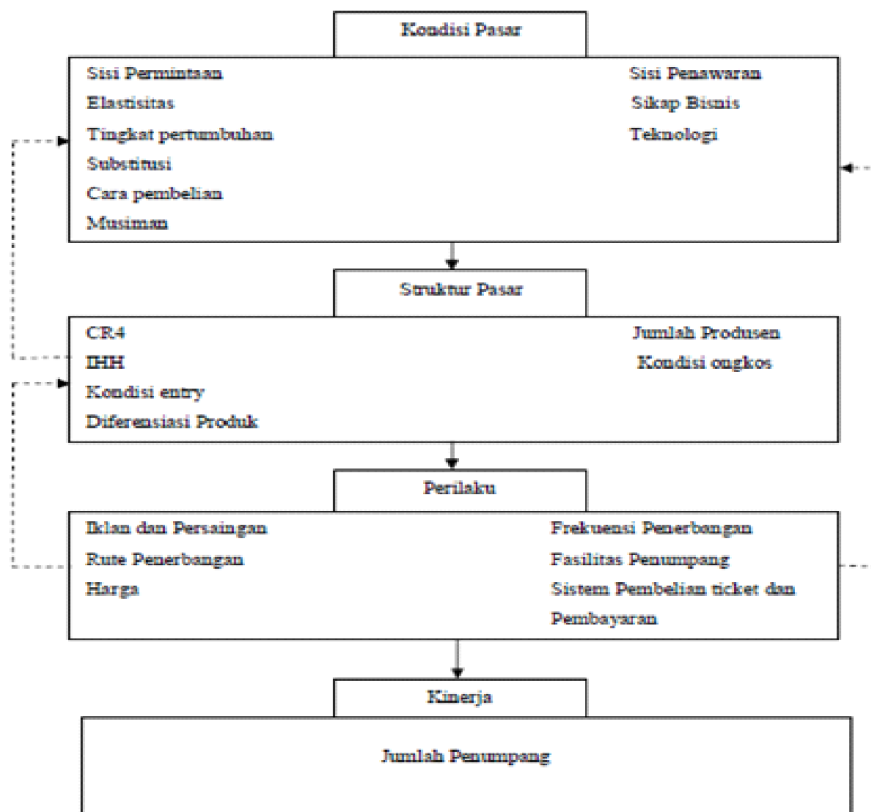
Penelitian ini mengacu pada studi yang pernah dilakukan oleh Budi Santosa (2004) tentang penelitiannya mengenai Analisis Struktur Pasar Industri Otomotif Indonesia di Era Krisis pada tahun 1997-2001, dari hasil penelitian dapat dilihat bahwa struktur

pasar industri otomotif di Indonesia pada tahun 1997-2001 bercorak oligopoly. Hal ini ditunjukkan oleh adanya sedikit pelaku utama (7-11) merek yang bermain dalam pasar ini baik pada kategori mobil niaga maupun sedan. Corak ini semakin diperkuat oleh adanya tingkat konsentrasi 4 perusahaan dengan pangsa pasar terbesar (CR4) sangat tinggi yakni berkisar antara 80-84 persen untuk mobil niaga dan 50-80 persen untuk mobil sedan. Dengan begitu dapat dikatakan pula bahwa struktur pasar industri mobil niaga lebih terkonsentrasi dibandingkan dengan mobil sedan.

Baskoro (2009) dalam penelitian tentang struktur dan perilaku pasar industri maskapai penerbangan di Indonesia Tahun 2003-2007, hasil penelitiannya adalah dapat diketahui bahwa struktur pasar industri maskapai penerbangan di Indonesia bercorak oligopoli, hal tersebut ditunjukan oleh pelaku utama yang berjumlah 5-7 perusahaan yang bermain dalam pasar industri maskapai penerbangan. Hal tersebut diperkuat lagi dengan tingkat konsentrasi 4 perusahaan dengan pangsa pasar terbesar (CR4) yang sangat tinggi yaitu antara 72-28 persen. Tingkat persaingan pada pasar industri penerbangan dalam kurun waktu 2003-2007 mengalami perubahan tingkat konsentrasi dan jumlah pelaku utama, dimana CR4 semakin meningkat dan menurunnya jumlah pelaku utama yang berarti bahwa persaingan pasar industri penerbangan semakin tidak kompetitif. Pelaku utama di industri

