

Upaya Hukum PT Angkasa Pura II Terhadap Penertiban Angkutan Sewa atau Taksi Tidak Resmi yang Beroperasi di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta

Noper Mazareno¹, Amiludin^{2*}

^{1,2*}Universitas Muhammadiyah Tangerang, Banten, Indonesia

*email: amiludin@umt.ac.id

DOI: <https://doi.org/10.37729/amnesti.v5i2.3352>

Submitted: Juni 2023

Revision: Juli 2023

Accepted: Agustus 2023

ABSTRAK

Kata Kunci:

*Upaya
Hukum,
Penertiban,
Taksi Tidak
Resmi*

Penertiban angkutan sewa atau taksi tidak resmi yang beroperasi di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta merupakan salah satu tantangan yang dihadapi oleh PT Angkasa Pura II. Keberadaan angkutan ilegal tersebut dapat mengganggu kenyamanan dan keamanan pengguna jasa bandara. Oleh karena itu, diperlukan strategi yang efektif untuk mengatasi masalah ini. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis strategi yang diimplementasikan oleh PT Angkasa Pura II dalam menertibkan angkutan sewa atau taksi tidak resmi di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta. Metode penelitian yang digunakan adalah studi kasus dengan mengumpulkan data melalui observasi, wawancara, dan analisis dokumen terkait. Hasil penelitian menunjukkan bahwa PT Angkasa Pura II telah menerapkan beberapa strategi untuk menertibkan angkutan sewa atau taksi tidak resmi. Pertama, PT Angkasa Pura II meningkatkan pengawasan dan penegakan hukum di area bandara untuk mengidentifikasi dan menghentikan operasi angkutan ilegal. Kedua, perusahaan tersebut telah menjalin kerja sama dengan pihak kepolisian dan instansi terkait untuk meningkatkan koordinasi dan tindakan penegakan hukum. Selain itu, PT Angkasa Pura II juga melakukan sosialisasi kepada pengguna jasa bandara mengenai risiko dan dampak negatif menggunakan angkutan ilegal. PT Angkasa Pura II telah mengimplementasikan strategi yang komprehensif dalam menertibkan angkutan sewa atau taksi tidak resmi di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta. Melalui pengawasan yang ketat, penegakan hukum, kerja sama dengan pihak terkait, dan sosialisasi kepada pengguna jasa bandara, PT Angkasa Pura

II berupaya untuk menciptakan lingkungan yang aman, nyaman, dan terpercaya bagi para pengguna jasa bandara.

ABSTRACT

Keywords:
Legal Effort,
Order,
Unofficial
Taxi

Controlling unofficial rental or taxi transportation operating at Soekarno-Hatta International Airport is one of the challenges faced by PT Angkasa Pura II. The existence of illegal transportation can disrupt the comfort and security of airport service users. Therefore, an effective strategy is needed to overcome this problem. This study aims to analyze the strategy implemented by PT Angkasa Pura II in controlling unofficial rental or taxi transportation at Soekarno-Hatta International Airport. The research method used is a case study by collecting data through observation, interviews, and analysis of related documents. The results of the study show that PT Angkasa Pura II has implemented several strategies to control unofficial chartered taxis or taxis. First, PT Angkasa Pura II increases supervision and law enforcement in the airport area to identify and stop illegal transportation operations. Second, the company has collaborated with the police and related agencies to improve coordination and law enforcement actions. In addition, PT Angkasa Pura II also conducts outreach to airport service users regarding the risks and negative impacts of using illegal transportation. PT Angkasa Pura II has implemented a comprehensive strategy in controlling unofficial rental or taxi transportation at Soekarno-Hatta International Airport. Through strict supervision, law enforcement, cooperation with related parties, and outreach to airport service users, PT Angkasa Pura II seeks to create a safe, comfortable and reliable environment for airport service users.

