

PERBANDINGAN PEMBERLAKUAN SISTEM E-TICKET DENGAN SISTEM MANUAL TICKET DITINJAU DARI ASPEK WAKTU, BIAYA DAN RISIKO

IRWAN FAIZAL, NURSUSANTO

Dosen Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia Curug PO BOX 509 Tangerang (15001)

Abstrak:

Ditinjau dari aspek waktu, pembuatan laporan tiket membutuhkan waktu lama karena harus menunggu laporan tiket dari agen. Ditinjau dari aspek biaya, pencetakan *manual ticket* jauh lebih banyak dibandingkan menggunakan sistem *E-ticket*. Ditinjau dari aspek risiko, penggunaan *manual ticket* memungkinkan terjadinya *void ticket*, manipulasi tiket dan kehilangan tiket atau tiket rusak, sedangkan dengan *E-ticket* kemungkinan-kemungkinan tersebut tidak terjadi.

Kata kunci:

E-ticket, manual ticket, void ticket, waktu, biaya, risiko, reservasi.

PENDAHULUAN

Banyaknya maskapai penerbangan yang beroperasi dan semakin ketatnya persaingan antar maskapai penerbangan tersebut membawa keuntungan bagi masyarakat pengguna jasa penerbangan, antara lain: pengguna jasa memiliki lebih banyak pilihan dari segi harga, fasilitas maupun pelayanan yang ditawarkan. Pemerintah mengeluarkan kebijakan penetapan tarif batas atas dan batas bawah agar terjadi persaingan yang sehat antara maskapai penerbangan, serta untuk melindungi konsumen dari permainan harga yang dilakukan maskapai penerbangan.

Maskapai penerbangan yang ingin tetap beroperasi harus melakukan efisiensi di segala bidang. Salah satu yang dapat dilakukan oleh maskapai penerbangan yaitu dengan penerapan penggunaan sistem *E-tiket*. Dengan mekanisme sistem *E-tiket* ini operator penerbangan dapat menciptakan efisiensi, baik dari segi biaya pencetakan tiket, operasional, maupun kemudahan bagi penumpang selaku pengguna jasa dan pihak biro perjalanan wisata sebagai mitra pemasaran penerbangan.

PERMASALAHAN

Bagaimana perbandingan antara pemberlakuan sistem *E-ticket* dengan *manual ticket* pada maskapai penerbangan ditinjau dari aspek waktu, biaya dan resiko.

TUJUAN

Melakukan kajian perbandingan antara pemberlakuan sistem *E-ticket* dengan *manual ticket* pada maskapai penerbangan ditinjau dari aspek waktu, biaya dan resiko.

METODE

Metode yang dilakukan penulis dalam membahas permasalahan adalah menggunakan Metode Deskriptif Analitis yaitu mengumpulkan data di lapangan, menggambarkan fakta disertai dengan analisisnya sehingga dapat ditarik kesimpulan. Teknik pengumpulan data yang digunakan meliputi:

1. Observasi, yaitu peninjauan langsung untuk mendapatkan fakta yang terjadi di lapangan. Pengamatan dilakukan di Unit Ticketing salah satu maskapai penerbangan nasional.
2. Studi Kepustakaan, yaitu dengan mempelajari buku-buku dan referensi lain yang berkaitan dengan permasalahan yang dibahas.

LANDASAN TEORI

Waktu

Menurut Franklin dalam Bliss (1991) bahwa "waktu adalah materi kehidupan". Waktu merupakan kekayaan yang sangat berharga dalam hidup ini. Apabila seseorang

dalam kehidupannya tidak memanfaatkan waktunya dengan baik maka ia sesungguhnya orang miskin karena ia tidak mempunyai kekayaan.

Berdasarkan pernyataan di atas, waktu merupakan sumber daya yang paling langka, sebab waktu merupakan komoditas yang paling bernilai. Tidak ada seorang ilmuwan yang paling pintarpun di dunia ini yang dapat menciptakan waktu atau mengembalikan masa lalu. Dengan demikian sumber daya yang tidak dapat diperbaharui adalah waktu karena waktu tidak dapat diciptakan.