penerbangan didominasi oleh 4 perusahaan penerbangan yaitu PT. Garuda Airlines, PT. Lion Air, PT. Metro Batavia Air, PT. Merpati. Grantyarta (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 ter-besar terhadap pangsa pasar rokok kretek (CR4) sangat tinggi yaitu sekitar 86-87 persen. Nilai IHH (*indeks Herfindahl Hirschman*) berkisar antara 0,2545-0,2820 persen yang berarti struktur industri rokok kretek di Indonesia tidak



Gambar 2
Kerangka Pemikiran

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 kedalam industri ini.

Wahyudi (2006) dalam analisis struktur pasar industri sepeda motor Indonesia tahun 2000-2005, hasil penelitian menyebutkan bahwa struktur pasar industri sepeda motor di Indonesia adalah oligopoli. Pernyataan tersebut ditunjukkan dengan penguasaan 4 perusahaan sepeda motor terbesar terhadap pangsa pasar sepeda motor (CR4) sangat tinggi yaitu berkisar antara 98,43-98,93 persen, dimana persentase tersebut hampir mendekati 100 persen. Untuk nilai IHH (*indeks herfindahl 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 di Indonesia 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.

Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran adalah suatu konsep dasar tentang pemikiran dari industri yang sedang dibahas yaitu konsep dasar dari persaingan industri maskapai

penerbangan. Beserta struktur dasar-hal-hal yang mempengaruhi perilaku dan dampaknya ke suatu perusahaan. Berikut dapat dilihat dari gambar di bawah ini terdapat struktur pasar dipengaruhi oleh jumlah ukuran dan distribusi penjual, ukuran perusahaan, dengan diferensiasi produk, tetapi ketiga faktor ini sangat dipengaruhi oleh kebijakan pemerintah yang akan mempengaruhi faktor struktur secara tidak langsung. Setelah dari kondisi tersebut maka akan mempengaruhi perilaku perusahaan-perusahaan dalam menghadapi struktur pasar yang dihadapi. Disini pemerintah akan melihat perilaku perusahaan-perusahaan tersebut sesuai dengan yang telah dibuat dengan kebijakan yang telah ada.

METODOLOGI PENELITIAN

Rancangan Penelitian

Penelitian ini mencoba melihat struktur dan perilaku pasar industri maskapai penerbangan di Indonesia, yang dilihat dari berbagai aspek. Pertama adalah pangsa pasar para pelaku dan tingkat konsentrasi yang terdapat pada industri maskapai penerbangan Indonesia. Kedua, untuk mengamati perilaku perusahaan maskapai penerbangan Indonesia, dan Ketiga, melihat hubungan korelasional antara Struktur terhadap Kinerja, Perilaku terhadap Kinerja maskapai penerbangan di Indonesia.



Variabel dan pengukuran

Untuk mengukur rasio konsentrasi dalam hal melihat struktur, digunakan variabel dependen yaitu jumlah penumpang dari pelaku industri maskapai penerbangan dan variabel independen yang terdiri dari struktur analisis kuantitatif ini digunakan untuk mengetahui hubungan antara jumlah penumpang dan distribusi penyebaran penumpang, ukuran perusahaan, diferensiasi produk didalam industri maskapai penerbangan di 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, sedangkan kinerja dilihat dari jumlah penumpang tiap maskapai penerbangan pada tahun 2007-2011.