1. PENDAHULUAN

Keberadaan Angkasa Pura II berawal dari Perusahaan Umum dengan nama Perum Pelabuhan Udara Jakarta Cengkareng melalui Peraturan Pemerintah Nomor 20 tahun 1984, kemudian pada 19 Mei 1986 melalui Peraturan Pemerintah Nomor 26 tahun 1986 berubah menjadi Perum Angkasa Pura II. Selanjutnya, pada 17 Maret 1992 melalui Peraturan Pemerintah Nomor 14 tahun 1992 berubah menjadi Perusahaan Perseroan (Persero). Seiring perjalanan perusahaan, pada 18 November 2008 sesuai dengan Akta Notaris Silvia Abbas Sudrajat, SH dengan SpN Nomor 38 resmi berubah menjadi PT Angkasa Pura II (Persero) (Eliezer et al., 2019).

Berdirinya Angkasa Pura II bertujuan untuk menjalankan pengelolaan dan pengusahaan dalam bidang jasa kebandarudaraan dan jasa terkait bandar udara dengan mengoptimalkan pemberdayaan potensi sumber daya yang dimiliki dan penerapan praktik tata kelola perusahaan yang baik (Rizky et al.,

2016). Hal tersebut diharapkan agar dapat menghasilkan produk dan layanan jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat sehingga dapat meningkatkan nilai Perusahaan dan kepercayaan masyarakat.

Sebagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Angkasa Pura II selalu melaksanakan kewajiban untuk membayar dividen kepada negara selaku pemegang saham (Wildyaksanjani & Sugiana, 2018). Angkasa Pura II juga senantiasa berkomitmen untuk memberikan pelayanan yang terbaik dan perlindungan konsumen kepada pengguna jasa bandara, menerapkan praktik tata kelola perusahaan yang baik, meningkatkan kesejahteraan karyawan dan keluarganya serta meningkatkan kepedulian sosial terhadap masyarakat umum dan lingkungan sekitar bandara melalui program *Corporate Social Responsibility* (Alvin, 2020).

Bandara Soekarno-Hatta adalah salah satu bandara tersibuk di Indonesia dan menjadi gerbang utama bagi wisatawan dan penumpang yang datang dan pergi dari Jakarta (Febrianur, 2016). Namun, masalah yang kerap terjadi adalah adanya taksi ilegal yang beroperasi di dalam bandara, yang merugikan taksi resmi dan menimbulkan risiko keselamatan bagi penumpang. Hal ini menjadi perhatian pihak berwenang karena adanya taksi ilegal di bandara Soekarno-Hatta dapat merusak citra Indonesia sebagai negara yang aman dan mengganggu kenyamanan para penumpang (Simanjuntak, 2015). Selain itu, keberadaan taksi ilegal juga dapat mengurangi pendapatan dari taksi resmi yang beroperasi di bandara, sehingga dapat berdampak pada sektor ekonomi terutama pendapatan taksi resmi yang merasa dirugikan dengan adanya taksi tidak resmi atau tidak resmi yang beroperasi di Bandara Soekarno-Hatta (Azizah & Yusri, 2019).

Berdasarkan website Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, menurut Kepala Bagian Tata Usaha (Kabag TU) Otoritas Bandara Soekarno-Hatta, Israful Hayat, mengemukakan, pihaknya sudah melakukan koordinasi dengan pengelola bandara PT Angkasa Pura II untuk melakukan sosialisasi kepada konsumen untuk menggunakan taksi resmi atau kendaraan resmi yang telah terdaftar di Bandara Soekarno-Hatta seperti Damri dan Primajasa, travel, taksi reguler, dan taksi eksekutif yang memiliki rate untuk taksi bandara, menggunakan stiker (DJPU, 2015).

PT Angkasa Pura II selaku pengelola bandara Soekarno-Hatta sejak dulu berupaya menertibkan layanan mobil panggilan semacam *UberX*, *GrabCar*, dan *Go-Car*, yang beroperasi secara tidak resmi di sana (Dharmacaraka et al., 2019).

Walaupun dilarang di Bandara Soekarno-Hatta. Nyatanya warga tetap berusaha memesan taksi online, karena ini adalah solusi alternatif, dan terbukti lebih murah. Begitu juga dengan para mitra pengemudi yang tetap mengangkut penumpang walau sudah ada larangan (Susanti & Shoimah, 2019).

