



Peran Maskapai Penerbangan Berbiaya Murah/Low Cost Carrier (LCC) di Bandara Adisutjipto-Yogyakarta Untuk Mendukung Peningkatan Jumlah Wisatawan Domestik

Role of Low-Cost Airlines in Adisutjipto Airport Yogyakarta for Increasing Number of Domestic Tourists

Yuke Sri Rizki
Puslitbang Perhubungan Udara
e-mail : litbang_udara@yahoo.co.id

INFO ARTIKEL

Histori Artikel :

Diterima : 15 Maret 2013

Disetujui : 13 Mei 2013

Keywords:

airlines, low cost carrier, domestic tourists

Kata kunci:

maskapai penerbangan,
penerbangan berbiaya murah,
wisatawan domestik

ABSTRACT / ABSTRAK

Indonesia has many and varied tourism destinations. Tourism sector is one of the five sectors which has the largest foreign exchange. One of transportation mode supporting the growth of tourism is air transportation mode. One service provided by air transportation is the low cost airlines or the Low Cost Carrier (LCC). The aim of this study is to determine the role of LCC in Adisutjipto Airport Yogyakarta in increasing number of domestic tourist. This study using descriptive analysis and qualitative analysis. The results showed, PT. Lion Air was a LCC which bring the highest number of domestic travelers to Yogyakarta, followed by PT. Indonesia Air Asia and PT. City Link.

Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki destinasi Pariwisata yang sangat banyak dan beragam dimana sektor pariwisata merupakan salah satu dari lima sektor yang menyumbang devisa terbesar. Salah satu moda yang menunjang pertumbuhan pariwisata adalah moda transportasi udara dimana salah satu pelayanannya adalah penerbangan berbiaya murah atau *Low Cost Carrier* (LCC). Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui peran LCC di Bandar Udara Adisutjipto Yogyakarta dalam peningkatan jumlah wisatawan domestik dan menggunakan metode analisis deskriptif kualitatif dan analisis kebijakan untuk mengetahui implementasinya di lapangan. Hasil penelitian menunjukkan, PT. Lion Air menduduki peringkat paling tinggi dalam membawa wisatawan domestik untuk tujuan Yogyakarta, diikuti oleh PT. Indonesia Air Asia dan PT. City Link.

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan yang membujur dari barat sampai ke timur, tersebar di garis khatulistiwa, antara dua benua yaitu Asia dan Australia.

Indonesia terdiri dari 13.466 pulau besar dan kecil dimana sejumlah daerah merupakan tempat kunjungan wisata bagi wisatawan domestik maupun mancanegara.

Melihat geografis Indonesia yang merupakan negara kepulauan, dapat dipastikan bahwa transportasi yang menghubungkan antara pulau satu dengan lainnya adalah angkutan laut dan angkutan udara, sedangkan transportasi antar kota dalam satu pulau pada umumnya menggunakan angkutan darat (jalan atau kereta api) dan dapat pula menggunakan angkutan udara.

Pada saat ini, angkutan udara merupakan transportasi yang banyak diminati baik kalangan atas maupun masyarakat menengah ke bawah karena memiliki berbagai keunggulan. Selain waktu tempuh yang paling singkat dibandingkan moda transportasi lain, keselamatan dan kenyamanan merupakan dua hal yang diperhitungkan. Pertimbangan lain adalah biaya yang dikeluarkan atau harga tiket pada hari-hari biasa tidak berbeda jauh dengan harga tiket bila menggunakan moda lain dengan tujuan yang sama.

Kepariwisataan di Indonesia merupakan penggerak perekonomian nasional yang potensial untuk

memicu pertumbuhan ekonomi. Sektor pariwisata nasional menghasilkan devisa terbesar kelima setelah migas, batubara, kelapa sawit dan karet.

Wisatawan domestik adalah warga negara suatu negara yang melakukan perjalanan wisata di dalam wilayah negara dimana dia tinggal, atau dapat disebut sebagai wisatawan yang melakukan perjalanan wisata dalam wilayah negaranya sendiri.

Jumlah wisatawan domestik yang melakukan perjalanan di dalam negeri pada enam bulan pertama tahun 2012 mencapai 105,95 juta orang, sementara pada tahun 2011 saat yang sama mencapai 105,85 juta orang, mengalami kenaikan 0,1%.

Target pemerintah sebanyak 245 juta wisatawan domestik telah mencapai 237 juta pada tahun 2012. Sehubungan hal tersebut, pada tahun 2013 pemerintah akan melaksanakan beberapa program kegiatan kepariwisataan untuk memenuhi target tersebut.

Dalam upaya menunjang kegiatan pemerintah di bidang kepariwisataan tersebut, salah satu upaya yang dilaksanakan di bidang transportasi udara adalah mengoperasikan penerbangan berbiaya murah atau disebut *Low Cost Carrier (LCC)*.

Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, pasal 97, menyatakan bahwa salah satu pelayanan oleh Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal adalah Pelayanan Dengan Standar Minimum (*No Frills*) atau dapat disebut *Low Cost Carrier (LCC)*.

Ciri utama dari penerbangan LCC adalah harga tiket yang terjangkau serta layanan terbang yang minimalis. Pada prinsipnya LCC merupakan bisnis jasa angkutan udara yang serba efisien dan sederhana, namun *safety* tetap merupakan hal yang utama.