Biaya

Menurut Bustami dan Nurlaela yang berjudul Akuntansi Biaya (2009), biaya diartikan dalam dua pengertian yang berbeda, yaitu biaya dalam artian *cost* dan biaya dalam artian *expense*.

Biaya dalam arti *cost* adalah pengorbanan sumber ekonomis yang diukur dalam satuan uang yang telah terjadi atau kemungkinan akan terjadi untuk mencapai tujuan tertentu. Biaya ini belum habis masa pakainya.

Biaya dalam arti *expense* (beban) adalah biaya yang telah memberikan manfaat dan sekarang telah habis. Biaya yang belum dinikmati yang dapat memberikan manfaat di masa yang akan datang.

Menurut Salim (2008), biaya adalah faktor yang menentukan dalam transportasi untuk penetapan tarif, alat kontrol agar dalam pengoperasian mencapai efektivitas dan efisien.

Penentuan tarif jasa transportasi didasarkan pada biaya pelayanan yang terdiri dari:

1. Biaya modal dan Biaya operasional

Biaya modal (*capital costs*) adalah biaya yang digunakan untuk investasi inisial (*initial investment*) serta peralatan lainnya termasuk di dalamnya tingkat bunga uang (*interest rate*).

Biaya operasional (*operational costs*) adalah biaya yang dikeluarkan untuk pengelolaan transportasi.

Termasuk dalam kelompok biaya operasional adalah:

- Biaya pemeliharaan jalan raya, bantalan kereta api, pelabuhan, dermaga, bandar udara, rambu & jalan, udara dan laut.

- Biaya pemeliharaan kendaraan, bus, truk, lokomotif, pesawat udara, dan kapal-kapal penyebrangan/kapal-kapal barang dan penumpang.
- Biaya transportasi yaitu biaya bahan bakar, oli, kerja *crew*/awak kapal & pesawat udara dan biaya terminal.
- Biaya-biaya trafik terdiri dari biaya advertasi, promosi, penerbitan buku tarif, administrasi dan sebagainya.
- Biaya umum dan lain-lainnya; Termasuk biaya umum antara lain biaya kantor, gaji / biaya RT, biaya humas, biaya akuntansi lainnya.

2. Biaya tetap dan biaya variabel.

Biaya tetap adalah biaya yang dikeluarkan tetap setiap bulannya, sedangkan biaya variabel adalah biaya yang besarnya berubah tergantung pada pengoperasian alat-alat pengangkutan.

3. Biaya kendaraan

Biaya kendaraan adalah jumlah biaya yang diperlukan untuk pengadaan bahan bakar, oli, suku cadang antar perbaikan. Biaya ini disebut *automobile cost*.

4. Biaya gabungan (*Joint Cost*)

Dalam pengoperasian alat-alat transportasi ditemukan *joint cost* atau *common cost*. Contoh: biaya angkutan barang (*cargo*) dan biaya penumpang penumpang yang menghasilkan biaya gabungan (*joint cost*).

5. Biaya langsung (*direct cost*) dan biaya tidak langsung (*indirect cost*)

Biaya langsung adalah jumlah biaya yang diperhitungkan dalam produksi jasa-jasa angkutan. Sedangkan biaya tidak langsung bagi penerbangan terdiri dari biaya harga, peralatan reparasi, *workshop*, akuntansi dan biaya umum.

6. Biaya unit dan biaya rata-rata.

Biaya unit (*unit cost*) adalah jumlah total biaya dibagi unit jasa produk yang dihasilkan. Sedangkan biaya rata-rata (*average cost*) adalah biaya total dibagi dengan jumlah produk/jasa yang dihasilkan.

Risiko

Menurut Salim (2008), risiko adalah ketidaktentuan (*uncertainty*) yang bisa menyebabkan kerugian. Usur ketidaktentuan dapat dibagi menjadi:

1. Ketidaktentuan Ekonomi (*economic uncertainty*), yaitu kejadian yang timbul sebagai akibat dari perubahan sikap konsumen.
2. Ketidaktentuan yang disebabkan oleh alam (*uncertainty of nature*).
3. Ketidaktentuan yang disebabkan oleh perilaku manusia (*human uncertainty*).

Risiko juga dibagi menjadi: *spekulatif risk* yaitu resiko bersifat spekulatif yang bisa mendatangkan rugi atau untung; dan *pure risk* yaitu resiko murni yang selalu menyebabkan kerugian.

