

## **BAB II**

### **TINJAUAN UMUM**

#### **A. Pengertian Umum Angkutan Udara**

Angkutan udara adalah 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.<sup>1</sup> Menurut Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan angkutan udara terbagi dalam beberapa jenis, yaitu :

1. Angkutan udara dalam negeri, adalah kegiatan angkutan udara niaga untuk melayani angkutan udara dari satu bandar udara ke bandar udara lain di dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.
2. Angkutan udara luar negeri, adalah kegiatan angkutan udara niaga untuk melayani angkutan udara dari satu bandar udara di dalam negeri ke bandar udara lain di luar wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dan sebaliknya.
3. Angkutan udara niaga, adalah angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran.
4. Angkutan udara perintis, adalah kegiatan angkutan udara niaga dalam negeri yang melayani jaringan dan rute penerbangan untuk menghubungkan daerah terpencil dan tertinggal atau daerah yang belum terlayani oleh moda transportasi lain dan secara komersial belum menguntungkan.<sup>2</sup>

#### **B. Sejarah Singkat Angkutan Udara**

Sebagai negara kepulauan, yang terdiri atas 5 pulau besar, ratusan pulau sedang serta ribuan pulau kecil dipersatukan laut dan angkasa menjadi negara

---

<sup>1</sup> Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

<sup>2</sup> Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

kesatuan Republik Indonesia. Laut dan angkasa adalah prasarana perangkutan yang harus dipandang sebagai pemersatu pulau-pulau menjadi kesatuan wilayah negara, bukan lagi sebagai pemisah antara satu pulau dengan pulaulainnya. Rentang wilayah negara mengharuskan penanganan moda transportasi angkutan darat, laut dan udara secara terpadu untuk mewujudkan sistem angkutan nasional yang andal, efektif dan efisien. Setiap moda angkutan memiliki karakter istik yang khas, keunggulan dan kelemahan. Moda transportasi darat, laut dan udara harus menjadi kesatuan sistem agar dapat menjawab tujuan perangkutan, yakni melayani perpindahan atau mobilisasi orang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Untuk itu disusun Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) yang bertujuan mewujudkan pengangkutan yang andal dan berkemampuan tinggi dalam menunjang sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, meningkatkan mobilitas manusia, barang dan jasa, membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis, serta mendukung pengembangan wilayah dan lebih memantapkan perkembangan kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara dan peningkatan hubungan internasional.<sup>3</sup>

Pesawat terbang jenis Antoinette diangkut ke Surabaya menggunakan kapal laut. 18 Maret 1911 Gijs Kuller (orang Belanda) mendemonstrasikan pesawat tersebut terbang di Pasar Turi Surabaya, menjadi penerbangan pesawat bermotor pertama di Indonesia. Demonstrasinya dilanjutkan ke Semarang, Yogya dan Medan. Beberapa waktu kemudian Batavia dan Solo menyusul. Jan Hilgers (Orang Belanda keturunan Indonesia) mendemonstrasikan pesawat Fokker Skin terbang di Surabaya. P.A Koezminski (orang Rusia) juga mendemonstrasikan pesawat Bleriot XIa terbang di Batavia. Keduanya melanjutkan demonstrasi di Semarang.

---

<sup>3</sup> Baiq Setiani, "Prinsip-Prinsip Pokok Pengelolaan Jasa Transportasi Udara", Jurnal Ilmiah WIDYA, Volume 3 No. 2 September - Desember 2015, Hal. 105.

Beberapa penerbangannya tidak mulus, tidak cocok dgn iklim tropis di Indonesia: Melihat adanya prospek yang baik bagi penerbangan sipil maupun militer di Indonesia, maka pada tanggal 1 Oktober 1924 sebuah pesawat jenis Fokker F-7 milik maskapai penerbangan Belanda mencoba melakukan penerbangan dari Bandara Schiphol Amsterdam ke Batavia (sekarang Jakarta). Penerbangan yang penuh petualangan tersebut membutuhkan waktu selama 55 hari dengan berhenti di 19 kota untuk dapat sampai di Batavia dan berhasil mendarat di Cililitan yang sekarang dikenal dengan Bandar Udara Halim Perdanakusuma.