LCC merupakan bisnis jasa angkutan udara yang memiliki ciri-ciri antara lain menghilangkan sistem lembaran tiket, menghilangkan penyediaan makanan (*no frills*), menghilangkan hiburan (film dan musik), penggunaan satu jenis pesawat, penerapan *outsourcing* dan kontrak untuk SDM *non-vital*, serta penjualan tiket secara langsung untuk menghilangkan *commission fee*.

Yogyakarta adalah daerah istimewa setingkat provinsi di Indonesia, terkenal di tingkat nasional dan internasional setelah pulau Bali. Kepariwisata sebagai sektor utama sangat signifikan mendukung kegiatan perekonomian terutama penyerapan tenaga kerja dan sumbangan untuk pembangunan daerah.

Untuk itu provinsi Yogyakarta berupaya untuk meningkatkan secara optimal kunjungan wisatawan domestik yang pada saat ini masih dirasa kurang.

Sehubungan uraian tersebut di atas, untuk mendorong peningkatan jumlah wisatawan domestik, perlu dilakukan suatu kajian mengenai "Peran Maskapai Penerbangan Berbiaya Murah Untuk Mendukung Peningkatan Jumlah Wisatawan Domestik".

Sektor pariwisata nasional merupakan salah satu dari lima sektor yang menyumbang devisa terbesar, sedangkan transportasi udara merupakan salah satu moda yang mendukung perkembangan pariwisata. Salah satu jenis pelayanan transportasi udara adalah dioperasikannya penerbangan dengan Standar Minimum atau disebut *Low Cost Carrier (LCC)*. Sehubungan hal tersebut disusun rumusan masalah "Bagaimana penerbangan berbiaya murah atau *Low Cost Carrier (LCC)* yang dioperasikan oleh maskapai penerbangan nasional dapat mendukung peningkatan jumlah wisatawan domestik".

Tujuan pengkajian ini adalah memberikan rekomendasi kepada maskapai nasional yang mengoperasikan penerbangan berbiaya murah untuk mendukung meningkatkan jumlah wisatawan domestik.

Manfaat pengkajian adalah rekomendasi untuk terselenggaranya penerbangan berbiaya murah yang dapat mendukung peningkatan jumlah wisatawan domestik.

TINJAUAN PUSTAKA

Dasar Hukum

Dasar hukum dalam pengkajian ini adalah :

1. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Dalam pasal 97 undang-undang tersebut dinyatakan bahwa pelayanan yang diberikan badan usaha angkutan udara niaga berjadwal dalam

menjalankan kegiatannya dapat dikelompokkan paling sedikit dalam :

- a. Pelayanan dengan standar maksimum (*full service*)
- b. Pelayanan dengan standar menengah (*medium service*) atau
- c. Pelayanan dengan standar minimum (*no frills*)

Pelayanan sebagaimana butir c di atas, adalah bentuk pelayanan minimum yang diberikan kepada penumpang selama penerbangan. Badan usaha angkutan udara niaga berjadwal dalam menetapkan kelas pelayanan sebagaimana dimaksud pada butir a,b,c harus memberitahukan kepada calon penumpang tentang kondisi dan spesifikasi pelayanan yang disediakan.

2. Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata.

Dalam pasal 3 undang-undang tersebut dinyatakan bahwa kepariwisataan berfungsi memenuhi kebutuhan jasmani, rohani, dan intelektual setiap wisatawan dengan rekreasi dan perjalanan serta meningkatkan pendapatan negara untuk mewujudkan kesejahteraan rakyat. Dalam pasal 14 disebutkan bahwa pariwisata meliputi antara lain jasa transportasi wisata. Sebagaimana diketahui, jasa transportasi wisata yang digunakan dalam melaksanakan perjalanan wisata dapat menggunakan transportasi darat, laut dan udara.

3. Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2000 tentang Angkutan Udara.

Dalam peraturan ini ditetapkan mengenai tarif (pasal 33) sebagai berikut : tarif angkutan udara niaga berjadwal terdiri atas tarif penumpang dan tarif kargo. Golongan tarif penumpang angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri meliputi : a. Tarif pelayanan ekonomi, berorientasi pada kepentingan dan kemampuan masyarakat luas. b. Tarif pelayanan non-ekonomi, berorientasi pada kelangsungan dan pengembangan usaha.

4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 9 Tahun 2002 tentang tarif Penumpang Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri Kelas Ekonomi.

Dalam keputusan ini ditetapkan tarif penumpang angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri kelas ekonomi untuk setiap rute penerbangan yang ada dengan berpedoman pada tarif dasar yang ditetapkan sesuai kelompok jarak (km). Tarif yang dimaksud di atas, belum termasuk PPN, iuran wajib PT. Persero Jasa Raharja, Asuransi Tambahan, dan tarif jasa pelayanan penumpang pesawat udara sesuai ketentuan yang berlaku.

5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 8 Tahun 2002 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Penumpang Angkutan Udara

Niaga Berjadwal Dalam Negeri Kelas Ekonomi.

Keputusan ini mengatur tentang penghitungan formula tarif penumpang angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri kelas ekonomi.

