

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia, menurut Badan Informasi Geospasial (2017) untuk saat ini jumlah pulau terdiri dari 16.056 pulau yang tersebar dari Sabang hingga Merauke, hal ini membuat negara Indonesia memiliki beragam kekayaan alam yang dapat meningkatkan perekonomian. Industri pariwisata merupakan salah satu faktor untuk meningkatkan perekonomian di Indonesia.

Menurut Arief Yahya (Menteri Pariwisata) mengatakan sektor pariwisata Indonesia mencatat pertumbuhan tertinggi peringkat ke-9 di dunia tahun 2018, berdasarkan versi *The World Travel and Tourism Council* (WTTC). Menteri Pariwisata memaparkan bahwa pertumbuhan pariwisata Indonesia mencapai 22%. Indonesia unggul dalam hal budaya dan alam (Tempo.co, 2018). Oleh karena itu, Indonesia harus menjaga kebudayaan dan keindahan alam, agar setiap tahunnya pariwisata Indonesia mengalami pertumbuhan yang baik.



Gambar 1.1 Grafik Jumlah Penumpang Pesawat Udara Penerbangan Domestik dan Internasional (2016-Oktober 2018)
(Sumber: Badan Pusat Statistik)

Untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam melakukan perjalanan wisata, maka dibutuhkannya moda transportasi yang dapat menunjang setiap kebutuhan masyarakat. Saat ini banyak pilihan sarana transportasi yang dapat dipilih oleh masyarakat, seperti transportasi darat, laut, dan udara. Menurut Budi Karya Sumadi (Menteri Perhubungan) masyarakat lebih cenderung memilih alat transportasi udara, dikarenakan industri penerbangan Indonesia terus berkembang setiap tahunnya, rata-rata pertumbuhan penumpang sekitar 9% dan tumbuh 5% dari sisi jumlah pesawat. Faktor tersebut dikarenakan pendapatan masyarakat yang juga tumbuh sehingga masyarakat mencari alat transportasi yang efisien dan tepat (Kompas.com, 2017). Dapat dilihat pada **Gambar 1.1.** berdasarkan data yang diperoleh dari Badan Pusat Statistik, (2018) mencatat jumlah penumpang pesawat udara untuk penerbangan Domestik pada Oktober 2018 meningkat 6,85% sekitar 8,11 juta orang dan juga tumbuh 7,85% dibandingkan Oktober tahun sebelumnya. Sehingga untuk rata-rata kumulatif periode Januari-Oktober 2018 tumbuh 6,98%. Sedangkan untuk jumlah penumpang penerbangan Internasional pada Oktober 2018 tumbuh 3.36% sekitar 1,54 juta orang, dengan rata-rata kumulatif periode Januari-Oktober 2018 tumbuh 7,8% sekitar 14,9 juta orang dari periode yang sama tahun lalu 13,84 juta orang. Selain dari tingkat kemampuan masyarakat dan meningkatnya pertumbuhan penumpang pesawat setiap tahunnya, sehingga maskapai penerbangan terus mengembangkan usahanya dan menyediakan maskapai bertarif rendah.

Maskapai *Low Cost Carrier* (LCC) merupakan maskapai penerbangan yang menawarkan tarif rendah dengan menghilangkan beberapa fasilitas atau layanan dalam pesawat. Menurut Tengku Burhanuddin, Sekretaris Jendral

Indonesia *National Air Carrier Association* (INACA) (Kompas.com, 2012) menjelaskan bahwa bisnis jasa penerbangan LCC saat ini masih menjadi favorit masyarakat kelas menengah dalam bepergian, sehingga setiap tahunnya pertumbuhan bisnis jasa penerbangan terus meningkat. Hal ini diperkuat oleh Agus Santoso, Dirjen Perhubungan Udara (Kompas.com, 2018) mengatakan bahwa maskapai LCC pada saat ini memang dibutuhkan, terutama untuk kalangan menengah. Namun demikian tingkat keselamatan, keamanan dan kenyamanan merupakan faktor penting disetiap maskapai penerbangan. Ciri utama dari penerbangan LCC ini adalah dari harga tiket yang terjangkau serta layanan terbang yang berkualitas. Menurut Budi Karya Sumadi, Menteri Perhubungan (Dephub.go.id, 2018) pemerintah berencana mendukung pengembangan penerbangan LCC dengan memperluas jaringan dan operasional di seluruh Indonesia. Di Indonesia terdapat 3 maskapai yang berbasis LCC sebagai berikut.