Pada tanggal 1 November 1928 di Belanda telah berdiri sebuah perusahaan patungan KNILM (Koninklijke Nederlandsch Indische Luchtvaart Maatschappij) yang terbentuk atas kejasama Deli Maatschappij, Nederlandsch Handel Maatschappij, KLM, Pemerintah Hindia Belanda dan perusahaan-perusahaan dagang lainnya yang mempunyai kepentingan di Indonesia. Dengan mengoperasikan pesawat jenis Fokker-F7/3B, KNILM membuka rute penerbangan tetap Batavia-bandung sekali seminggu dan selanjutnya membuka rute Batavia-Surabaya (pp) dengan transit di Semarang sekali setiap hari. Setelah perusahaan ini mampu mengoperasikan pesawat udara yang lebih besar seperti Fokker-F 12 dan DC-3 Dakota, rute penerbangan pun bertambah yaitu Batavia-Palembang-Pekanbaru-Medan bahkan sampai ke Singapura seminggu sekali. Dengan suksesnya penerbangan pertama Belanda ke Jakarta, masih diperlukan lima tahun lagi untuk dapat memulai penerbangan berjadwal. Penerbangan tersebut dilakukan oleh perusahaan penerbangan KLM (Koninklijke Luchtvaart Maatschappij) menggunakan pesawat Fokker F-78 bermesin tiga yang dipakai untuk mengangkut kantong surat. Kemudian pada tahun 1931 jenis pesawat yang dipakai diganti dengan jenis Fokker-12 dan Fokker-18 yang dilengkapi dengan kursi agar dapat mengangkut penumpang.

Pada tanggal 25 Desember 1949, Dr. Konijnenburg, mewakili KLM menghadap dan melapor kepada Presiden Soekarno di Yogyakarta bahwa KLM Interinsulair Bedrijf akan diserahkan kepada pemerintah sesuai dengan hasil Konferensi Meja Bundar (KMB) dan meminta presiden memberi nama bagi perusahaan tersebut karena pesawat yang akan membawanya dari Yogyakarta ke Jakarta nanti akan dicat sesuai nama itu. Menanggapi hal tersebut, Presiden Soekarno menjawab dengan mengutip satu baris dari sebuah sajak bahasa Belanda gubahan pujangga terkenal, Raden Mas Noto Soeroto di zaman kolonial, *Ik ben Garuda, Vishnoe's vogel, die zijn vleugels uitslaat hoog boven uw eilanden* ("Aku adalah Garuda, burung milik Wisnu yang membentangkan sayapnya menjulang tinggi diatas kepulauanmu") Maka pada tanggal 28 Desember 1949, terjadi penerbangan bersejarah pesawat DC-3 dengan registrasi PK-DPD milik KLM Interinsulair yang membawa Presiden Soekarno dari Yogyakarta ke Kemayoran, Jakarta untuk pelantikan sebagai Presiden Republik Indonesia Serikat (RIS) dengan logo dan nama baru, Garuda Indonesian Airways, pemberian Presiden Soekarno kepada perusahaan penerbangan pertama ini.<sup>4</sup>

### **C. Hukum Pengangkutan Udara**

1. Undang-Undang Nomor 01 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.
2. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 14 Tahun 2016 Tentang Mekanisme Formulasi Perhitungan dan Penetapan Tarif Batas Atas dan Batas Bawah Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri
3. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 20 Tahun 2019 Tentang Tata Cara dan Formulasi Perhitungan Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri.

---

<sup>4</sup> Derry Sukma Anugrah, "Sejarah Transportasi", [https://www.academia.edu/12159587/SEJARAH\\_TRANSPORTASI](https://www.academia.edu/12159587/SEJARAH_TRANSPORTASI), diakses pada tanggal 22 Maret 2019, 13.20.

4. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 72 Tahun 2019 Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri.
5. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 70 Tahun 2001 Tentang Kebandarudaraan.
6. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : Kp 183 Tahun 2018 Tentang Rute Dan Penyelenggara Angkutan Udara Perintis Untuk Penumpang Serta Penyelenggara Dan Lokasi Subsidi Angkutan Bahan Bakar Minyak (Bbm) Pesawat Udara.
7. Keputusan yang telah ditetapkan bahwa dalam keputusan Menteri Perhubungan Nomor PM : 2 tahun 2014 tentang berdasarkan biaya tambahan tarif penumpang pelayanan kelas ekonomi angkutan udara niaga berjadwal dalam Negeri.
8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 26 tahun 2010 tentang Mekanisme Formulasi Perhitungan dan Penetapan Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri.

#### **D. Penerapan Tarif Penumpang Angkutan Udara Menurut Peraturan di Indonesia**

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan No PM 14 Tahun 2016 yang dimaksud dengan:<sup>5</sup>

- 1) Tarif Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri adalah harga jasa pada suatu rute tertentu di dalam negeri atas pelayanan angkutan penumpang kelas ekonomi.
- 2) Tarif Dasar adalah besaran tarif per penumpang kilometer yang dinyatakan dalam rupiah.