Perusahaan yang mengambil kebijakan tertentu akan mendapatkan resiko tertentu juga. Dengan mengetahui resiko sebelumnya maka perusahaan akan terhindar dari kerugian dan mendapatkan keuntungan.

Menurut Silalahi dalam Umar (2001), manajemen resiko adalah sistem pengawasan resiko dan perlindungan harta benda, hak milik dan keuntungan badan usaha atau perorangan terhadap kemungkinan timbulnya kerugian karena suatu resiko, dimana dalam suatu ketidakpastian dihubungkan dengan penghasilan perusahaan, arus keluar masuk uang dan harta benda yang telah ada atau yang dibutuhkan dimasa datang.

Maskapai penerbangan

Dalam annex 9, *Facilitation* disebutkan bahwa "maskapai penerbangan (*airlines or air carrier*) adalah perusahaan angkutan udara yang menawarkan atau menyelenggara-rakan penerbangan internasional berjadwal".

Disebutkan juga dalam Undang-Undang Republik Indonesia No 1 tahun 2009 Tentang Penerbangan, Bab I, Pasal 1 Ayat 13 disebutkan tentang artian angkutan udara yakni: setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara. Sedangkan angkutan udara

niaga yaitu angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran.

Maskapai penerbangan (*airlines*) merupakan perusahaan yang bergerak dalam angkutan udara yang mengangkut penumpang, barang, pos dan kegiatan udara lainnya dengan memungut bayaran, dengan menggunakan pesawat terbang bersayap tetap (*fixed wing*) maupun bersayap putar (*rotary wing*) yang melakukan kegiatan penerbangan secara berjadwal (*scheduled*) maupun tidak berjadwal (*unscheduled*).

Tiket

Dalam maskapai penerbangan, tiket merupakan sarana untuk bisa menjual jasa penerbangannya kepada penumpang atau konsumen, oleh karena itu pihak maskapai harus bisa untuk memberikan pelayanan yang baik dan tidak menyusahkan penumpang sebagai pengguna jasa dalam memperoleh tiket.

Menurut Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 25 tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara, yang dimaksud dengan tiket yaitu dokumen cetak (elektronik) yang merupakan salah satu bukti adanya perjanjian pengangkutan udara antara penumpang dengan pengangkut.

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2009 Tentang Penerbangan, yang dimaksud dengan tiket yaitu dokumen berbentuk cetak, melalui proses elektronik, atau bentuk lainnya, yang merupakan salah satu alat bukti adanya perjanjian angkutan udara antara penumpang dan pengangkut, dan hak penumpang dalam menggunakan pesawat udara atau diangkut menggunakan pesawat udara.

Susunan tiket juga telah ditentukan dalam Undang-Undang tersebut yaitu pada paragraf 3, pasal 151:

- (1) Pengangkut wajib menyerahkan tiket kepada penumpang perseorangan atau kolektif.
- (2) Tiket penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit memuat : a. nomor, tempat dan tanggal penerbitan; b. nama penumpang dan nama pengangkut; c. tempat, tanggal, waktu keberangkatan dan tujuan keberangkatan; d. nomor penerbangan; e. tempat pendaratan yang direncanakan antara tempat pemberangkatan

dan tempat tujuan, apabila ada; dan f. pernyataan bahwa pengangkut tunduk pada ketentuan dalam undang-undang ini.

- (3) Yang berhak menggunakan tiket penumpang adalah orang yang namanya tercantum dalam tiket yang dibuktikan dengan dokumen identitas diri yang sah.
- (4) Dalam hal tiket tidak diisi keterangan-keterangan sebagai mana yang dimaksud pada ayat (2) atau tidak diberikan oleh pengangkut, pengangkut tidak berhak menggunakan ketentuan dalam undang-undang ini untuk membatasi tanggung jawabnya.

Berdasarkan undang-undang tersebut, maka maskapai penerbangan harus mengikuti ketentuan tentang hal-hal yang harus ada dalam tiket dan tidak dibenarkan pengangkut tidak mengadakan hal-hal yang sudah ditentukan dalam undang-undang tersebut untuk membatasi tanggung jawabnya.