Kerugian yang di dapatkan oleh pengelola Bandara Soekarno-Hatta dengan keberadaan taksi ilegal diantaranya adalah sebagai berikut (Maria, 2019):

1. Menurunkan citra bandara: Keberadaan taksi ilegal dapat merusak citra bandara Soekarno-Hatta sebagai bandara yang aman dan terpercaya. Hal ini dapat menurunkan minat para penumpang untuk menggunakan bandara tersebut, sehingga berdampak pada pendapatan bandara.
2. Menurunkan pendapatan bandara: Keberadaan taksi ilegal dapat mengurangi pendapatan dari taksi resmi yang beroperasi di bandara. Hal ini karena penumpang yang seharusnya menggunakan taksi resmi, beralih menggunakan taksi ilegal yang cenderung lebih murah.
3. Menimbulkan risiko keselamatan: Taksi ilegal sering menggunakan kendaraan yang tidak layak jalan dan tidak terawat, sehingga menimbulkan risiko keselamatan bagi penumpang. Selain itu, taksi ilegal sering mengambil rute yang dilarang, sehingga menimbulkan kemacetan dan risiko kecelakaan di dalam bandara.
4. Menciptakan persaingan tidak sehat: Keberadaan taksi ilegal menciptakan persaingan tidak sehat dengan taksi resmi yang telah memenuhi persyaratan dan standar yang ditetapkan. Hal ini dapat merugikan taksi resmi dan berdampak pada pada sektor pendapatan para pelaku usaha taksi.

Demikian, berdasarkan hal diatas penulis akan mengkaji dan menganalisa lebih detail terkait strategi PT Angkasa pura II terhadap penertiban angkutan sewa atau taksi tidak resmi yang beroperasi di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta.

2. METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode penelitian empiris. Penelitian ini bertujuan untuk mengukur efektivitas dari program penertiban taksi ilegal di Bandara Soekarno-Hatta (Soekanto, 2012). Selain itu Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuesioner dan observasi. Kuesioner akan digunakan untuk mengumpulkan data tentang

persepsi para penumpang terkait dengan taksi tidak resmi dan taksi resmi di bandara Soekarno Hatta. Observasi akan dilakukan untuk mengamati aktivitas taksi tidak resmi dan taksi resmi di bandara tersebut. Dan data yang diperoleh akan dianalisis menggunakan teknik statistik deskriptif dan inferensial untuk mengetahui perbedaan dalam persepsi para penumpang terkait dengan taksi ilegal dan taksi resmi di Bandara Soekarno-Hatta. Selain itu, analisis kualitatif juga akan dilakukan untuk memahami faktor-faktor yang mempengaruhi keberadaan taksi ilegal di Bandara Soekarno-Hatta. Dengan menggunakan metode penelitian empiris yang tepat, penelitian tentang penertiban taksi ilegal di Bandara Soekarno-Hatta dapat memberikan data yang akurat dan relevan untuk mengatasi masalah tersebut secara lebih efektif. Program penertiban taksi ilegal yang berhasil dapat membantu meningkatkan kualitas dan keamanan Bandara Soekarno-Hatta, serta meningkatkan kepercayaan para penumpang terhadap bandara tersebut.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Upaya Hukum dalam Penertiban Angkutan Tidak Resmi di Bandara Soekarno Hatta

Sarana transportasi memiliki peran penting dalam memfasilitasi kelancaran penyelenggaraan transportasi umum untuk pengangkutan orang. Pentingnya sarana transportasi ini tercermin dalam meningkatnya permintaan terhadap layanan angkutan umum, terutama di kota-kota besar (Putri & Diamantina, 2019). Kehadiran angkutan umum di darat telah menjadi kebutuhan yang tak terpisahkan bagi masyarakat perkotaan yang tidak memiliki kendaraan pribadi. Selain digunakan untuk keperluan pribadi, penggunaan transportasi darat dengan kendaraan bermotor juga diperluas untuk melayani kebutuhan umum (Rendy, 2018).