Definisi

Beberapa pengertian yang perlu diketahui dalam pengkajian ini adalah :

1. Angkutan udara niaga adalah angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran.
2. Rute penerbangan adalah lintasan pesawat udara dari bandar udara asal ke bandar udara tujuan melalui jalur penerbangan yang telah ditetapkan.
3. Maskapai LCC adalah maskapai penerbangan yang menerapkan tiket dengan harga murah (*Low Cost Carrier*) tanpa layanan *catering* atau *infotainment*.
4. Wisatawan adalah orang yang melakukan wisata mengunjungi tempat tertentu untuk tujuan rekreasi.
5. Wisatawan domestik adalah warga negara suatu negara yang melakukan perjalanan wisata di dalam wilayah negara dimana dia tinggal.
6. Usaha pariwisata adalah usaha yang menyediakan barang/jasa bagi pemenuhan kebutuhan wisatawan dan penyelenggaraan pariwisata.

Konsep Penerbangan Berbiaya Murah (*Low Cost Carrier*)

LCC merupakan tipe penerbangan yang spesifik yaitu strategi menurunkan biaya operasi (*operating cost*) dengan cara melakukan efisiensi *cost* di semua lini. *Airline* pada umumnya melakukan penambahan layanan yang memiliki *value added* misalnya dengan penambahan porsi/jenis makanan/minuman, penyediaan surat kabar atau majalah, hiburan selama penerbangan/*in-flight entertainment*, penjualan barang/*souvenir* dalam penerbangan, taksi gratis di bandara tujuan, dan sebagainya. Namun lain halnya dengan penerbangan LCC, dimana dilakukan eliminasi layanan maskapai tradisional yaitu dengan pengurangan menu makanan, reservasi yang semakin dibuat praktis dengan bantuan teknologi IT sehingga layanan terlihat sederhana dan cepat. Dengan layanan yang *minimize* ini berakibat dalam penurunan biaya operasi, efisiensi yang dilakukan mencakup mulai dari harga tiket yang murah, penerapan teknologi pesawat yang hemat bahan bakar, penerapan struktur biaya yang hemat, pemilihan rute yang efisien dan lain-lain. Namun demikian faktor *safety* tetap diutamakan untuk menjamin keselamatan penumpang sampai tujuan.

LCC dapat dikatakan redefinisi bisnis penerbangan dimana hanya tiket terjangkau untuk semua golongan masyarakat sehingga konsep ini dapat menjaring segmen pasar menengah ke bawah yang lebih banyak.

Low Cost Carrier atau disebut LCC dapat juga disebut *budget airlines* atau *no frills flight*. Beberapa maskapai penerbangan yang sukses menggunakan konsep LCC adalah Pacific South West Airlines di Amerika Serikat yang kemudian diikuti oleh South West Airlines. Sampai tahun 1990 South West Airlines telah dapat mencapai laba sekitar US 1 milyar dengan menerbangkan lebih dari 57 juta penumpang ke kota-kota di Amerika.

Dengan keberhasilannya mengangkut sejumlah penumpang tersebut menjadikan penumpang ekonomi relatif lebih banyak dibandingkan dengan penumpang kelas bisnis yang membutuhkan layanan mewah.

Beberapa perusahaan penerbangan di Asia yang menerapkan strategi LCC diantaranya adalah Air Asia, Tiger Airways, Sky Asia, Citylink, Lion Air dan lain-lain.

Pada umumnya maskapai penerbangan yang menerapkan konsep LCC memiliki ciri-ciri berikut :

1. Lembaran tiket konvensional diganti dengan secarik kertas berupa kupon untuk mereduksi ongkos cetak tiket.
2. Mereduksi penyajian makan, makan diperdagangkan disaat terbang. Tidak ada hiburan film atau musik.
3. Menggunakan satu tipe pesawat untuk meningkatkan utilisasi serta menekan biaya *training* dan *maintenance*.
4. Melakukan penanganan *ground handling* yang cepat.
5. Utilisasi jam terbang pesawat tinggi.
6. Melakukan ekspansi promosi besar-besaran.
7. Menggunakan bandara sekunder yang berbiaya murah dan tidak terlalu padat.
8. Penerapan pola penerbangan *point to point*, berjarak pendek, waktu *ground* di bandara sesingkat mungkin untuk memaksimalkan utilitas pesawat.
9. Tiket dijual langsung melalui internet untuk menghilangkan *commission fee*.
10. Penerapan *outsourcing* dan kontrak untuk SDM non-vital, dimana karyawan melakukan *multi role* dalam bekerja.

Perkembangan bisnis penerbangan kedepan masih menghadapi tantangan yang berat, dimana harga avtur yang terus meningkat merupakan komponen biaya yang paling besar dalam *total operating cost* disamping *maintenance* pesawat. Oleh karena itu, penghematan konsumsi *fuel* sangat sesuai diterapkan di Indonesia mengingat kecenderungan penumpang akan memilih maskapai dengan harga tiket murah. Dalam hal ini, besar kemungkinan hanya maskapai dengan pola LCC yang lebih mampu bertahan dibandingkan maskapai dengan pola layanan tradisional.

Wisatawan Domestik di Indonesia

Wisatawan domestik adalah wisatawan yang melakukan perjalanan wisata dalam batas wilayah negaranya sendiri. Wisatawan ini melakukan perjalanan wisata minimal 24 jam.