Tiket dibagi menjadi dua macam yaitu tiket penumpang dan tiket kargo atau barang. Lembaga yang mengeluarkan tiket yaitu maskapai, IATA BSP (*Billing and Settlement Plan*) dan IATA.

Untuk tiket penumpang terdapat 3 jenis tiket yaitu *manual ticket*, *TAT (Transitional Automated Ticket)* dan *Electronic ticket*. Ketiga jenis tiket tersebut dipakai oleh maskapai penerbangan untuk menjual jasanya.

E-ticket atau *electronic ticket* adalah suatu cara untuk mendokumentasikan proses penjualan dari aktifitas perjalanan pelanggan tanpa harus mengeluarkan dokumen berharga secara fisik ataupun *paper ticket*. Semua informasi mengenai *E-ticket* disimpan secara digital dalam sistem komputer milik maskapai penerbangan. Sebagai bukti pengeluaran *E-ticket*, pelanggan akan diberikan *Itinerary Receipt* yang hanya berlaku sebagai alat untuk masuk ke dalam bandara di Indonesia yang masih mengharuskan penumpang untuk membawa tanda bukti perjalanan. *E-ticket* merupakan peluang untuk meminimalkan biaya dan mengoptimalkan kenyamanan penumpang. Dapat mengurangi biaya proses tiket, menghilangkan formulir kertas dan meningkatkan fleksibilitas penumpang dan

biro perjalanan wisata dapat membuat perubahan-perubahan dalam jadwal perjalanan.

Bagi maskapai penerbangan, pelayanan kepada konsumen merupakan suatu hal yang paling penting. Salah satu pelayanan yang diberikan oleh maskapai penerbangan yang sangat membantu konsumen adalah dengan mudahnya melakukan pencarian/pembelian tiket.

Maskapai penerbangan melakukan hal yang dapat membantu konsumen untuk mendapatkan tiket yaitu dengan cara menyebarkan tiket melalui kerjasama dengan biro perjalanan wisata serta mendirikan kantor perwakilan di tiap-tiap distrik/daerah sehingga konsumen mudah untuk mendapatkan tiket. Baik ke biro perjalanan wisata atau ke kantor perwakilan, tanpa harus ke maskapai penerbangan langsung.

Maskapai penerbangan memiliki kantor-kantor perwakilan yang tersebar di seluruh Indonesia. Kantor perwakilan dibentuk dengan maksud agar konsumen di daerah tersebut dapat mengakses produk dan layanan yang ditawarkan oleh maskapai penerbangan serta membantu konsumen dalam melakukan reservasi (pemesanan tiket) dan mengangkat GSA (*General Sales Agent*) di beberapa wilayah.

Selain kantor perwakilan dan GSA, maskapai penerbangan melakukan kerja sama dengan beberapa agen di beberapa daerah. Untuk dapat menjadi agen dari maskapai penerbangan, biasanya harus syarat-syarat yang ditentukan oleh maskapai penerbangan tersebut, antara lain:

1. Menyerahkan SIUP (Surat Izin Usaha Perusahaan) biro perjalanan wisata.
2. Deposit uang dengan sistem reload dengan menyetor di bank yang ditentukan dengan jumlah minimum yang ditentukan.
3. Setoran dapat dilakukan dengan cara: setoran tunai melalui loket kasir bank yang ditentukan dan pemindahan bukaan melalui *internet banking*.
4. Dalam setiap penyetoran agen wajib mencantumkan hal sebagai berikut: KODE AGEN / NAMA KOTA / NAMA AGEN.
5. Setelah semua terpenuhi maka akan mendapatkan *user id* dan *password*.

Dengan melakukan kerja sama antar agen, maskapai penerbangan mendapatkan keuntungan yang sangat banyak, salah satunya adalah konsumen dapat mencari agen terdekat untuk mendapatkan tiket. Sehingga penumpang dapat memilih cara tercepat untuk mendapatkan tiket/melakukan reservasi, yaitu dengan langsung menelpon ke *call centre* maskapai penerbangan, ke kantor perwakilan daerah, ke GSA atau ke agen terdekat. Dengan cara itu, maskapai penerbangan dapat menarik banyak konsumen, dan konsumen juga mendapat pelayanan yang memuaskan.

HASIL PERBANDINGAN

Dilihat dari sisi maskapai penerbangan hasil perbandingan dapat diuraikan seperti berikut ini.

a. Sistem *E-ticket*

1) Ditinjau dari aspek waktu

Dengan penerapan sistem *E-ticket*, maka maskapai penerbangan tidak perlu melakukan pendistribusian tiket manual ke kantor-kantor perwakilan daerah dan para agen. Sehingga untuk mencetak tiket, kantor-kantor perwakilan daerah dan para agen dapat langsung mencetaknya, artinya tidak perlu menunggu dan bergantung kepada jumlah kupon tiket yang masih tersedia.

Selain itu, dengan memakai sistem *E-ticket* pihak maskapai penerbangan dapat dengan mudah mengetahui total transaksi yang dilakukan oleh agen-agen yang menjalin kerja sama dengannya.

Berdasarkan uraian tersebut, maskapai penerbangan mendapatkan keuntungan sebagai berikut:

- Tidak perlu melakukan pendistribusian tiket ke kantor-kantor perwakilan dan para agen.
- Dengan mekanisme *E-ticket* dapat diketahui berapa total transaksi yang terjadi pada setiap periode tanpa meminta keterangan kepada agent travel untuk mencocokkan data.

- Total biaya yang telah masuk ke pihak maskapai dan dapat langsung di jadikan laporan.
- Dapat diketahui berapa banyak tiket yang telah dicetak serta prosentase masing masing rute karena dikelola dengan sistem ini dan pihak maskapai penerbangan mudah mengontrolnya dan dapat diketahui dalam waktu yang cepat.

2) Ditinjau dari aspek biaya

- Mengurangi biaya yang terkait dengan pencetakan tiket dan mailing tiket. Setelah diketahui seluruh jumlah kursi yang ditawarkan kepada konsumen pada hari tersebut (jumlah kursi yang tersedia untuk dibeli oleh para konsumen), maka dapat diketahui berapa tiket yang harus dicetak oleh maskapai penerbangan tersebut. Dengan demikian dapat dihitung biaya yang dibutuhkan untuk mencetak tiket selama satu hari.
- Maskapai penerbangan menerima pembayaran uang di muka dari agen yang menandatangani uangnya.

3) Ditinjau dari aspek risiko

- Menghindarkan resiko *void tiket* atau tiket rusak yang menyebabkan kerugian pada pihak maskapai penerbangan.
- Menghindarkan resiko pengendapan sebagian penjualan tiket oleh pihak agen karena mekanisme *E-ticket* menggunakan sistem deposit yang mekanismenya setiap transaksi memotong nilai deposit.
- Dengan *E-ticket* menghindarkan kehilangan dokumen tiket baik bagi agen maupun penumpang.

b. Sistem *manual ticket*

1. Ditinjau dari aspek waktu

- Membutuhkan waktu lama dalam pendistribusian tiket ke kantor-kantor perwakilan dan para agen.

- Memerlukan waktu lama dalam pelaporan tiket dengan sistem mencocokkan *flight coupon* dengan *audit coupon* atau *control coupon*.

2. Ditinjau dari aspek biaya

- Adanya biaya pencetakan tiket.
- Adanya biaya pengiriman tiket ke kantor-kantor perwakilan.

3. Ditinjau dari aspek resiko

- Terjadinya void tiket atau tiket rusak yang menyebabkan kerugian pada maskapai.
- Adanya pengendapan sebagian penjualan tiket oleh agent sehingga pendapatan maskapai tidak maksimal.

Dilihat dari sisi konsumen atau penumpang, hasil perbandingan dapat diuraikan seperti berikut ini.

a. Sistem E-ticket

1. Ditinjau dari aspek waktu

- Calon penumpang yang akan membeli tiket tidak perlu bertemu secara fisik dengan staf *travel agent* atau kantor perwakilan maskapai penerbangan karena *E-ticket* bisa didapat melalui *e-mail*, *fax* atau hanya berupa *sms* kode *booking* sehingga dalam mendapatkan tiket calon penumpang tidak perlu antri di bandara atau *travel agent* yang membuang-buang waktu.
- Pembayaran atas tiket yang dibeli dapat ditransfer via ATM, *internet/sms banking*, *phone banking* dan kartu kredit.
- Lewat *website* maskapai penerbangan calon penumpang bisa menikmati layanan seperti mengecek jadwal penerbangan, mengetahui informasi tentang maskapai penerbangan hanya dengan mengakses *website* tersebut tanpa harus menghabiskan waktu dan biaya dengan

mendatangi agen penjualan tiket atau ke bandara.