---

<sup>5</sup> Lihat Peraturan Menteri Perhubungan No PM 14 Tahun 2016 Tentang Mekanisme Formulasi Perhitungan dan Penetapan Tarif Batas Atas dan Bawah Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri.

- 3) Tarif Jarak adalah besaran tarif per rute penerbangan per satu kali penerbangan, untuk setiap penumpang yang merupakan hasil perkalian antara tarif dasar dengan jarak serta dengan memperhatikan kemampuan daya beli.
- 4) Biaya adalah nilai uang atas kegiatan baik berupa pengeluaran maupun bukan pengeluaran yang digunakan untuk mendapatkan hasil produksi.
- 5) Tarif Batas Atas adalah harga jasa tertinggi/maksimum yang diijinkan diberlakukan oleh Badan Usaha Angkutan Udara niaga berjadwal, yang dihitung berdasarkan komponen tarif jarak.
- 6) Tarif Batas Bawah adalah harga jasa terendah/minimum yang diijinkan diberlakukan oleh Badan Usaha Angkutan Udara niaga berjadwal.
- 7) Jarak adalah rata-rata jarak terbang pesawat udara dalam kilometer pada suatu rute penerbangan yang ditetapkan oleh pemerintah.
- 8) Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) atau Pasenger Service Charge (PSC) adalah tarif pelayanan jasa penumpang di bandar udara, yang besarnya ditetapkan oleh Pemerintah dan atau badan usaha bandar udara.
- 9) Badan Usaha Angkutan Udara adalah badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, atau badan hukum Indonesia berbentuk perseroan terbatas atau koperasi, yang kegiatan utamanya mengoperasikan pesawat udara secara berjadwal untuk digunakan mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos dengan memungut pembayaran.
- 10) Menteri adalah menteri yang membidangi urusan penerbangan.
- 11) Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Perhubungan.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No. 14 Tahun 2016 Pasal 2 Ayat 1 tarif penumpang pelayanan kelas ekonomi angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri dihitung berdasarkan komponen tarif jarak, pajak, iuran wajib asuransi, dan biaya tuslah atau tambahan.<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> Lihat Peraturan Menteri Perhubungan No 14 Tahun 2016.

Sebagaimana Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 mengenai angkutan udara yang menjelaskan bagian ke empat mengenai tarif pada pasal 26 dan 27 sebagaimana dijelaskan sebagai berikut:

Pasal 26 ayat (1) Tarif angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri terdiri atas tarif angkutan penumpang dan tarif angkutan kargo. Kemudian ayat (2) Tarif angkutan penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas golongan tarif pelayanan kelas ekonomi dan non-ekonomi. Dan ayat (3) Tarif penumpang pelayanan kelas ekonomi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan komponen:

- a) Tarif jarak;
- b) Pajak;
- c) Iuran wajib asuransi; dan
- d) Biaya tuslah/tambahan (*surcharge*).

Selanjutnya pada pasal 27 menjelaskan sanksi tarif yang dijelaskan di atas yakni pada pasal 27 ayat (5) mengatakan bahwasanya Badan usaha angkutan udara yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) mengenai tarif batas atas dikenakan sanksi administratif berupa sanksi peringatan dan/atau pencabutan izin rute penerbangan. Tugas ini diwenangkan kepada bagian menteri perhubungan.<sup>7</sup>

Dalam menetapkan tarif, faktor- faktor yang berpengaruh dalam penetapan tarif tersebut, yaitu:

- 1) Biaya menjadi batas bawah
- 2) Tarif pesaing dan tarif barang pengganti menjadi titik orientasi yang perlu dipertimbangkan perusahaan.
- 3) Penilaian pelanggan terhadap tampilan produk yang unik dari penawaran perusahaan menjadi batas atas tarif harga.

---

<sup>7</sup> Lihat Undang-Undang No.1 Tahun 2009 mengenai penerbangan, sebagaimana bagian keempat menjelaskan mengenai tarif.