Pasar wisatawan domestik memiliki peran strategis di bidang

Salah satu yang perlu diperhatikan adalah bahwa peningkatan wisatawan domestik terkait dengan ekonomi masyarakat luas. Naiknya harga kebutuhan hidup bila tidak diimbangi dengan perbaikan penggajian dan tersedianya lapangan kerja baru bagi masyarakat tentunya akan memperlemah daya beli

Tabel 1. Perkembangan Wisatawan Domestik di Indonesia Tahun 2007 – 2012

Tahun	Perjalanan (000)	Rata-rata Perjalanan (Kali)	Pengeluaran Perjalanan (Rp. 000)	Total Perjalanan (Trilyun Rp)
2007	222.389	1.93	489,95	108,96
2008	225.041	1.92	547,33	123,17
2009	229.731	1.92	600,30	137,91
2010	234.377	1.92	641,76	150,41
2011	236.752	1.94	662,68	156,89
2012*	53.868	1.95		

Sumber : Pusdatin *) Data Sementara

kepariwisataan Indonesia. Potensinya sangat besar, meliputi 230 juta penduduk.

Wisatawan domestik menjadi segmen yang memberikan kontribusi bagi industri pariwisata Indonesia karena tersebar luas di seluruh daerah, tidak menumpuk seperti pola distribusi wisatawan asing yang terkonsentrasi di Bali.

Hal di atas menjadi salah satu alasan mengapa bisnis pariwisata dengan dukungan usaha mikro, kecil dan menengah bisa *survive* pada masa paceklik. Bisnis akomodasi, travel, transportasi, souvenir, makanan/minuman, tempat hiburan dan lain-lain merupakan efek lain yang disumbangkan oleh wisatawan domestik.

masyarakat termasuk daya beli untuk berwisata. Apalagi pada saat bersamaan biaya transportasi dan biaya lain ikut naik.

Pada saat ini di Indonesia cuti berwisata atau hak melakukan perjalanan untuk menikmati liburan masih belum menjadi kebutuhan utama bagi sebagian besar masyarakat yang sebagian besar masih memikirkan kehidupan sehari-hari.

Di negara Singapura atau Malaysia dimana beberapa tahun belakangan negara tersebut melakukan promosi untuk meningkatkan kunjungan wisatawan domestiknya dimana berlainan dengan di Indonesia, kemampuan dan daya beli masyarakatnya sudah cukup baik.

Namun melihat perkembangan wisatawan domestik di Indonesia tahun 2007 sampai dengan tahun 2012 terlihat terjadi peningkatan setiap tahunnya meskipun tidak terlalu signifikan seperti pada tabel 1.

METODOLOGI

Metode Pengumpulan dan Pengolahan Data

Dua jenis data yang dikumpulkan adalah data primer dan sekunder. Data primer diperoleh melalui observasi dan wawancara serta penyebaran kuesioner kepada responden yang telah ditetapkan berdasarkan kemampuannya memberikan tanggapan untuk mendukung analisis.

Data sekunder diperoleh melalui instansi terkait serta studi kepustakaan yang bersumber pada literatur, dokumen, peraturan, laporan berkala serta penelitian sejenis.

Data dan informasi yang terkumpul dari hasil survei lapangan akan diolah secara bertahap, dimulai dari verifikasi, kompilasi data dan akhirnya komputasi data yaitu menuangkan seluruh hasil kompilasi kedalam format komputer.

Teknik Analisis Data

Seluruh data yang telah dituangkan dalam format computer akan dianalisis dengan cara deskriptif kualitatif. Tujuan analisis deskriptif adalah membuat deskripsi, memuat gambaran secara sistematis, faktual dan akurat atas seluruh fakta yang

ada untuk mengetahui hal-hal yang tidak dapat terukur dengan pasti. Analisis komparatif dilakukan untuk mengetahui seberapa jauh suatu konsep diimplementasikan di lapangan.

ANALISA DAN PEMBAHASAN

Profil Bandar Udara Adisutjipto-Yogyakarta

Bandar Udara Adisutjipto-Yogyakarta merupakan Bandar udara kelas 1 B yang dikelola oleh PT Angkasa Pura I (Persero). Bandar udara ini berjarak 9 km dari pusat kota Yogyakarta, berstatus *enclave civil* dengan jam operasi 15 jam dari pukul 06.00 sampai dengan 21.00 WIB.

Panjang landasan pada saat ini 2.200 m x 45 m, Bandar udara ini tidak memiliki RESA, terdapat obstacle gunung Boko.

Spesifikasi bandar udara

Tersedia terminal penumpang internasional dan domestik, terminal kargo internasional dan domestik, area check-in, lahan parkir untuk mobil dan sepeda motor.

PKP-PK di bandar udara ini menduduki peringkat VII, melayani pengoperasian 9 airlines dengan 110 pergerakan per hari (domestik dan internasional) sedangkan penerbangan militer mencapai ± 108 pergerakan per hari.

Pada saat ini penumpang per hari telah mencapai + 13.500 orang (datang dan berangkat) dengan menggunakan tipe pesawat terbesar

adalah B 737-900 ER, B 737-800 NG dan A 319/20.

Transportasi darat yang tersedia dari dan ke bandar udara ini adalah kereta api, Trans Yogya, bus DAMRI, taxi dan mobil rental.