Sebelum digunakan sebagai angkutan umum, kendaraan bermotor (taksi tidak resmi) harus memenuhi syarat-syarat yang ditetapkan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Tindakan ini penting untuk memastikan bahwa kualitas layanan angkutan umum dapat dijamin. Syarat-syarat tersebut mencakup izin usaha, trayek, dan operasi angkutan umum, kelalaian jalan kendaraan yang digunakan sebagai angkutan umum, asuransi kendaraan angkutan umum, serta ketentuan-ketentuan mobil yang harus dipatuhi sesuai dengan ketentuan dalam UU LLAJ (Berlinto, 2018).

Melihat banyaknya permasalahan dalam angkutan umum terutama taksi tidak resmi, PT Angkasa Pura II telah berusaha melakukan penertiban dan membuat upaya hukum dalam mencegah angkutan taksi tidak resmi di Bandara Soekarno Hatta yaitu antara lain:

- a. Penerapan Peraturan Perundang-undangan: PT. Angkasa Pura II dapat mengacu pada peraturan perundang-undangan yang relevan dalam menindak angkutan tidak resmi di bandara. Hal ini termasuk peraturan mengenai transportasi, penerbangan, dan pengangkutan umum yang telah disahkan. Dengan mengacu pada regulasi yang berlaku, PT. Angkasa Pura II dapat menerapkan langkah-langkah hukum yang sesuai untuk menegakkan ketertiban dan membatasi kegiatan angkutan tidak resmi di bandara.
- b. Pengenaan Sanksi Administratif: PT. Angkasa Pura II dapat memberlakukan sanksi administratif terhadap angkutan tidak resmi yang melanggar peraturan yang berlaku. Sanksi tersebut dapat berupa denda atau tindakan lain yang ditetapkan sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Tujuan dari pengenaan sanksi administratif adalah untuk memberikan efek jera kepada pelaku angkutan tidak resmi dan mendorong mereka untuk beroperasi secara legal.
- c. Kerjasama dengan Pihak Berwenang: PT. Angkasa Pura II dapat bekerja sama dengan pihak berwenang, seperti kepolisian dan otoritas penerbangan, dalam menangani angkutan tidak resmi di bandara. Kolaborasi ini dapat melibatkan pengawasan bersama, penegakan hukum, dan razia terhadap angkutan tidak resmi. Dengan adanya kerjasama ini, penertiban angkutan tidak resmi di Bandara Soekarno-Hatta dapat dilakukan secara efektif dan terkoordinasi.
- d. Penegakan Hukum melalui Pengadilan: Jika angkutan tidak resmi melanggar peraturan dengan tingkat serius, PT. Angkasa Pura II dapat memilih untuk menempuh jalur hukum melalui pengadilan. Dalam hal ini, bukti yang cukup harus disajikan untuk membuktikan pelanggaran yang dilakukan oleh angkutan tidak resmi. Proses pengadilan dapat menghasilkan putusan yang memberikan sanksi hukum kepada pelaku angkutan tidak resmi, seperti denda yang lebih berat atau penghentian operasional.

Upaya hukum ini penting untuk menciptakan ketertiban dan keamanan di Bandara Soekarno-Hatta serta mendorong kepatuhan terhadap peraturan yang berlaku.

3.2 Strategi PT Angkasa Pura II Terhadap Penertiban Angkutan Sewa Atau Taksi Tidak Resmi Yang Beroperasi di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta

Angkutan tidak resmi di Bandara Soekarno-Hatta umumnya muncul sebagai respons terhadap permintaan tinggi akan transportasi di daerah tersebut. Banyak penumpang yang mencari alternatif transportasi yang cepat dan nyaman untuk menghindari antrian atau ketidaknyamanan dengan taksi resmi atau transportasi umum. Keberadaan angkutan tidak resmi juga dapat terkait dengan kurangnya aksesibilitas atau ketersediaan transportasi resmi yang memadai ([Theophilia & Tantimin, 2022](#)). Bagi sebagian masyarakat, angkutan tidak resmi di bandara mungkin menjadi satu-satunya pilihan transportasi yang terjangkau atau cepat. Jika angkutan tidak resmi dihilangkan tanpa adanya alternatif yang memadai, hal ini dapat menimbulkan kekhawatiran terhadap kesulitan atau keterbatasan dalam mendapatkan transportasi resmi.