Definisi Operasional Variabel

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

1. Total jumlah penumpang berjadwal domestik adalah banyaknya jumlah penumpang dari masing-masing maskapai penerbangan yang menjadi indikator dalam pengukuran pangsa pasar dalam industri maskapai penerbangan Indonesia.
2. Jumlah perusahaan adalah banyaknya jumlah perusahaan dalam industri maskapai penerbangan Indonesia yang dinotasikan dengan.
3. Rasio konsentrasi adalah ukuran tingkat konsentrasi industri yang didapat dengan jalan menjumlahkan pangsa pasar beberapa maskapai penerbangan yang dominan atau terbesar. Rasio konsentrasi yang akan diukur adalah rasio konsentrasi berdasarkan jumlah penumpang.
4. Indeks herfindahl adalah nilai yang dinyatakan dalam prosentasi dimana perusahaan pertama sampai ke-i yang terbesar dari suatu industri. Indeks Herfindal yang akan diukur adalah rasio konsentrasi berdasarkan jumlah penumpang.
5. Output/Input adalah nilai efisiensi dan merupakan indikator yang menunjukkan saling mempengaruhi antara variabel dependent dengan variabel independent. Output/Input dalam penelitian ini dilihat dari indikator jumlah penumpang (Output) dan jumlah karyawan tiap perusahaan maskapai penerbangan (Input).
6. Pangsa Pasar adalah (persentase pasar) penjualan perusahaan dibandingkan pasar keseluruhan normalnya lebih tinggi jika menghadapi persaingan sedikit.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana struktur pasar dan

perilaku industri maskapai penerbangan Indonesia dalam 5 tahun, dari tahun 2007-2011. Pengujian ini meliputi beberapa tahap, yakni pengujian rasio konsentrasi industri (CR), uji *Indeks Herfindahl Hirschman* (IHH).

1. Ratio Konsentrasi (CR)

Ratio Konsentrasi digunakan untuk mengukur pangsa pasar perusahaan terbesar terhadap total penjualan industri. Rasio konsentrasi adalah persentase dari suatu pangsa pasar (*market share*) yang dimiliki oleh perusahaan. Angka (rasio) ini digunakan untuk mengukur pangsa pasar perusahaan (S) n terbesar terhadap total penjualan industri. Berdasarkan analisis struktur dalam ekonomi industri, struktur industri dikatakan berbentuk oligopoli bila empat perusahaan terbesar menguasai minimal 40 persen pangsa pasar penjualan dari industri yang bersangkutan (Kuncoro, 2002).

2. Indeks Herfindhal Hirschman (IHH)

Struktur pasar suatu industri dapat juga dianalisis dengan menggunakan *indeks herfindal hirschman* 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 sempurna, sementara jika indeks bernilai mendekati 1 berarti cenderung ke monopoli.

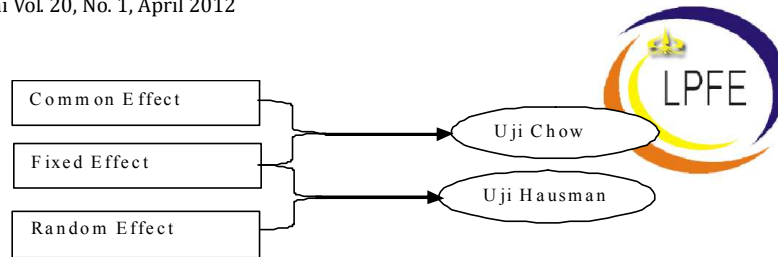
Uji Ekonometrika



Penelitian ini menggunakan data yang bersifat *pooled data* atau data panel. Terdapat tiga metode yang dapat digunakan dalam regresi data panel yaitu dengan metode PLS (*common*), model *Fixed Effect* dan model *Random Effect*. Pada model ini uji Chow digunakan untuk memilih metode OLS atau *Fixed Effect* kemudian terakhir digunakan uji Hausman untuk memilih model *Fixed Effect* atau *Random Effect*.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil dari perhitungan tingkat konsentrasi (CR) dan Indeks Herfindahl dalam pasar industri maskapai penerbangan di Indonesia, penguasaan empat perusahaan dominan dari tahun 2007-2011 berkisar pada 69,316-87,896 persen. Kisaran angka tersebut menunjukkan bahwa persaingan industri maskapai penerbangan di Indonesia tergolong oligopoli ketat, karena pangsa pasar empat perusahaan terbesar industri maskapai penerbangan di Indonesia tahun 2007-2011 menguasai 87 persen dari total pangsa pasar industri tersebut. Pada tahun periode tersebut industri maskapai penerbangan di Indonesia hanya sekali mengalami total penurunan pangsa pasar yaitu terjadi pada tahun 2007-2008, berarti didalam persaingan industri maskapai penerbangan di Indonesia dalam kurun waktu 2007-2011 semakin kompetitif karena tiap industri maskapai penerbangan berlomba menguasai pangsa pasar.