Tabel 1.1 Maskapai Berbasis LCC di Indonesia

MASKAPAI BERBASIS LCC DI INDONESIA		
Nama Maskapai	Tahun Berdiri	Jumlah Pesawat
PT CITILINK INDONESIA	2009	50 Pesawat
PT INDONESIA AIR ASIA	2004	18 Pesawat
PT LION MENTARI AIRLINES (LION AIR)	1999	108 Pesawat

Sumber: Diolah oleh Penulis, (2018)

PT Citilink Indonesia merupakan maskapai penerbangan bertarif rendah atau biasa yang disebut *Low Cost Carrier* (LCC) dan juga bagian anak perusahaan Garuda Indonesia. PT Citilink Indonesia bergerak dalam bidang bisnis jasa transportasi udara. PT Citilink Indonesia memiliki visi dan misi, dimana visi yaitu menjadi LCC kelas dunia dengan profitabilitas yang

berkelanjutan dan perusahaan yang paling dikagumi di Indonesia, serta memiliki misi yaitu meningkatkan kualitas dari kehidupan masyarakat dengan menyediakan transportasi udara bebas gangguan yang memiliki reabilitas tinggi dan standar keamanan internasional melalui sentuhan keramah tamahan Indonesia. Untuk mencapai visi dan misi tersebut, maka dibutuhkannya sumber daya manusia yang berkompeten sesuai dengan bidangnya. Sumber daya manusia yang memiliki peran penting di dalam bisnis jasa penerbangan yaitu pada *Captain Pilot*. Oleh karena itu, perusahaan perlu melakukan proses rekrutmen dan seleksi sebagai kunci utama dalam mendapatkan karyawan yang berkualitas.

Menurut Dessler (2013), rekrutmen adalah proses untuk menarik karyawan dalam jumlah yang cukup, dengan kualifikasi yang sesuai, dan mendorong calon pelamar untuk melamar pekerjaan di dalam organisasi. Setelah perusahaan melakukan proses rekrutmen, selanjutnya melakukan proses seleksi agar dapat memperoleh karyawan yang sesuai dengan kualifikasi yang dibutuhkan. Menurut Aprianto & Jacob (2015), seleksi adalah proses memilih kandidat yang terbaik melalui uji kemampuan untuk menduduki suatu jabatan tertentu. Berdasarkan hasil wawancara dengan *Human Capital Business Partner*, diketahui bahwa PT Citilink Indonesia dalam melaksanakan proses rekrutmen dan seleksi pada jabatan *Captain Pilot* memerlukan waktu sekitar 1 bulan. Proses rekrutmen yang dilakukan oleh PT Citilink Indonesia hanya menggunakan 2 metode rekrutmen seperti melakukan *upgrading* dimana untuk posisi AB INITIO (siswa) menjadi *First Officer* kemudian menjadi *Captain Pilot*. Selanjutnya perusahaan menggunakan *website* rekrutmen dengan merekrut *Captain Experience* yang

memiliki *grade Captain* dan telah memiliki lisensi A320. Metode rekrutmen yang digunakan hanya berdasarkan dari standar perusahaan dan tidak sesuai dengan teori rekrutmen dan seleksi yang dijalankan semestinya. Selain itu, PT Citilink Indonesia dalam melakukan proses seleksi membutuhkan waktu yang cukup lama, dikarenakan adanya kendala pada kebutuhan slot yang tersedia, seperti pada uji simulator, dimana alat simulator yang tersedia hanya ada 7 alat, sehingga pada proses uji simulator hanya bisa diikuti oleh 7 kandidat saja. Jika kandidat lebih dari 7 orang, maka harus menunggu terlebih dahulu untuk melakukan uji simulator. Selain itu, pihak *Human Capital* Citilink harus menyesuaikan jadwal instruktur rekrutmen dan seleksi yang juga merupakan bagian dari *Captain Pilot* Citilink, dimana mereka memiliki jadwal terbang yang sangat padat. Berdasarkan permasalahan yang sudah dijelaskan sebelumnya, oleh karena itu, peneliti tertarik untuk mengetahui bagaimana **“Rancangan Program Rekrutmen dan Seleksi Bagi Jabatan *Captain Pilot* PT Citilink Indonesia.”**

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan sebelumnya, maka rumusan masalah yang akan dibahas antara lain :

1. Bagaimana program rekrutmen dan seleksi bagi jabatan *Captain Pilot* di PT Citilink Indonesia ?
2. Bagaimana rancangan program rekrutmen dan seleksi bagi jabatan *Captain Pilot* di PT Citilink Indonesia ?

1.3 Tujuan Penulisan

1. Teridentifikasi program rekrutmen dan seleksi bagi jabatan *Captain Pilot* di PT Citilink Indonesia.

2. Tersusunnya rancangan program rekrutmen dan seleksi bagi jabatan *Captain Pilot* di PT Citilink Indonesia.

1.4 Manfaat Penulisan

Penulisan ini dilakukan untuk memenuhi tugas akhir dan merupakan salah satu syarat kelulusan program studi Sarjana Manajemen Bisnis PPM School of Management. Tidak hanya itu, penulis juga mengharapkan agar skripsi ini dapat digunakan secara teoritis ataupun praktis dan memberikan manfaat kepada pembaca. Adapun manfaat-manfaatnya sebagai berikut :

1.4.1 Bagi Perusahaan

Sebagai bahan pertimbangan dalam menentukan kebijakan pada proses rekrutmen dan seleksi di jabatan *Captain Pilot*.

1.4.2 Bagi Penulis

Sebagai media untuk menguji ketajaman analisis penulis, dan mendalami konsep ilmu pengetahuan yang baru mengenai proses rekrutmen dan seleksi, serta memahami praktek dan implementasi proses rekrutmen dan seleksi di organisasi.

1.5 Batasan Penulisan

Penelitian ini hanya akan membahas mengenai pendekatan manajemen sumber daya manusia, khususnya proses rekrutmen dan seleksi bagi jabatan *Captain Pilot* PT Citilink Indonesia di wilayah Cengkareng, Tangerang.

1.6 Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisikan latar belakang penulisan skripsi yang akan menjadi pedoman untuk menyusun bab-bab selanjutnya. Pada bab ini juga

terdapat rumusan masalah, tujuan penulisan, manfaat penulisan dan sistematika penulisan.

BAB II TELAAH PUSTAKA

Pada bab ini, akan membahas teori-teori apa saja yang digunakan dalam penulisan skripsi. Teori yang digunakan antara lain, pengertian rekrutmen dan seleksi, proses rekrutmen dan seleksi, serta sumber rekrutmen.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Pada bab ini, akan membahas lebih detail setiap proses metodologi penelitian mulai dari kerangka kerja, subjek penelitian, metode pengumpulan data, jenis data, dan metode analisis data yang digunakan selama penulisan skripsi.

BAB IV GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN

Pada bab ini, akan memberikan informasi mengenai profil perusahaan, visi dan misi perusahaan, serta produk dan layanan yang dimiliki oleh perusahaan.

BAB V PEMBAHASAN

Pada bab ini, akan menjelaskan bagaimana tahapan proses rekrutmen dan seleksi pada jabatan *Captain Pilot* di PT Citilink Indonesia, selain itu penulis membuat rancangan program rekrutmen dan seleksi serta, memberikan informasi berupa rekomendasi perbaikan.

BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini, penulis memberikan kesimpulan dan saran terkait dengan temuan yang ada pada program rekrutmen dan seleksi di PT Citilink Indonesia.