Dari tabel 2, terlihat bahwa dari tahun ke tahun Bandar Udara Adisutjipto-Yogyakarta mengalami perkembangan yang cukup baik dilihat dari pergerakan pesawatnya, penumpang dan kargo yang diangkut. Dalam kurun waktu 5 tahun, kenaikan rata-rata untuk pergerakan pesawat mencapai 20,16%, untuk penumpang mencapai 12,90% dan kargo sebesar 6,90%.

segmen menengah ke bawah yang lebih luas.

Singkatnya penerbangan berbiaya murah merupakan bisnis jasa angkutan udara dengan pelayanan yang serba efisien, sederhana dan ringkas, namun yang menyangkut masalah *safety* tetap merupakan hal utama dan diprioritaskan.

Beberapa maskapai penerbangan nasional yang pada saat ini menerapkan LCC pada kenyataannya hanya menawarkan harga murah namun belum sepenuhnya mendukung prinsip-prinsip LCC.

Penerapan LCC oleh maskapai nasional pada dasarnya sangat menguntungkan bagi konsumen.

Tabel 2. Lalu Lintas Udara di Bandar Udara Adisutjipto-Yogyakarta Tahun 2007 – 2012

No	Tahun	Pesawat	Penumpang	Kargo	% Kenaikan Rata-Rata
1	2007	22.559	2.598.549	10.528	Pesawat : 20,16
2	2008	24.150	2.793.769	11.628	Penumpang : 12,90
3	2009	37.894	3.368.228	11.209	Kargo : 6,90
4	2010	46.457	3.690.350	12.307	
5	2011	51.216	4.291.646	12.850	
6	2012	53.256	4.744.796	14.581	

Sumber : Bandara Adisutjipto-Yogyakarta

Pelaksanaan Penerbangan LCC oleh Maskapai Penerbangan di Indonesia

Penerbangan berbiaya murah atau dikenal dengan istilah *Low Cost Carrier* (LCC) merupakan penerbangan yang memiliki ciri utama yaitu harga tiket yang terjangkau dengan pelayanan yang minimalis. Produk yang ditawarkan berprinsip penerapan biaya rendah untuk menekan pengeluaran operasional dalam upaya menjaring

Mereka akan memilih transportasi udara yang berbiaya murah dan cepat dibandingkan dengan moda lain yang membutuhkan waktu lebih lama dan sering harga tiketnya lebih mahal.

Melihat kondisi ini, semua orang dapat menggunakan pesawat udara dengan harga yang terjangkau. Namun perkembangan bisnis penerbangan berbiaya murah masih menghadapi tantangan mengingat

avtur masih berfluktuasi harganya yang merupakan komponen biaya paling besar dalam *total operating cost* disamping *maintenance* pesawat.

Pada umumnya kecenderungan masyarakat memilih maskapai yang menawarkan harga murah sehingga untuk masa mendatang, sangat mungkin hanya maskapai dengan pola LCC yang mampu bertahan dibandingkan maskapai dengan pola layanan konservatif.

Bandar Udara Adisutjipto-Yogyakarta merupakan bandar udara internasional kelas I B, melayani 13 maskapai penerbangan komersil sebagai berikut : Indonesia Air Asia, Citylink, Enggang Air, Express Air, PT Garuda Indonesia, PT Lion Air, PT Merpati Nusantara, PT Pelita Air, PT Pudjiastuti, PT Sriwijaya Air, PT Susi Air, PT Transindo, dan PT Wings Air.

Dari keseluruhan maskapai penerbangan besar dan kecil yang tersebut di atas, hanya 3 (tiga) yang mengoperasikan penerbangan berbiaya murah/LCC yaitu PT Lion Air, PT Citylink sebagai anak perusahaan PT Garuda Indonesia dan PT Indoensia Air Asia. Maskapai penerbangan internasional yang menyelenggarakan penerbangan LCC dari Bandar Udara Adisutjipto-Yogyakarta adalah PT. Air Asia.

Keempat maskapai penerbangan tersebut, yang paling banyak mengoperasikan rute dengan konsep LCC adalah PT Lion Air dengan 6 (enam) rute, 14 kali per minggu, diikuti selanjutnya oleh PT Indonesia Air Asia, mengoperasikan 4 rute

dengan frekuensi antara 1 sampai dengan 3 kali per hari. Citylink mengoperasikan 2 rute ke Jakarta dan Balikpapan 7 kali per minggu.

Tipe pesawat yang digunakan untuk penerbangan LCC pada umumnya adalah Boeing dan Airbus yaitu Boeing 300, Airbus 300, Airbus 320, Boeing 733, 734, 738, 739.

Alokasi seat untuk setiap penerbangan LCC adalah sebagai berikut:

1. Citylink, menyediakan 142 seat rata-rata terisi 80% per pesawat.
2. Indonesia Air Asia, menyediakan 60 sampai dengan 70% dari total kapasitas pesawat yaitu 180 seats.
3. Lion Air menyediakan untuk setiap tipe pesawat sebagai berikut :
 - a. B 739-900 - 213 seat
 - b. B 738-800 - 180 seat
 - c. ATR 72 - 500 - 72 seat

Rata-rata terangkut 2.500 orang per hari.