Gambar 3
Proses Pemilihan Model Dalam Data Panel

Tabel 4
Konsetrasi dan Indeks Herfindal pada Pasar Industri Maskapai Penerbangan di Indonesia Tahun 2007-2011

Tahun	CR4 (%)	Keterangan	IHH	Keterangan
2007	69.704	-	0,14718	-
2008	69.316	Konsentrasi Turun	0,15094	Naik
2009	76.381	Konsentrasi Naik	0,17759	Naik
2010	83.979	Konsentrasi Naik	0,22320	Naik
2011	87.896	Konsentrasi Naik	0,25599	Naik

Sumber: Statistik Perhubungan Udara Departemen Perhubungan RI (data diolah)

Uji Ekonomika

Dengan melakukan pengujian menggunakan *Chow Test* diperoleh nilai probabilitas dari Chi-square adalah sebesar 0.0000 signifikan pada tingkat kepercayaan 95%. Dengan demikian hipotesa nol (H_0) ditolak sehingga model yang lebih baik digunakan adalah estimasi dengan memperhatikan adanya *Fixed effect*.

Untuk menentukan apakah lebih baik digunakan estimasi dengan memperhitungkan efek individu antara *fixed Effect* dan *Random Effect*, digunakan Uji Hausman. Hasil pengujian menunjukkan bahwa hipotesa nol (H_0) tersebut ditolak. Disimpulkan bahwa model yang terbaik dalam mengestimasi model ini adalah dengan menggunakan model *Fixed Effect*.



Tabel 5
Hasil Pemilihan Model Regresi Panel

Metode	Probabilita	Keputusan	Keterangan
Chow Test	0.0000	Ho ditolak	Fixed Effexct
Hausman Test	0.0000	Ho ditolak	Fixed Effexct

Sumber: Eview diolah

Tabel 6
Hasil Estimasi Metode *Fixed Effect*

Dependent Variable: KINERJA?
Method: Pooled Least Squares
Date: 03/26/13 Time: 17:42
Sample: 2007 2011
Included observations: 5
Cross-sections included: 4
Total pool (balanced) observations: 20

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-4456324.	831127.2	-5.361783	0.0001
STRUKTUR?	188068.7	80846.40	2.331991	0.0351
PERILAKU?	5802.384	651.7173	8.596341	0.0000
Fixed Effects (Cross)				
_GARUDA--C	736834.6			
_LION--C	1732730.			
_SRIWIJAYA--C	-2712601.			
_BATAVIA--C	243036.1			
Effects Specification				
Cross-section fixed (dummy variables)				
R-squared	0.985095	Mean dependent var	8918106.	
Adjusted R-squared	0.979771	S.D. dependent var	5347043.	
S.E. of regression	760500.7	Akaike info criterion	30.16467	
Sum squared resid	8.10E+12	Schwarz criterion	30.46339	
Log likelihood	-295.6467	Hannan-Quinn criter.	30.22298	
F-statistic	185.0502	Durbin-Watson stat	2.268973	
Prob(F-statistic)	0.000000			

Sumber : data diolah (Eviews 7.0)

Berdasarkan uji kesesuaian model yang telah dilakukan, model yang sesuai digunakan adalah *Fixed Effect*. Metode ini menggunakan estimasi *General Least*

Square (GLS) yang mengasumsikan bahwa varians variabel adalah heterogen. Pada kenyataannya variasi data pada data pooling cenderung heterogen. Metode GLS sudah

memperhitungkan heterogenitas yang terdapat pada variabel independen secara eksplisit sehingga metode ini mampu menghasilkan estimator yang memenuhi kriteria *BLUE (Best Linear Unbiased Estimator)* artinya heteroskedastisitas dan autokorelasi sudah otomatis terselesaikan pada model tersebut serta model dapat mempertahankan sifat efisiensi dan konsistensinya. Pada model ini telah memenuhi kriteria ekonometrik artinya model lulus uji kriteria ekonometrika.

Uji Statistik

Kelayakan model berdasarkan kriteria statistik ditentukan melalui tiga pengujian yaitu uji serentak (uji F), uji parsial (uji t) dan uji kelayakan model (uji R^2). Uji F digunakan untuk melihat apakah variabel-variabel independen yang diduga berpengaruh nyata secara bersama-sama terhadap variabel dependen. Mengacu pada hipotesis tersebut, diharapkan variabel-variabel independen secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen pada α maksimal 0.05. Berdasarkan hasil regresi, nilai probabilitas F-statistik adalah 0.000000, artinya variabel-variabel independen (struktur, dan Perilaku) dalam model secara bersama-sama berpengaruh nyata terhadap variabel dependen (Kinerja) jumlah penumpang industri maskapai penerbangan di Indonesia.

Uji t digunakan untuk mengetahui signifikansi pengaruh masing-masing

variabel independen terhadap variabel dependen. Berdasarkan hipotesis, diharapkan variabel independen secara parsial berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen pada taraf nyata 0.05. Variabel independen secara parsial berpengaruh signifikan jika probabilitas masing-masing variabel independen < 0.05 .

Berdasarkan hasil uji t, variabel independen menunjukkan pengaruh signifikan terhadap variabel dependen. Hal ini dibuktikan dengan nilai probabilitas struktur sebesar 0.0351 dengan taraf nyata 5%, probabilitas Perilaku sebesar 0.0000 dengan taraf nyata 5%.

Dalam kriteria statistik model juga harus memenuhi kriteria *Goodness of fit* (Uji R^2) atau sering juga disebut koefisien determinasi. Uji ini menunjukkan besarnya derajat kemampuan menerangkan variabel bebas terhadap variabel terikat dari fungsi tersebut. Nilai R^2 berkisar antara 0 dan 1 ($0 < R^2 < 1$) dimana semakin mendekati 1 maka semakin dekat pula hubungan antara variabel bebas dengan variabel terikat, atau dapat dikatakan model tersebut baik. Berdasarkan hasil pengolahan dengan metode *Fixed Effect* didapatkan nilai dari adjusted R-square sebesar 0.979771. Hal ini menunjukkan kemampuan dari seluruh variabel independen (Struktur dan Perilaku) dalam menjelaskan variasi dari variabel dependen (Kinerja) sebesar 97,97% dan sisanya 2,03% dijelaskan oleh variabel-variabel independen lain diluar model.



SIMPULAN DAN IMPLIKASI KEBIJAKAN

Berdasarkan hasil analisa pembahasan dan perhitungan pada bab sebelumnya, perkembangan industri maskapai penerbangan di Indonesia pada tahun 2007-2011 dilihat dari jumlah penumpang dan rute, terus bertambah menandakan bahwa industri maskapai penerbangan di Indonesia sangatlah pesat. Akan tetapi permasalahan muncul dimana maskapai-maskapai baru bermunculan dan ikut meramaikan persaingan di dalam industri penerbangan itu sendiri, dengan makin bertambahnya pemain baru dalam industri penerbangan, hal tersebut tidak dibarengi dengan jumlah rute yang disediakan oleh departemen perhubungan. Walaupun jumlah rute yang disediakan tiap tahunnya terus bertambah, akan tetapi pertumbuhan hanya terjadi pada rute-rute kota besar, sedangkan rute-rute kota perintis tidak mengalami kenaikan yang signifikan. Sehingga terjadi *oversupply* di industri maskapai penerbangan. Keadaan ini membuat persaingan antar maskapai penerbangan sangat ketat dalam merebut hati konsumen. Dalam jangka waktu 2007-2011 persaingan didominasi oleh empat perusahaan dominan seperti Garuda Indonesia, Lion Mentari Airlines, Metro Batavia, Sriwijaya Airlines.

Berdasarkan alat analisis yang digunakan yaitu CR4, konsentrasi rasio berkisar diantara 69,316%-87,896% maka

dapat dikatakan struktur industri penerbangan periode 2007-2011 adalah oligopoli ketat. Berdasarkan indeks Herfindahl-Hirschman, berada dikisaran angka 0,14718-0,25599 yang berarti kompetisi perusahaan maskapai penerbangan di Indonesia bersifat persaingan dengan konsentrasi tinggi dan kompetitif, hal tersebut ditandai dengan persaingan pangsapasar diantara empat perusahaan dominan industri penerbangan di Indonesia dalam jumlah penumpang.