Setelah mempertimbangkan faktor-faktor tersebut, maka perusahaan baru akan memecahkan masalah penetapan harga ini dengan menggunakan metode penetapan harga. Kotler menyatakan macam- macam penetapan tarif sebagai berikut:<sup>8</sup>

- 1) Penetapan Harga Mark-Up, Metode ini merupakan metode penetapan harga paling dasar, yaitu dengan menambahkan mark-up standar pada biaya produk. Besarnya mark-up sangat bervariasi diantara berbagai barang. Mark-up umumnya lebih tinggi untuk produk- produk musiman, produk khusus, produk yang penjualannya lambat dan produk yang permintaannya tidak elastis.
- 2) Penetapan Harga Berdasarkan Sasaran Pengembalian (target-return pricing), Perusahaan menentukan harga berdasarkan biaya lainnya, atau perusahaan menentukan harga yang akan menghasilkan tingkat pengembalian atas investasi (ROI) yang diinginkan. Konsep harga ini menggunakan konsep bagan pulang pokok yang menunjukkan total biaya (penjumlahan biaya tetap dan biaya variabel) dan jumlah pendapatan yang diinginkan.
- 3) Penetapan Harga Berdasarkan Nilai yang Dipersepsikan (perceived value) Metode ini perusahaan menetapkan harga produk bukan berdasarkan biaya penjual yang terkadang terlalu tinggi atau terlalu rendah, melainkan dari persepsi konsumen. Kunci dalam metode ini adalah dengan secara akurat menentukan persepsi pasar atas nilai penawaran. Riset pasar dibutuhkan untuk membentuk persepsi nilai pasar sebagai panduan penetapan harga yang efektif.
- 4) Penetapan Harga Nilai (Value Pricing), Perusahaan dalam metode ini menetapkan yang cukup rendah untuk penawaran bermutu tinggi.

---

<sup>8</sup> Andhi Pahlevi Amin, "Analisis Pengaruh Tarif Penerbangan, Jumlah Penerbangan Dan Pendapatan Perkapita Dalam Meningkatkan Jumlah Penumpang", *Jurnal Bisnis Strategi*, Vol. 22 No. 1 Juli 2103, Hal 57.

Penetapan harga nilai menyatakan bahwa harga harus mewakili suatu penawaran bernilai tinggi bagi konsumen.

- 5) Penetapan Harga Sesuai Harga Berlaku (going- rate pricing) Dalam metode ini perusahaan kurang memperhatikan biaya atau permintaannya sendiri tetapi mendasarkan harganya terutama pada harga pesaing. Perusahaan dapat mengenakan harga yang sama, lebih tinggi, lebih rendah dari pesaingnya. Metode ini cukup populer, apabila biaya sulit untuk diukur atau tanggapan pesaing tidak pasti.
- 6) Penetapan Harga Penawaran Tertutup. Perusahaan menentukan harganya berdasarkan perkiraannya tentang bagaimana pesaing akan menetapkan harga dan bukan berdasarkan hubungan yang kaku dengan biaya atau permintaan perusahaan. Dalam metode ini, penetapan harga yang kompetitif umum digunakan jika perusahaan melakukan penawaran tertutup atas suatu proyek.

## **E. Harga**

Harga adalah ukuran terhadap besar kecilnya nilai kepuasan seseorang terhadap produk yang dibelinya.<sup>9</sup> Menurut William J. Stanton harga adalah jumlah uang (kemungkinan ditambah beberapa barang) yang dibutuhkan untuk memperoleh beberapa kombinasi sebuah produk dan pelayanan yang menyertainya. Harga menurut Jerome Mc Cartgy harga adalah apa yang di bebabankan untuk sesuatu.<sup>10</sup>

### **1. Tujuan Kebijakan Harga**

Menurut Rigas Doganis, terdapat lima tujuan kebijakan harga.<sup>11</sup>

---

<sup>9</sup>Indriyo Gitosudarmo. *Manajemen Pemasaran*. Yogyakarta: IKAPI. 2014. Hal 272.

<sup>10</sup> Marius P. Angipora, *Dasar-dasar Pemasaran*, (Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada,2002), Cet 2, Hal 268.

<sup>11</sup> IG.P. Mastra, “Manajemen Transportasi Udara”, Jakarta, Mitra Wacana Media, 2016, Hal 31.

- a. Memperoleh laba yang memadai, seperti tingkat harga yang memberi pendapat sedikit di atas batas pulang pokok atau suatu tingkat pengembalian modal atau aset yang diinginkan.
- b. Memaksimalkan pendapatan melalui perluasan usaha seperti mengembangkan rute baru atau variasi produk.
- c. Mengatasi fluktuasi jumlah permintaan antara saat puncak dan keadaan biasa (menurut periode muslim atau harian) dengan menggunakan tarif yang tinggi pada permintaan puncak dan tarif rendah pada masa sepi, untuk mendorong perjalanan agar beralih ke waktu di luar masa puncak.
- d. Mengarahkan pada investasi baru atas dan dasar bahwa konsumen yang berkemampuan cukup akan mengonsumsi barang atau jasa lebih banyak dari pada yang ditawarkan.
- e. Memikul beban eksternal, dalam hal ini pemerintah misalkan untuk mendorong pariwisata memberlakukan tarif lebih rendah.