Dari ketiga maskapai penerbangan yang mengoperasikan LCC tersebut, menyatakan bahwa mereka pernah dilibatkan dalam kegiatan kepariwisataan antara lain pada peringatan sekatenan dan *event-event* kedaerah lain, kunjungan ke obyek-obyek wisata yang terkenal (Candi Borobudur dan Prambanan) dan lain-lain.

Penerbangan LCC di Bandar Udara Adisutjipto-Yogyakarta dioperasikan pada jam-jam yang bervariasi oleh maskapai yang bersangkutan. Untuk maskapai Lion Air dilakukan sesuai jadwal slot, untuk PT Indonesia Air Asia dioperasikan antara pukul 06.30

sampai dengan 17.20 WIB, sedang untuk PT Citylink dioperasikan setelah pukul 18.00.

Penerbangan LCC menggunakan apron yang sama dengan penerbangan berjadwal lainnya.

Dalam penerbangan LCC yang dilaksanakan di Indonesia, ada beberapa penentuan untuk kelas yang diberlakukan.

PT Lion Air memberlakukan perbedaan kelas dalam satu penerbangan LCC, PT Air Asia Indonesia memberlakukan kelas yang sama dalam penerbangan LCC, demikian juga PT Citylink, memberlakukan kelas yang sama dalam penerbangan LCC.

Setiap maskapai penerbangan memberlakukan tarif yang berbeda-beda untuk penerbangan LCC.

1. PT Citylink memberlakukan tarif penerbangan LCC sama dengan tarif kelas ekonomi.
2. PT Indonesia Air Asia memberlakukan tarif penerbangan LCC sama dengan tarif kelas ekonomi.
3. PT Lion Air memberlakukan tarif penerbangan LCC sesuai permintaan pasar, artinya tarif bisa di atas atau dibawah tarif kelas ekonomi.

Dalam memberikan pelayanan/*service* dalam penerbangan LCC, terlihat perbedaan pada tiga maskapai penerbangan sebagai berikut :

1. PT Citylink tidak memberikan *service* makanan apapun selama penerbangan, kecuali aqua cup.

2. PT Indonesia Air Asia tidak memberikan *service* makan. Ada penjualan makanan, minuman dan *merchandising* di pesawat.

3. PT Lion Air, tidak memberikan *service* makanan sesuai standar.

Beberapa saran dan masukan dari maskapai penerbangan terkait penerbangan LCC dalam upaya peningkatan jumlah wisatawan domestik adalah sebagai berikut :

1. Menyelenggarakan promosi wisata melalui maskapai penerbangan.
2. Mempromosikan *event-event* yang menarik bekerjasama antara pihak Pemda dan penyelenggara bandar udara.
3. Bekerja sama dengan pihak maskapai penerbangan dalam penyelenggaraan kegiatan pariwisata.

Penyelenggara Bandar Udara

PT Angkasa Pura I (Persero) pada dasarnya sangat mendukung upaya pemerintah dalam meningkatkan jumlah wisatawan domestik melalui transportasi udara berbiaya murah (LCC).

Penyelenggaraan penerbangan LCC oleh maskapai penerbangan selalu mendapat respon yang baik dari penyelenggara bandar udara terutama pada even-even tertentu misalnya hari raya keagamaan, tahun baru, upacara adat kedaerahan, dan lain-lain.

Bentuk respon dan keikutsertaan mensukseskan program pemerintah tersebut berupa pemberian *welcome drink*, kalungan bunga, pemberian setangkai mawar kepada wisatawan

yang tiba, *welcome dance*, pagelaran kesenian, dan lain-lain yang diselenggarakan di lobby kedatangan bandara Adisutjipto.

Penyelenggara bandar udara juga telah bekerjasama dengan dinas pariwisata Daerah Istimewa Yogyakarta dalam mengirim misi kesenian daerah ke luar negeri.

Beberapa kegiatan keikutsertaan penyelenggara bandar udara dalam menghidupkan pariwisata adalah :

mengenalkan prosesi JAMAS (adat Jawa).

Pada saat ini manajemen bandar udara telah mengoperasikan *information mobile*, dimana petugas informasi pria dan wanita yang berpakaian tradisional daerah mendatangi penumpang di lobby kedatangan untuk memberikan informasi baik yang menyangkut transportasi, makanan tradisional, kesenian, daerah-daerah wisata, dan sebagainya.

Tabel 3. Rekap Jawaban Kuesioner Maskapai Penerbangan Yang Menerapkan LCC Dari Bandara Adisutjipto-Yogyakarta.

NO	PERTANYAAN	JAWABAN		
		PT Lion Air	PT City Link	Indonesia Air Asia
1.	Rute Penerbangan LCC	• Denpasar • Balikpapan • Jakarta • Surabaya • Banjarmasin	• Balikpapan • Jakarta	• Denpasar • Soekarno-Hatta • Pontianak • Pangkalan Bun
2.	Frekuensi Penerbangan Setiap Rute	14 kali/ minggu	7 kali/minggu	• DPS 7 kali/ minggu • Soetta 21 kali/minggu • Pontianak 14 klai/minggu • Pangkalan Bun 7 kali/minggu
3.	Tipe Pesawat	Boeing 733, 734, 738 dan 739	Boeing 300 Airbus 300	Airbus 320
4.	Jumlah <i>Seat</i> Tersedia	B-737 = 213 B-738 = 180	142	70% dari total kapasitas pesawat (180 <i>seats</i>).
5.	Jam penerbangan	Sesuai slot	Sore jam 18.00	06.30 s/d 17.20 sesuai slot.
6.	Perbedaan Kelas dalam Penerbangan LCC	Ada perbedaan kelas dalam penerbangan	Tidak ada	Tidak ada
7.	Tarif	Tarif sesuai mekanisme pasar	Tarif sesuai kelas ekonomi	Tarif sesuai kelas konomi dan promo dibawah kelas ekonomi.
8.	Pelayanan selama penerbangan	Diberikan sesuai standar pelayanan	<i>No meals service /no frills</i>	• <i>No frills</i> • <i>Inflight sale</i>