2. Ditinjau dari aspek biaya

- Calon penumpang, mendapatkan tiket melalui *e-mail*, *fax* atau hanya berupa *sms* kemudian mencetaknya di bandara keberangkatan.
- Biaya komunikasi antara calon penumpang dengan *travel agent* atau calon penumpang dengan *customer service* maskapai bisa ditekan dengan komunikasi dengan *internet* yang sekarang dengan mudah diakses dimana-mana.
- Penumpang tidak perlu transportasi hanya untuk membeli tiket batavia air karena dapat membelinya melalui telephone, *e-mail* & *fax*.

3. Ditinjau dari aspek resiko

- Terhindar dari kehilangan tiket atau tiket rusak karena pada dasarnya setelah kode *booking* dikonfirmasi nama penumpang telah tercatat dalam sistem *ticketing* maskapai penerbangan.
- Penumpang terhindar dari resiko *void ticket* disebabkan kesalahan penulisan pada *paper ticket* yang dilakukan staff *ticketing* maskapai atau staff *travel agent*.
- Harga yang tertera ditiket sangat jelas dibaca tidak seperti tiket manual yang seringkali tidak terbaca karena diinput secara manual yang tergantung kemampuan tulisan staff *ticketing*.
- Tidak perlu khawatir tiket palsu atau adanya tiket duplikat karena ada *bar code* validasi yang menghindarkan itu semua.

b) Sistem Manual Ticket

1. Berkaitan dengan waktu

- Calon penumpang yang akan membeli tiket harus datang ke

- agen atau kantor perwakilan maskapai penerbangan.
- Pembayaran atas tiket dengan uang tunai.

2. Berkaitan dengan biaya

- Adanya biaya komunikasi antara calon penumpang dengan agent atau calon penumpang dengan customer service maskapai apabila ingin memesan tiket.
- Adanya biaya transportasi karena calon penumpang harus datang membeli tiket ke agent atau kantor perwakilan batavia air.

3. Berkaitan dengan resiko

- Rentan kehilangan tiket atau tiket rusak sehingga penumpang gagal terbang.
- Rentan terhadap tiket palsu dan tiket duplikat.

KESIMPULAN

1. Ditinjau dari aspek waktu, pembuatan laporan tiket yang membutuhkan waktu yang lama karena harus menunggu laporan tiket dari agen.
2. Ditinjau dari aspek biaya, bahwa biaya pencetakan *manual ticket* lebih mahal dibanding menggunakan sistem *E-ticket*.
3. Ditinjau dari aspek resiko
 - a) Dengan menggunakan *manual ticket* kemungkinan terjadi *void ticket*, sedangkan dengan *E-ticket* tidak terdapat kemungkinan terjadinya *void ticket*.

- b) Dengan menggunakan *manual ticket* kemungkinan terjadi manipulasi tiket sedangkan dengan sistem *E-ticket* tidak akan terjadi.
- c) Dengan menggunakan *manual ticket* kemungkinan terjadi kehilangan tiket atau tiket rusak.

DAFTAR PUSTAKA

Bliss, Edwin, **Manajemen Untuk Semua: Meraih Sukses Dalam Putaran Waktu**, Jakarta, PPM, 1991.

Buku Panduan Tentang Ketentuan dan cara Penggunaan Electronic Distribution Interface System (EDI) Perusahaan Penerbangan, Jakarta, 2009.

International Civil Aviation Organization, **Annex 9: Facilitation**, 12th edition, Montreal, Juli 2005.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2008 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara, Jakarta, 2008.

Martono, K., **Kamus Hukum dan regulasi Penerbangan**, Edisi 1, Jakarta, 2009.

Salim, Abbas, **Manajemen Transportasi**, Jakarta, Rajawali Pers, 2008.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Jakarta, 2009