- a. Peningkatan Keamanan dan Pengawasan: PT. Angkasa Pura II dapat meningkatkan keamanan dan pengawasan di area bandara untuk mencegah angkutan tidak resmi masuk ke lingkungan bandara. Ini dapat dilakukan melalui peningkatan jumlah petugas keamanan, pemasangan CCTV, dan penggunaan teknologi pemantauan lainnya. Dengan meningkatkan pengawasan, angkutan tidak resmi dapat diidentifikasi dan dicegah sebelum mereka dapat melakukan kegiatan ilegal di bandara.
- b. Peningkatan Sanksi dan Penegakan Hukum: PT. Angkasa Pura II dapat bekerja sama dengan pihak berwenang seperti kepolisian dan otoritas penerbangan untuk meningkatkan penegakan hukum terhadap angkutan tidak resmi. Ini dapat dilakukan dengan memberlakukan sanksi yang lebih berat bagi pelaku angkutan tidak resmi, termasuk denda yang signifikan dan penindakan hukum yang tegas. Langkah ini dapat memberikan efek jera kepada para pelaku angkutan tidak resmi dan mengurangi praktik ilegal tersebut di bandara.
- c. Kolaborasi dengan Penyedia Transportasi Resmi: PT. Angkasa Pura II dapat memperkuat kerjasama dengan penyedia transportasi resmi, seperti

taksi bandara atau penyedia layanan transportasi terlisensi lainnya. Dalam rangka menciptakan opsi yang lebih baik dan lebih terjangkau bagi penumpang, kerjasama ini dapat dilakukan melalui kesepakatan khusus, tarif yang kompetitif, atau fasilitas khusus yang disediakan untuk penyedia transportasi resmi. Dengan menyediakan alternatif yang aman, nyaman, dan legal bagi penumpang, angkutan tidak resmi di bandara dapat ditekan.

- d. Edukasi dan Kesadaran Masyarakat: PT. Angkasa Pura II dapat melakukan kampanye edukasi kepada masyarakat tentang risiko dan konsekuensi menggunakan angkutan tidak resmi di bandara. Kampanye ini dapat melibatkan pemasangan spanduk atau pengumuman di bandara, penyebaran brosur, atau kampanye digital melalui media sosial dan situs web. Dengan meningkatkan kesadaran masyarakat tentang pentingnya menggunakan transportasi resmi dan legal di bandara, permintaan terhadap angkutan tidak resmi dapat berkurang.

Selain strategi-strategi ini, penting juga untuk menjalin kerjasama yang erat dengan pihak-pihak terkait, seperti otoritas penerbangan, kepolisian, dan pihak berwenang lainnya. Kolaborasi yang kuat dan sinergi antara semua pemangku kepentingan akan memperkuat upaya penertiban angkutan tidak resmi di Bandara Soekarno-Hatta.

4. KESIMPULAN

Upaya hukum dalam penertiban angkutan tidak resmi di Bandara Soekarno-Hatta adalah bahwa sarana transportasi memainkan peran penting dalam kelancaran transportasi umum dan pemenuhan kebutuhan masyarakat di kota-kota besar. PT. Angkasa Pura II telah melakukan berbagai upaya hukum dalam mencegah angkutan tidak resmi, termasuk penerapan peraturan perundang-undangan, pengenaan sanksi administratif, kerjasama dengan pihak berwenang, dan penegakan hukum melalui pengadilan. Upaya ini bertujuan untuk menegakkan ketertiban, membatasi kegiatan angkutan tidak resmi, dan menciptakan keamanan di Bandara Soekarno-Hatta. Dengan menerapkan langkah-langkah hukum ini, diharapkan kepatuhan terhadap peraturan yang berlaku dapat ditingkatkan. Misalnya, melalui program pelatihan dan pendidikan untuk mengembangkan keterampilan yang dapat digunakan dalam bidang pekerjaan lain di sektor transportasi atau industri terkait. Kemudian, dengan memberikan alternatif pekerjaan yang legal dan berkesinambungan, PT Angkasa Pura II dapat membantu pengemudi taksi

tidak resmi beralih ke pekerjaan yang lebih terjamin dan mematuhi aturan yang berlaku. Selain itu PT Angkasa Pura II dapat melakukan sosialisasi dan edukasi kepada para calon pengemudi taksi tentang pentingnya mengikuti prosedur yang legal dan berlisensi. Dalam sosialisasi ini, penekanan dapat diberikan pada penjelasan mengenai aturan hukum yang berlaku dan konsekuensi hukum dari pelanggaran yang dilakukan.