Sumber : Maskapai penerbangan di Bandara Adisutjipto

mengenalkan musik/gamelan,
mengenalkan cara membatik dan

Tabel 4. Jumlah *Seat* Tersedia/Terpakai Penerbangan LCC Bandara Adisutjipto-Yogyakarta

No	Operator	Jumlah Penerbangan/Minggu	Jumlah <i>Seat</i> Tersedia	Rata-rata L/F	Jumlah <i>Seat</i> Terpakai/Minggu
1.	PT Lion Air	84	13.020	85%	11.067
2.	PT City Link	14	142 x 14 = 1988	80%	1.590
3.	PT Indonesia Air Asia	49	180 x 49 = 8820	70%	6.174

Sumber : Maskapai penerbangan melalui pengolahan. Per Maret 2013

Tabel 5. Estimasi Jumlah Wisatawan Domestik Yang Menggunakan Pesawat Udara LCC Tujuan Daerah Istimewa Yogyakarta

No	Operator	Jumlah <i>Seats</i> Terpakai/Bulan	Estimasi Jumlah Wisatawan Domestik/Bulan	Keterangan
1.	PT Lion Air	44.268	1.328	3% dari seluruh <i>seats</i>
2.	PT City Link	6.360	190	terpakai adalah wisatawan
3.	PT Indonesia Air	24.696	740	

Keterangan : Data Per Maret 2013

Sumber : Data primer (Pengamatan dan Wawancara) dan data sekunder.

Dari tabel di atas, terlihat bahwa PT Lion Air menduduki peringkat paling tinggi dalam mengangkut wisatawan ke Yogyakarta menggunakan pesawat udara LCC. Peringkat kedua adalah PT Indonesia Air dan disusul PT City Link.

Tabel 6. Perbandingan Konsep Penerbangan LCC dan Penerapan LCC di Indonesia

No	Konsep Penerbangan LCC	Penerapan LCC di Indonesia
1.	Tidak ada perbedaan kelas dalam satu penerbangan sehingga biaya desain interior dan <i>setting seat</i> jadi murah.	Masih terdapat perbedaan kelas dalam satu penerbangan.
2.	Kapasitas penumpang lebih banyak dari kapasitas penumpang <i>full service</i> .	Kapasitas penumpang lebih banyak dari kapasitas penumpang <i>full service</i> .
3.	Menggunakan armada pesawat dengan tipe yang sama.	Masih menggunakan berbagai tipe pesawat.
4.	Menggunakan pesawat baru/umur pesawat masih muda.	Relatif sudah menggunakan pesawat baru.
5.	Menerapkan pola tarif yang sederhana pada satu tarif.	Belum menerapkan tarif yang sama.
6.	Tidak menggunakan sistem penomoran tempat duduk.	Masih menggunakan sistem penomoran tempat duduk.

7.	Tidak memebrikan layanan catering (<i>no frills</i>)	<i>No frills</i> (hanya air mineral)
8.	Terbang pada jam-jam sepi.	Masih sesuai <i>slot time</i> yang ditentukan.
9.	Proses pembelian tiket sangat sederhana.	Tiket berupa lembaran kertas.
10.	Menerapkan skema <i>fuel hedging</i>	Belum menerapkan <i>fuel hedging</i>
11.	Penerbangan berjarak pendek, <i>point to point</i> , kurang dari dua jam penerbangan.	Sudah diterapkan
12.	Penanganan <i>ground handling</i> seefisien mungkin.	Sudah diterapkan
13.	Maskapai penerbangan melakukan promosi dan melakukan <i>direct sales</i> .	Belum diterapkan
14.	Menerapkan <i>outsourcing</i> dan karyawan kontrak untuk SDM <i>Non-Vital</i> .	Sudah diterapkan
15.	Menggunakan terminal khusus LCC.	Belum sepenuhnya diterapkan.

Sumber : Pengolahan data

Dari tabel tersebut di atas, terlihat bahwa beberapa butir konsep LCC belum dijalankan secara penuh oleh maskapai penerbangan nasional diantaranya yaitu :

1. Masih ada perbedaan kelas dalam satu penerbangan, sehingga biaya desain interior dan kursi pesawat belum dapat dihemat.
2. Belum menggunakan armada pesawat dengan tipe yang sama sehingga belum dapat menghemat biaya pelatihan untuk *air crew* dan *ground crew* serta biaya perawatan.
3. Belum diterapkan pola tarif yang sama yaitu pada satu tarif dengan *discount* hingga 90%.
4. Masih menggunakan penomoran tempat duduk, sehingga belum dapat menghemat waktu boarding.
5. Maskapai nasional LCC masih terbang sesuai *slot time* yang ditentukan sehingga belum dapat mengurangi waktu tunda akibat kepadatan lalu lintas udara dan belum memanfaatkan biaya landing yang murah.

