

PENENTUAN SUBCLASSES BERDASARKAN TIPE PESAWAT

Charles, AN
STMT Trisakti
stmt@indosat.net.id

Nadya Sartika
nadya.sartika@gmail.com

ABSTRACT

Based on Break Event Point (BEP) in this article, the most effective plane is Boeing 737-800 used by Sriwijaya Air which has the route from Jakarta to Makassar. The ticket price is ranging. The ticket for the upper class is Rp 1.650.769,- while the lower class is Rp 608.333,- For middle class ticket, the price is Rp 850.000,- The total revenue for a one time flight from Jakarta to Makassar is Rp 211.609.327,- The researcher concludes that Sriwijaya Air with its Boeing 737-800 although offers a reasonable price for the route Jakarta-Makassar still gains high income.

Keywords : subclasses, effective plane

PENDAHULUAN

Pada era 1990-an, maskapai penerbangan di Indonesia, khususnya yang melayani penerbangan domestik belum menerapkan sistem subclasses, melainkan, memberlakukan *economi* dan *business class*, sehingga, harga tiket yang ditawarkan tidak beragam, bahkan tidak terjangkau. Oleh sebab itu, pada rentang 1990-an, *demand* masyarakat terhadap transportasi udara masih tergolong rendah. Akibatnya, banyak maskapai penerbangan yang gulung tikar. Namun beberapa tahun terakhir, *demand* masyarakat Indonesia sudah semakin meningkat, ditandai dengan munculnya maskapai penerbangan yang mulai menawarkan , di antaranya : *Full Cost Carrier*, *Medium Service Carrier* dan *Low Cost Carrier*. Tujuan konsep ini adalah agar perusahaan penerbangan dapat menawarkan harga tiket yang sesuai. Selain itu, peningkatan *demand* juga disebabkan oleh meningkatnya pertumbuhan ekonomi, sehingga berpengaruh terhadap pendapatan dan daya beli masyarakat.

Yang membedakan antara ketiga konsep penerbangan tersebut adalah *service* yang diberikan. Sebagai salah satu maskapai penerbangan yang berkonsep *Medium Service Carrier*, maka, Sriwijaya Air hanya meminimalisir pelayanan yang diberikan, tanpa menghilangkan beberapa pelayanan yang dilakukan oleh maskapai LCC lainnya. Penekanan biaya operasional tetap dilakukan dengan cara pemilihan pesawat yang tepat dan sesuai dengan jarak yang akan ditempuh.

Dari beberapa rute yang dikuasainya, Jakarta-Makassar adalah salah satu rute dengan *demand* yang tertinggi; sekitar 90-95% per bulannya. Sejak adanya maskapai penerbangan yang menerapkan *subclasses* pada harga tiket, maka, semakin banyak masyarakat yang beralih dari moda transportasi laut ke moda transportasi udara. Walau hampir tiap maskapai penerbangan domestik menawarkan rute Jakarta-Makassar, namun, permintaan masyarakat tetap saja

Sebagaimana kita ketahui, selain Sriwijaya Air, ada beberapa maskapai penerbangan yang juga melayani rute Jakarta-Makassar. Oleh sebab itu, agar tetap dapat bersaing dengan *competitor* lainnya, maka, Sriwijaya Air menerapkan *pricing concept* berupa *subclasses*, dengan tujuan agar dapat menawarkan harga tiket yang lebih beragam dalam satu rute yang sama.

Penelitian ini menggunakan analisis Break Even Point (BEP), yang dapat dihitung dalam bentuk unit atau *price* tergantung pada kebutuhan.

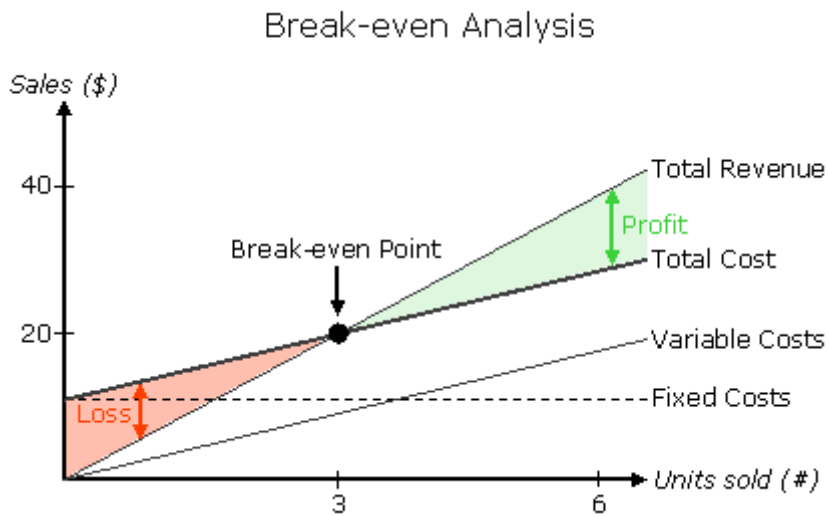
PERHITUNGAN BEP

$$TR - TC = 0$$

$$[Qty \times Unit Price] - [(Qty \times Unit VC) + Fixed Cost] = 0, \text{ atau}$$

$$[Qty \times Unit Price] - [Qty \times Unit VC] - Fixed Cost = 0$$

$$Qty \times [Unit Price - Unit Variable Cost] = Fixed Cost$$



Gambar 1. Diagram Break Even Point

Biaya tetap adalah total biaya yang tidak akan mengalami perubahan apabila terjadi perubahan volume produksi. Sementara, biaya variable adalah total biaya yang berubah-ubah tergantung dengan perubahan volume penjualan/produksi. Dengan kata lain, biaya variable akan berubah secara proposional dengan perubahan volume produksi

HASIL dan PEMBAHASAN

Analisis Break Even Point (BEP)

Sriwijaya Air memiliki *Company Policy* yang mengatur persentase *subclasses* yang terdiri dari 3 kelas utama, yaitu *upper class*, *middle class* dan *under class*. *Upper class* terdiri dari 50% dari jumlah *seat*, *middle class* 30% dan *under class* terdiri dari 20%. Berikut adalah pembagian jumlah pesawat berdasarkan persentase *subclasses*. Untuk memperoleh titik impas atau *break even point*, maka, dibutuhkan data TOC (*Total Operating Cost*) dan TR (*Total Revenue*). Selanjutnya, dalam melayani rute Jakarta-Makassar, Sriwijaya Air menggunakan 4 (*empat*) jenis pesawat, yaitu B737-300, B737-400, B737-500 dan B737-800NG, dan ketiga jenis pesawat tersebut memiliki TOC (*Total Operating Cost*) yang berbeda-beda;

B737-300 : \$ 7.400/hours

B737-400 : \$ 8.026/hours

B737-500 : \$ 6.850/hours

B737-800NG : \$ 7.670/hours

TOC tersebut belum termasuk *Profit Margin* sebesar 10%, Dengan asumsi harga *fuel* Rp 11.226,-

B737-300

- Selling price per hour = $\text{TOC} + (\text{PM} \times \text{TOC})$
= $7.400 + (10\% \times 7.400)$
= \$ 8.140/hour
- Selling price = $\text{Flight time}/60 \times 8.140$
= $105/60 \times 8.140$
= \$ 14.245

B737-400

- Selling price per hour = $\text{TOC} + (\text{PM} \times \text{TOC})$
= $8.026 + (10\% \times 8.026)$
= \$ 8.828,6/hour
- Selling price = $\text{Flight time}/60 \times 8.828,6$
= $105/60 \times 8.828,6$
= \$ 15.450

B737-500

- Selling price per hour = $\text{TOC} + (\text{PM} \times \text{TOC})$
= $6.850 + (10\% \times 6.850)$
= \$ 7.535/hour
- Selling price = $\text{Flight time}/60 \times 7.353$
= $105/60 \times 7.353 = \$ 13.186$

B737-800

- Selling price per hour = $\text{TOC} + (\text{PM} \times \text{TOC})$
= $7.670 + (10\% \times 7.670)$
= \$ 8437/hour
- Selling price = $\text{Flight time}/60 \times 8.437$
= $105/60 \times 8.437$
= \$ 14.765

Tabel 1. Jumlah *Seat* Berdasarkan Tipe Pesawat

Jenis Pesawat	<i>Upper Class</i> (seat)	<i>Middle Class</i> (seat)	<i>Under Class</i> (seat)	Total (seat)
B 737-300	74	44	30	148
B 737-400	84	50	34	168
B 737-500	60	36	24	120
B 737-800	88	53	35	176

Berdasarkan data di atas, maka, dapat ditentukan BEP (*Break Even Point*) dari masing-masing *type of aircraft* dengan cara sebagai berikut:

$$BEP_{(Rp)} =$$

Keterangan : BEP = *Break Even Point* (Rp)

Selling price = *Flight time/60 x selling price per hour*

Quantity = Jumlah *seat* berdasarkan *type of aircraft*

Untuk memperoleh BEP jumlah penumpang, maka, dapat dilakukan dengan;

$$BEP_{Pax} =$$

Keterangan : BEP
= *Break Even Poin* (Penumpang)

TOC

$$= \text{Flight time}/60 \times \text{TOC} \times 9700$$

Rata-rata harga tiket = Total harga tiket per-subclasses/20

Selanjutnya, untuk mendapatkan persentase BEP *seat load factor* adalah sebagai berikut:

$$BEP_{SLF} = \times 100\%$$

Keterangan : BEP = *Break Even Point* (*Seat Load Factor*)

BEP Pax = TOC/Rata-rata harga tiket

Total *seat* = Jumlah total *seat* pada pesawat

Dengan menggunakan persamaan di atas, maka, diperoleh hasil perhitungan BEP (*Break Even Point*) sebagaimana tabel di bawah ini.

Tabel 2. Tabel *Break Even Point* (BEP)

<i>Type of Aircraft</i>	TOC (\$)	Selling price (\$)	Kurs Dollar US (asumsi)	Selling price (Rp)	Quantity (seat)	BEP Rp	BEP Pax	BEP SLF (%)
B 737-300	7.400	14.245	9.700	138.176.500	148	933.625	97	65
B 737-400	8.026	15.450	9.700	149.865.000	168	892.054	105	63
B 737-500	6.860	13.186	9.700	127.904.200	120	1.065.868	90	75
B 737-800	7.670	14.765	9.700	143.220.500	176	813.753	100	57

Sriwijaya Air membuka 20 *classes* untuk rute Jakarta-Makassar dengan harga tiket yang berbeda-beda. Berdasar *subclasses* yang ditentukan oleh Sriwijaya Air, maka, dapat diperoleh BEP penumpang. Artinya, jumlah penumpang minimum yang harus diangkut untuk mencapai titik impas, sebagaimana yang tertera pada table di atas. Sementara, dengan BEP SLF adalah persentase jumlah *seat* yang harus terisi agar mencapai titik impas.

Selanjutnya, *Total Operasional Cost* adalah total biaya operasional yang dibutuhkan untuk mengoperasikan suatu pesawat sesuai dengan *flight time* dari rute yang ingin ditempuh. Jika TOC ditambahkan dengan *profit margin*, sesuai dengan peraturan yang ditetapkan oleh pemerintah untuk perusahaan penerbangan sebesar 10%, maka, perusahaan akan memperoleh *selling price*.

Pada tabel di atas dapat dilihat, bahwa, dari keempat jenis pesawat yang digunakan Sriwijaya Air untuk melayani rute Jakarta-Makassar, jenis pesawat yang paling efektif adalah B 737-800. Hal itu karena harga tiketnya lebih terjangkau; yaitu Rp 813.753,00 Dengan 100 penumpang dan *seat load factor* sebesar 57%, maka, *break even point* pun sudah tercapai. Selanjutnya, bila dengan B 737-500, maka, *break even point* baru akan tercapai jika pesawat terisi 75%. Dengan kata lain, pada pesawat B 737-500 membutuhkan lebih banyak penumpang untuk mencapai *break even point*.

Berdasar harga tiket per-*subclasses* yang telah ditentukan oleh perusahaan, dan berdasarkan harga tiket BEP yang telah diperoleh dari

hasil perhitungan, maka, dapat ditentukan harga tiket untuk tiga kelas utama dalam *subclasses*. Harga tiket pada *Middle class* sama dengan harga BEP, sedang harga tiket pada *Upper class* di atas harga BEP, selanjutnya, harga tiket *Lower class* di bawah harga BEP. Pada tabel harga tiket per-*subclasses*, maka, dapat dilihat bahwa BEP (*break even point*) dari masing-masing *type of aircraft* terletak pada *subclasses* yang berbeda-beda. Pada pesawat B 747-500 BEP terdapat pada kelas M, pada B 737-300 dan B 737-400 BEP terdapat pada kelas Q, kemudian pada B 737-800 BEP terdapat pada kelas T.

Berikut adalah daftar harga tiket per-*subclasses* yang telah ditentukan oleh Sriwijaya Air;

Tabel 3. Tabel Harga Tiket Per Subclasses

Class	Ticket Fare (Rp)
C	3.110.000
D	2.390.000
I	2.020.000
Y	1.830.000
S	1.740.000
W	1.640.000
B	1.540.000
H	1.440.000
K	1.340.000
L	1.240.000
M	1.160.000
N	1.060.000
Q	950.000
T	850.000
V	750.000
G	680.000
E	630.000
X	580.000
U	530.000
O	480.000

Sumber : PT. Sriwijaya Air Tahun 2012

Tabel 4
Pendapatan Berdasarkan Tipe Pesawat 2012-2014

Type of Aircraft	B 737-500			B 737-300			B 737-400			B 737-800		
	Seat	Ticket price (Rp)	Revenue (Rp)	Seat	Ticket price (Rp)	Revenue (Rp)	Seat	Ticket price (Rp)	Revenue (Rp)	Seat	Ticket price (Rp)	Revenue (Rp)
Upper class	55	1.829.000	100.595.000	67	1.709.167	114.514.189	77	1.709.167	131.605.859	80	1.650.769	132.061.520
Middle class	33	1.065.868	35.173.644	41	950.000	38.950.000	46	950.000	43.700.000	48	850.000	40.800.000
Lower class	21	723.333	15.378.993	26	642.857	16.714.282	30	642.857	19.285.710	32	608.333	19.466.656
Total	109	-	151.147.637	134	-	170.178.471	153	-	194.591.569	160	-	192.328.176

Total pendapatan pada tabel diatas diperoleh dengan asumsi SLF 91%

Tabel 5
Pendapatan Berdasarkan Tipe Pesawat

Type of Aircraft	B 737-500			B 737-300			B 737-400			B 737-800		
	Seat	Ticket price (Rp)	Revenue (Rp)	Seat	Ticket price (Rp)	Revenue (Rp)	Seat	Ticket price (Rp)	Revenue (Rp)	Seat	Ticket price (Rp)	Revenue (Rp)
Upper class	60	1.829.000	109.740.000	74	1.709.167	126.478.358	84	1.709.167	143.570.028	88	1.650.769	145.267.672
Middle class	36	1.065.868	38.371.248	44	950.000	41.800.000	50	950.000	47.500.000	53	850.000	45.050.000
Lower class	24	723.333	17.359.992	30	642.857	19.285.710	34	642.857	21.857.138	35	608.333	21.291.655
Total revenue	120		165.471.240	148		187.564.068	168		212.927.166	176		211.609.327

Total pendapatan pada tabel diatas diperoleh dengan asumsi *Seat* terisi penuh (100%)

Untuk mengetahui total pendapatan dari masing-masing tipe pesawat yang digunakan Sriwijaya Air untuk melayani rute Jakarta-Makassar, dapat dilakukan dengan cara mengalikan harga tiket dengan jumlah *seat*, atau dapat ditulis dengan persamaan sebagai berikut :

$$\text{Revenue} = \text{Price} \times \text{Quantity}$$

Pada tabel di atas, maka, dapat diketahui total pendapatan dari masing-masing tipe pesawat. Dari keempat tipe pesawat, total pendapatan terbesar pertama terdapat pada pesawat B 737-400, yakni sebesar Rp 212.927.166,00 dan pendapatan terbesar kedua pada pesawat B 737-800, yakni sebesar Rp 211.609.327,00. Walau total pendapatan pada B 737-400 lebih besar dibanding dengan B 737-800, terdapat selisih pendapatan sebesar Rp 1.317.839,00, namun, penerbangan dengan menggunakan B 737-800 lebih ekonomis dan kompetitif. Oleh sebab itu, dengan B 737-800, Sriwijaya Air dapat menawarkan harga tiket yang lebih terjangkau kepada calon penumpang, sehingga, dapat bersaing dengan para kompetitornya. Selain hal tersebut di atas, *seat capacity* B 737-800 juga lebih besar; yaitu 176 seat, sehingga, dalam satu kali penerbangan dapat mengangkut lebih banyak penumpang. Atau, pesawat B 737-800 lebih efisien ketimbang yang lainnya. Oleh sebab itu, pesawat B 737-800 memberikan keuntungan yang terbesar jika dibanding dengan tipe pesawat lainnya, yaitu sebanyak Rp 68.388.827,- dalam satu kali penerbangan pada rute Jakarta-Makassar.

SIMPULAN

Secara umum, saat ini, keadaan perusahaan dalam keadaan yang menguntungkan, karena memiliki sumber daya yang cukup untuk memanfaatkan peluang eksternal. Sementara, strategi yang tepat adalah melakukan penetrasi pasar, pengembangan pasar dan pengembangan produk, mengingat, pangsa pasar Sriwijaya Air untuk rute Jakarta-Makassar masih sangat rendah, yaitu sebesar 0,1 dengan tingkat pertumbuhan yang tinggi yaitu sebesar 46,57%.

Pada umumnya, dalam keadaan yang seperti ini, perusahaan membutuhkan pemasukkan yang lebih besar. dengan keadaan seperti ini kebutuhannya lebih besar dari pada pemasukkannya. Dengan berpedoman pada jumlah penumpang yang terus meningkat, maka, dapat diprediksi jumlah total penumpang untuk rute Jakarta-Makassar pada 2014 bisa mencapai 54.216 orang. Data *total operation cost* dapat diketahui lewat *selling price* dari setiap tipe pesawat yang digunakan untuk melayani

rute Jakarta-Makassar. Yang menduduki peringkat terbesar pertama adalah pada pesawat B 737-400, yakni sebesar USD15.540, dan B 737-800, sebesar USD14.765. Dengan kata lain, analisis BEP dapat diketahui bahwa Boeing B 737-800 dapat mencapai titik impas jika *seat load factor* mencapai 57%, artinya, jumlah penumpang pada pesawat sebanyak 100 orang dan harga tiket yang ditawarkan lebih terjangkau. *Revenue* dari keempat jenis pesawat yang digunakan oleh Sriwijaya Air untuk melayani rute Jakarta-Makassar, menyatakan bahwa ada dua tipe pesawat yang memberikan pendapatan terbesar; yaitu B737-400 dan B737-800.

DAFTAR PUSTAKA

- David, Fred. R; **Manajemen Strategis: Konsep**, Edisi Keduabelas, Salemba Empat, Jakarta, 2009.
- Kotler dan Gary Amstrong; **Dasar-dasar Pemasaran**, Edisi Kesembilan, Indeks, Jakarta, 2003
- Kotler, Philip; **Manajemen Pemasaran Analisis, Perencanaam, Implementasi, dan Pengendalian**, Jilid Satu, Erlangga, Jakarta, 2000.
- Malayu S.P. Hasibuan; **Manajemen Dasar, Pengertian dan Masalah**, Edisi Revisi, Bumi Aksara, Jakarta, 2005.
- Manulang, M; **Dasar-dasar Manajemen**, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2001
- Muhammad, Suwarsono; **Manajemen Strategik**, Unit penerbit dan Percetakan, Yogyakarta, 2008.
- Mulyadi; **Akuntansi Biaya**, UPP-STIM YKPN, Yogyakarta, 2009.
- Nastion; **Manajemen Transportasi**, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1996.
- Rangkuti, Freddy; **SWOT Balanced Scorecard: Teknik Menyusun Strategi Korporat yang Efektif plus Cara Mengelola Kinerja dan Risiko**, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2011.
- Rangkuti, Freddy; **Ananlisis SWOT: Teknik Membedah Kasus Bisnis**, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2004.
- Salim, Abbas; **Manajemen Transportasi**, Rajawali Pers, Jakarta, 2008.
- <http://www.bps.go.id>
- <http://aeroblog.wordpress.com>
- <http://kppu.go.id>
- <http://srwijayaair.com>