DAFTAR PUSTAKA

- Alvin, M. (2020). *Penerapan Komunikasi Pemasaran Pada Complaint Delay Di PT. Angkasa Pura II Bandara International Minangkabau*.
- Azizah, N., & Yusri. (2019). Perlindungan Hukum Terhadap Usaha Taksi Konvensional Akibat Persaingan Korporasi dengan Usaha Taksi Online. *JIM Bidang Hukum Keperdataan*, 3(3), 541–550.
- Berlinto, W. (2018). *Tinjauan Yuridis Terhadap Tanggung Jawab Pemilik Mobil Pribadi yang Digunakan sebagai Angkutan Umum Menurut Peraturan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.
- Dharmacaraka, D. P., Nugroho, A., & Susilowati, I. F. (2019). Problematika Pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek di Surabaya. *Novum: Jurnal Hukum*, 6(2), 1–9.
- DJPU. (2015). *Taksi Gelap Bandara Diubah Menjadi Rental*. Dephub.Go.Id. <https://dephub.go.id/post/read/taksi-gelap-bandara-diubah-menjadi-rental>
- Eliezer, K., Setiawan, A., & Prasetyo, K. T. (2019). Analisa Implementasi Standar Operasi Prosedur (SOP) Terhadap Kinerja Petugas Unit Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) Di Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta Jakarta. *Approach: Jurnal Teknologi ...*, 3(1), 54–61.
- Febrianur, Z. (2016). Dampak City Branding Enjoy Jakarta & Yoursingapore Terhadap Perkembangan Mice. *EJournal Ilmu Hubungan Internasional*, 4(4), 1911–1206.
- Maria, A. (2019). Aspek Hukum Transportasi Berbasis Aplikasi Dalam Perspektif Hukum Indonesia. *Jurnal Bina Mulia Hukum*, 3(2), 176–187. <https://doi.org/10.23920/jbmh.v3n2.14>
- Putri, H. S., & Diamantina, A. (2019). Ojek Online Untuk Kepentingan Masyarakat. *Pembangunan Hukum Indonesia*, 1(3), 392–403.
- Rendy, Y. (2018). *Analisis Faktor-faktor yang Mempengaruhi Permintaan terhadap Ojek Online (Studi Kasus pada Go-Jek di Kota Malang)*. Universitas Brawijaya.

-
- Rizky, M. D., Purwanto, T. D., & Wijaya, F. K. (2016). Sistem Informasi Parkir Inap di PT. Angkasa Pura II Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang. *JUSIFO (Jurnal Sistem ...)*, 2(1), 65–72.
- Simanjuntak, H. M. (2015). Penegakan Hukum Pidana terhadap Pemilik Kendaraan Pribadi yang Dijadikan Angkutan Umum yang Tidak Memiliki Izin Trayek Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 di Kabupaten Landak. *Jurnal Gloria Yuris*, 3(3), 1–12.
- Soekanto, S. (2012). *Pengantar Penelitian Hukum*. UI Press.
- Susanti, D. O., & Shoimah, S. N. (2019). Implikasi Hukum Jual Beli Akun Pengemudi pada Layanan Jasa Taxi Online. *Jurnal Supremasi*, 9(1), 1–18. <https://doi.org/10.35457/supremasi.v9i1.574>
- Theophilia, C., & Tantimin, T. (2022). Kajian Yuridis Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Praktik Jual Beli Akun Ojek Online. *Ajudikasi : Jurnal Ilmu Hukum*, 6(1), 37–52. <https://doi.org/10.30656/ajudikasi.v6i1.4573>
- Wildyaksanjani, J. P., & Sugiana, D. (2018). Strategi Customer Relationship Management (CRM) PT Angkasa Pura II (Persero). *Jurnal Kajian Komunikasi*, 6(1), 10. <https://doi.org/10.24198/jkk.v6i1.8754>



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)