## **2. Keragaman Tingkat Harga Penumpang**

Menurut Rigas Doganis terdapat empat golongan tarif untuk penumpang.<sup>12</sup>

### **a. Tarif Kelas**

Tarif ditentukan berdasarkan pada kelas penumpang. Semula hanya ada dua kelas yaitu kelas utama dan kelas ekonomi, kemudian menjadi tiga kelas yaitu kelas utama, kelas bisnis atau eksekutif dan kelas ekonomi.

### **b. Tarif Prefensial**

Potongan tarif berdasarkan pada ketentuan yang menyangkut usia, hubungan keluarga, atau jabatan. Sebagai contoh tertentu, pelajar/mahasiswa, suami atau istri yang menyertai pasangannya dalam

---

<sup>12</sup> IG.P. Mastra, "Manajemen Transportasi Udara", Jakarta, Mitra Wacana Media, 2016, Hal 32.

tugas, anggota tentara, awak kapal, atau kelompok orang pada masyarakat tertentu untuk mendorong permintaan.

c. Tarif Promosi

Potongan tarif dalam rute tertentu untuk menghadapi persaingan peerbangan borongan atau untuk menyiasati kelebihan kapasitas. Hal ini juga dapat dilakukan untuk merangsang segmen pasara tertentu untuk mendorong permintaan diluar masa puncak atau wisata inklusif dengan memanfaatkan biaya marjinal penerbangan berjadwal.

d. Tarif Wilayah

Penentuan tarif dasar ubtuk wilayah-wilayah tertentu memuat kesepakatan berdasarkan pada rumusan biaya. Dengan demikian, ditetapkan beberapa wilayah masing-masing dngan satu jenis tarif yang berhubungan dengan tarif dasarnya.

## **F. Faktor-Faktor Yang Menentukan Besar Biaya**

Perusahaan harus memerhatikan prilaku pasar yang menyangkut apakah dan bagaimanakah setiap perusahaan individu bersaing satu sama lain, stuktur pasar menyangkut jenis pasar tempat perusahaan beroperasi. Struktur mempengaruhi tingkat kekuatan yang dimiliki perusahaan-perusahaan individual untuk mempengaruhi variable pasar seperti harga produk. Dalam struktur pasar yang dikenal sebagai persaingan sempurna, setiap perusahaan individu merupakan pengikut harga.<sup>13</sup>

Manajemen dapat secara langsung memengaruhi besar biaya total yang harus dikeluarkan yaitu melalui peningkatan atau penurunan skala dan/atau pola operasi perusahaan. Menurut Rigas Doganis biaya operasi variabel (sampai persen biaya total) dapat dihindarkan dalam jangka pendek dengan membatalkan atau menarik layanan tertentu, sedangkan dalam jangka menengah dapat dihemat sejumlah besar biaya (sampai dengan 90 persen

---

<sup>13</sup> Richard G.Lipseyy dkk, “*Pengantar Mikroekonomi*”, Jakarta, Erlangga, 1997, Hal.18.

biaya total) dengan antara lain menghapuskan pesawat udara, mengurangi staf, menutup kantor, dan sebagainya. Terdapat beberapa faktor penentu besar biaya operasi perusahaan pengangkutan udara. Rigas Doganis selanjutnya mengelompokkan faktor-faktor tersebut menjadi empat kategori menurut kemampuan manajemen perusahaan mengendalikannya.

- a. Faktor eksternal yaitu faktor ekonomi. Peluang perusahaan untuk mengendalikan faktor ekonomi sangat kecil. Faktor ini mencakup tingkat gaji buruh, harga bahan baku, dan biaya navigasi yang dilewati. Keadaan ini terpaksa harus diterima perusahaan karena dengan bernegosiasi dengan himpunan buruh (tentang upah) atau pemasok bahan bakar (tentang harga) hanya berpengaruh sangat kecil.
- b. Tipe pesawat udara yang digunakan dan pola operasinya. Peluang perusahaan mengendalikan faktor ini tidak terlalu banyak. Lokasi secara geografis tempat perusahaan beroperasi, perjanjian angkutan udara dua pihak dan sejenisnya yang ditandatangani pemerintah, pemumpang, pada rutennya, dan jaring penerbangan yang dioperasikan, sedangkan kemampuan perusahaan mengendalikan hal ini terbatas.
- c. Pemasaran, rencana produk, dan kebijakan keuangan, merupakan kategori yang sepenuhnya di bawah kendali perusahaan.
- d. Efisiensi manajerial juga termasuk kategori faktor penentu besar biaya