6. Belum menerapkan *fuel hedging*, meskipun hal ini merupakan hal yang utama harus dilakukan karena bahan bakar adalah komponen terbesar dari biaya operasi, perbaikan struktur biaya bahan bakar akan sangat berpengaruh pada keseluruhan biaya operasi.

7. Maskapai penerbangan LCC belum menggunakan terminal khusus yang disediakan untuk operasional LCC.

Tanggapan Wisatawan Domestik Sebagai Penumpang Pesawat Udara Terhadap Pelaksanaan Penerbangan LCC.

Dalam kajian, wisatawan domestik yang diminta tanggapannya bervariasi dari segi umur dan pekerjaannya. Jumlah yang valid sebesar 93. Rata-rata mereka sudah pernah menggunakan penerbangan LCC baik untuk berwisata maupun tujuan lain. Mereka mendapatkan tiket penerbangan LCC melalui internet dan biro perjalanan dengan cara mudah.

Dalam penerbangan, pelayanan yang diterima menyangkut sikap dan

perilaku *crew* pesawat dirasakan cukup baik, meskipun tidak mendapatkan *service meals*.

Pada umumnya harga tiket yang dibeli tidak terlalu mahal, masih berkisar pada tarif kelas ekonomi Rute Jakarta - Yogyakarta yang ditetapkan sebesar Rp. 560.000,- namun sebagian sampel menginginkan tarif LCC Rute Jakarta-Yogyakarta sebesar 70% dari tarif kelas ekonomi.

Ketika ditawarkan menggunakan penerbangan LCC khusus untuk perjalanan wisata, mereka sangat setuju dengan syarat bahwa penerbangan tersebut benar-benar bertarif murah dan tepat waktu. Para wisatawan sangat berharap ada penerbangan berbiaya murah menuju tempat/lokasi wisata yang terkenal di Indonesia misalnya ke Bunaken, Raja Ampat, Bali dan lain-lain.

Ada beberapa masalah yang dihadapi wisatawan domestik, beberapa hal yang kurang menyenangkan diantaranya adalah bahwa tidak dapat menemukan secara mudah informasi mengenai rute-rute transportasi darat, hotel dengan kelas yang berbeda (hotel berbintang sampai kelas melati), tempat-tempat kuliner yang mudah terjangkau, sampai pada kekecewaan para wisatawan terhadap para pedagang *souvenir*.

Dari pengamatan dan wawancara yang dilakukan, wisatawan domestik menghabiskan waktunya antara 1 sampai dengan 3 hari (43%), 4 sampai dengan 7 hari (12%) dan lebih dari 7 hari (6%).

Wisatawan domestik pada umumnya melakukan perjalanan pada hari besar keagamaan, selanjutnya pada akhir pekan, dan pada hari libur nasional.

Mereka bepergian secara berombongan dari klub atau instansi masing-masing dan bepergian bersama keluarga. Dari jawaban pertanyaan yang diajukan sebagian besar orang menyenangi perjalanan dengan pesawat pada sekitar jam 10.00 s/d 12.00.

Beberapa masukan dan saran dari para wisatawan domestik adalah sebagai berikut:

1. Masyarakat melakukan perjalanan wisata dengan tujuan bersenang-senang, diharapkan pihak maskapai penerbangan dapat memberikan kenyamanan dan pelayanan yang baik disamping terselenggaranya kemandirian dan keselamatan penerbangan.
2. Agar frekuensi penerbangan LCC dapat ditambah terutama pada saat liburan terutama untuk kota-kota di Pulau Jawa.
3. Diharapkan harga tiket penerbangan LCC benar-benar murah dan berada dibawah tarif kelas ekonomi.
4. Penerbangan LCC harus tetap memenuhi ketepatan waktu (OTP).
5. Agar selama penerbangan LCC diberikan informasi untuk wisatawan seputar daerah tujuan wisata, transportasi yang tersedia, hotel dan restoran yang ada dan sebagainya.

Tabel 7. Rekap Tanggapan Wisatawan Domestik Sebagai Penumpang Pesawat Udara Atas Pelaksanaan Penerbangan LCC.

No	Pertanyaan	Jawaban	Jumlah
1.	Profil	Umur a. 18 s/d 25 tahun b. Di atas 25 tahun Pekerjaan a. PNS b. Swasta c. ABRI d. Pensiun e. Mahasiswa	44 49 12 58 4 7 11
2.	Cara mendapatkan tiker	a. Melalui internet b. Biro perjalanan c. Langsung ke <i>counter</i>	62 20 11
3.	Pelayanan selama penerbangan	a. Biasa b. Baik c. Sangat baik	31 54 8
4.	Harga tiket yang dibayarkan	a. Murah b. Sedang c. Mahal	23 32 38
5.	Tarif Kelas ekonomi angkutan udara Jakarta-Yogyakarta yang ditetapkan Pemerintah sebesar Rp. 560.000,- Berapa harga tiket yang diinginkan.	a. Rp. 392.000 (70%) b. