

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Perusahaan jasa transportasi angkutan udara khususnya operator penerbangan mendapat tantangan baru setelah diluncurkannya deregulasi angkutan udara yang memudahkan pihak operator jasa penerbangan mendirikan perusahaan penerbangan udara dengan prosedur yang mudah dan biaya yang rendah sehingga dapat menurunkan tarif harga tiket penumpang yang hendak menggunakan jasa udara tersebut. Sistem transportasi udara meliputi atas alat angkut (*vehicles*), Yaitu pesawat terbang. Jalur penerbangan (*ways*), Yaitu jaringan penerbangan, telekomunikasi dan navigasi, lampu landasan dan meteorologi penerbangan. Terminal pesawat, terminal penumpang dan barang, listrik dan air, pemadam kebakaran, *ground handling equipment*, hanggar, kesehatan penerbangan, perkantoran, jaringan jalan raya dan pemagaran bendera. Jasa penerbangan memiliki keunggulan dari jasa moda lainnya, seperti kecepatan sangat tinggi dan dapat digunakan secara *flexible*, karena tidak terikat pada hambatan alam, kecuali cuaca. Penerbangan lebih mengutamakan angkutan penumpang. Sifat atau karakteristik umum jasa angkutan udara adalah : produksi yang dihasilkan tidak dapat disimpan dan dipegang, tetapi dapat ditandai dengan adanya pemanfaatan waktu dan tempat. Unit produksi adalah *seat km terpeda* dan *ton km terpeda*.

Seat-km tersedia (*available seat-km*) adalah satu tempat duduk yang diterbangkan dalam jarak satu km. *Ton-km* tersedia adalah satu ton barang dalam satu km. Bila *seat-km* tersedia dan *ton-km* tersedia telah digunakan oleh pengguna jasa, maka produksi tersebut menjadi *revenue passenger-km*, dan *revenue cargo-km*. Permintaan jasa angkutan udara bersifat *derived demand*, yaitu akibat adanya permintaan atau kebutuhan dilokasi lain. Kemudian perusahaan penerbangan pada dasarnya bersifat dinamis yang dengan cepat menyesuaikan perusahaan penerbangan pada dasarnya bersifat dinamis yang dengan cepat menyesuaikan perkembangan teknologi pesawat udara. Penyesuaian teknologi maju tidak hanya dibidang teknik permesinan pesawat terbang, tetapi juga dibidang lain, seperti sistem informasi manajemen, metode, peraturan dan prosedur serta kebijakan. Dalam pemilihan teknologi jenis pesawat dimasa mendatang didasarkan kepada jumlah tipe pesawat yang dioperasikan dan beberapa kriteria pemilihan pesawat dilihat dari analisa ekonomi dan keuangan, yaitu : mempunyai kapasitas tinggi, daya muat (*pay load*) besar, biaya operasi rendah, harga pesawat sangat kompetitif, pesawat *feasible* dari sudut ekonomi, keuangan dan operasional. Dan yang terakhir adalah selalu ada campur tangan pemerintah, seperti pada umumnya kegiatan transportasi menyangkut hajat hidup orang banyak. Selain itu juga untuk menjaga keseimbangan antara penumpang dan operator (dalam hal ini menyangkut tarif), jumlah investasi yang besar dan menjamin keselamatan penumpang. Oleh karena itu pihak jasa operator angkutan udara harus dapat lebih mengoptimalkan

perusahaannya dalam hal ini adalah alat transportasi yang digunakan untuk mendukung kinerja perusahaan. Pesawat yang digunakan oleh operator jasa angkutan udara adalah Aktiva tetap yang merupakan salah satu komponen harta kekayaan perusahaan, keberadaanya sebagai milik perusahaan berguna untuk kelangsungan usaha tersebut. Sehingga komponen ini tidak dimaksudkan untuk diperjualbelikan. Pada umumnya usia aktiva tetap ini di atas dari satu tahun periode usaha, dan apabila terdapat peristiwa akuntansi yang berhubungan dengan komponen ini maka perusahaan memerlukan dana yang cukup besar sebagai pengeluaran.

Sifat pertama aktiva tetap adalah bahwa maksud perolehan bukan untuk diperjualbelikan, melainkan digunakan untuk kegiatan perusahaan. Sifat inilah yang membedakan dari persediaan barang (*inventory*). Contoh : pesawat yang diperdagangkan oleh pihak produsen merupakan persediaan barang sedangkan pesawat yang dipakai untuk kegiatan operasional merupakan aktiva tetap. Contoh lain : tanah yang menjadi tempat usaha merupakan aktiva tetap, tetapi tanah yang dimatangkan oleh perusahaan penjualan tanah, merupakan persediaan barang.

Di samping pengertian aktiva tetap, dalam pembicaraan sehari-hari sering dikenal istilah barang/harta tak bergerak yang merupakan lawan dari barang/harta bergerak. Istilah barang bergerak dan barang tidak bergerak merupakan istilah hukum yang terdapat dalam Kitab Undang-undang Hukum Perdata.

Cara yang dibeli, dicatat berdasarkan harga perolehan yang meliputi seluruh pengorbanan ekonomis yang diukur dalam satuan uang untuk memperoleh aktiva tetap (Ikatan Akuntan Indonesia, 1986).

Perusahaan yang produknya berupa jasa perlu perbaikan yang terus menerus guna memberikan kepuasan bagi konsumen. Pada dasarnya untuk memproduksi jasa angkutan udara, maka perusahaan penerbangan harus mengeluarkan biaya-biaya yang dibagi kedalam dua kelompok besar, yaitu sebagai berikut (Nasution, 2004:280) :

1. Biaya operasi langsung.
2. Biaya operasi tidak langsung, dimana didalamnya termaksud *operating overhead cost*.

Berdasarkan biaya-biaya ini dicari titik keseimbangan antara biaya-biaya yang dikeluarkan dengan pendapatan yang diperoleh atas pengoperasian suatu pesawat. Titik keseimbangan ini yang dinamakan titik pulang pokok (*break even point*), keadaan dimana perusahaan tidak mengalami kerugian maupun keuntungan atau biaya yang dikeluarkan sama dengan pendapatan. Hal ini merupakan dasar minimal atau tahap pendahuluan bagi suatu perusahaan dalam menetapkan biaya atas pengoperasian pesawat pada suatu rute yang akan ditandatanganinya.

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang dikemukakan diatas, analisa *break even* adalah suatu tehnik analisa untuk mempelajari hubungan antara biaya tetap, biaya variabel, keuntungan dan volume kegiatan. Oleh karena analisa tersebut mempelajari hubungan antara biaya, keuntungan, volume kegiatan, maka analisa tersebut sering disebut *cost, profit, volume analysis (CPV analysis)*. Dalam perencanaan keuntungan, analisa *break even* merupakan *profit planning approach*, yang mendasarkan pada hubungan antara biaya (*cost*) dan penghasilan penjualan (*revenue*). Dari penelitian ini dapat dirumuskan masalah, yaitu :

1. Seberapa besar *break even* perusahaan jasa penerbangan PT. Pelita Air Service pada pembukaan jalur baru untuk dapat dijalankan ?
2. Seberapa besar sensitivitas *Break Even Point* atas perubahan-perubahan pada harga jual, biaya variabel, biaya tetap ?

C. Batasan masalah

Analisa *break even* tentu dilihat dalam berbagai aspek. Aspek-aspek yang harus dievaluasi adalah aspek kualitatif dan aspek kuantitatif.

Dengan mengingat luasnya aspek kualitatif yang ada, maka penelitian ini hanya dibatasi pada aspek kuantitatif terutama pada aspek *Break Even Point*.

D. Tujuan Penelitian

Dari latar belakang yang dikemukakan di atas, maka tujuan penelitian ini, adalah :

1. Untuk mengetahui *break even* perusahaan jasa penerbangan PT. Pelita Air Service untuk pembukaan jalur baru.
2. Untuk mengetahui analisa sensitivitas *Break Even Point* pembukaan jalur baru yang dilakukan perusahaan jasa penerbangan PT. Pelita Air Service.

E. Hasil yang diharapkan dan kegunaan

Dengan adanya tugas akhir dalam bentuk tesis ini, semoga dapat memberikan manfaat bagi penulis khususnya, dalam usaha menerapkan ilmu yang diambil dari bangku kuliah dan mencoba menerapkannya dalam memecahkan masalah yang bersifat praktis yang dihadapi perusahaan dan lingkungan anggota masyarakat dengan tinjauan secara langsung pada satu perusahaan atau organisasi dalam bentuk badan usaha. Penelitian ini dapat digunakan sebagai tambahan pengetahuan dan bahan bacaan yang berhubungan dengan masalah ilmu manajemen akuntansi khususnya pada pemilihan keputusan.

Mengidentifikasi segala permasalahan yang ada dengan mengetahui posisi finansial perusahaan dalam penentuan kebijakan dan menyusun strategi yang tepat dengan pencapaian sasaran tertentu yang akan di aplikasikan dalam aktivitas