Perilaku perusahaan maskapai penerbangan di dalam pasar industri merupakan konsekuensi dari bentuk struktur pasar itu beroperasi. Pada persaingan industri maskapai penerbangan yang tergolong dengan persaingan dengan konsentrasi yang tinggi dan kompetitif ini, segala perilaku perusahaan penerbangan akan mempengaruhi tiap-tiap perusahaan dalam melayani konsumennya. Dapat dilihat dari 7 hal yang dibahas yaitu, iklan dan persaingan, rute penerbangan, armada tiap maskapai penerbangan, harga (dalam hal ini dibandingkan dengan harga terendah antar rute penerbangan), frekuensi penerbangan, fasilitas yang diberikan maskapai terhadap penumpang, kemudahan dalam proses transaksi pembelian dan pembayaran tiket. Dari pembahasan tersebut, persaingan antar maskapai penerbangan ini lah yang menjadi pemicu yang menimbulkan perilaku yang berbeda-beda agar dapat meraih konsumen atau pelanggan sebanyak-banyaknya yang pada

akhirnya menimbulkan keuntungan pada masing-masing perusahaan. Meskipun terkadang dengan harga miring konsumen harus puas dengan pelayanan yang dapat dikatakan “apa adanya”. Karena harga dapat mempengaruhi pelayanan, tetapi bukan berarti harga dapat menentukan pelayanan.

Kinerja industri penerbangan di Indonesia dapat diamati dari sumbangan industri maskapai penerbangan terhadap total jumlah penumpang. Sumbangan industri penerbangan domestik tersebut dilihat dari jumlah penumpang dari tiap perusahaan maskapai penerbangan domestik tahun 2007-2011. Kinerja perusahaan maskapai penerbangan dalam total jumlah penumpang selalu meningkat tiap tahun untuk perusahaan BUMN (Badan Usaha Milik Negara) yaitu Garuda Indonesia. Sedangkan untuk perusahaan maskapai penerbangan yang menerapkan konsep LCC (*Low Cost Carrier*) yang juga stabil dalam total jumlah penumpang adalah perusahaan maskapai penerbangan Lion Mentari Airlines dan Sriwijaya Air. Sedangkan Metro Batavia Air mengalami naik turun total jumlah penumpang tiap tahunnya.

Setelah dilakukan pengujian dan pengolahan data dengan menggunakan regresi panel metode *Fixed Effect*, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil uji kriteria Ekonomi dan uji t ternyata variabel struktur dan Perilaku berpengaruh signifikan terhadap variabel kinerja.

- 
2. Berdasarkan hasil uji F variabel independen (struktur dan perilaku) secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen (Kinerja).
 3. Besarnya coefficient of determination (R^2) adalah 0,979771 hal ini menunjukkan kemampuan variabel independen dalam menjelaskan variasi dari variabel dependen sebesar 97,97% dan sisanya 2,03% dijelaskan oleh variabel-variabel lain diluar model.

Dilihat dari kesimpulan diatas dapat diusulkan saran sebagai berikut :

1. Kecenderungan pasar industri maskapai penerbangan di Indonesia semakin kompetitif atau terkonsentrasi maka pengawasan kegiatan usaha yang dilakukan dan dilaksanakan oleh Departemen Perhubungan Republik Indonesia harus memiliki posisi dominan dan bersifat tegas terhadap segala bentuk pelanggaran yang terjadi di industri maskapai penerbangan.
2. Penerapan LCC (*Low Cost Carrier*) bagi maskapai penerbangan di Indonesia tidak mengenyampingkan segala bentuk hak dan kewajiban yang diperoleh konsumen pengguna jasa penerbangan dalam mendapatkan pelayanan, keamanan, kenyamanan.
3. Dengan banyak digunakannya sewa guna usaha (*leasing*) pesawat oleh perusahaan maskapai penerbangan, maka memungkinkan suatu saat

mengalami kebangkrutan secara finansial. Untuk mencegah hal tersebut yang harus dilakukan oleh badan pengawas khususnya pemerintah pusat, menghimbau untuk melakukan audit yang dilakukan oleh lembaga independen khusus untuk mencegah hasil-hasil audit yang direkayasa.

4. Membentuk suatu kebijakan perlindungan konsumen dalam tindak lanjut perusahaan maskapai penerbangan yang terkena sanksi terbang, dibekukan izin operasi, kecelakaan dan pailit. Sehingga konsumen terlindungi dan diberikan penggantian dalam bentuk materi atau pun non materi

DAFTAR PUSTAKA

- Armada Maskapai penerbangan http://www.id.wikipedia.org/wiki/Batavia_Air (diakses 16 Januari 2013).
- Armada Maskapai penerbangan http://www.id.wikipedia.org/wiki/Garuda_Indonesia (diakses 16 Januari 2013).
- Armada Maskapai penerbangan http://www.id.wikipedia.org/wiki/lion_Air (diakses 16 Januari 2013).
- Armada Maskapai penerbangan http://www.id.wikipedia.org/wiki/Sriwijaya_Air (diakses 16 Januari 2013)
- Baskoro (2009). Struktur Pasar dan Perilaku Industri Maskapai Penerbangan di Indonesia Tahun 2003-2007, Fakultas Ekonomi Universitas Trisakti, Jakarta.
- Granty artha. (2004). Analisis Struktur Pasar dan Konsentrasi Industri Rokok Krete di Indonesia Tahun 1998-2000, Fakultas Ekonomi Universitas Trisakti, Jakarta.
- Harga Maskapai Penerbangan <http://www.batavia-air.com/e-ticket> (diakses 19 Januari 2013).
- Harga Maskapai Penerbangan <http://www.garuda-indonesia.com/id/> (diakses 21 Januari 2013).
- Harga Maskapai Penerbangan <http://www.lionair.co.id/default.aspx> (diakses 19 Januari 2013)
- Harga Maskapai Penerbangan <http://www.sriwijayaair.co.id/id/> (diakses 21 Januari 2013).
- Hasibuan, N. (1993). Ekonomi Industri. 'Persaingan, Monopoli dan Regulasi, LP3ES, Jakarta.
- Jaya, Wihana Kirana. (1993). Pengantar Ekonomi Industri, Pendekatan Struktur, Perilaku dan Kinerja Pasar, BPFE, Yogyakarta.
- Jaya, Wihana Kirana. (2001). Ekonomi Industri, BPFE, Yogyakarta.
- Kamaluddin, Rustian. (2010). 'Beberapa Aspek Angkutan Udara (Bahan ke-8)'. 

- Fakultas Ekonomi Universitas Trisakti, Jakarta Kuncoro, M., Adji & Pradipto, R. (1997). *Ekonomi Industri: Teori, Kebijakan dan Studi Empiris*, Widya Sarana Informatika, Yogyakarta.
- Martin, Stephen. (1998). '*Industrial Economics: Economic Analysis and Public Policy*', Macmillan Publishing Company, New York.
- Maskapai penerbangan rendah [http://www.id.wikipedia.org/wiki/maskapai Penerbangan rendah](http://www.id.wikipedia.org/wiki/maskapai_Penerbangan_rendah) (diakses 9 Januari 2013).
- Miller, Roger Leroy and Roger E. Meiners (1997). '*Teori Ekonomi Mikro Intermediate (edisi ketiga)*'. Raja Grafindo Persada.
- Samuelson, Paul.A.& Nordhaus, William.D.,(1999). *Mikro ekonomi*, Erlangga. Jakarta.
- Santosa, Budi. (2002). 'Struktur dan Perilaku Pasar Industri Semen Indonesia Tahun 1998-2001'. Fakultas Ekonomi Universitas Trisakti, Jakarta.
- Sumarno, Simon. (1999). *Struktur, Kinerja, dan Kluster Industri Rokok Kretek: Indonesia, 1996-1999*, Fakultas Ekonomi Universitas Gajah mada, Yogyakarta.
- Bain, Joe. S. 1956. ***Barrier to new competition. Cambrige*** : Harvard University Press.
- Ferguson, P.L. 1988. *Industrial Economics :Issues and Perspectives*. London: Macmillan Education Ltd.
- Sheperd, W. G. 1979. *The Economics of Industrial Organization*. New York: Prentice-Hall.



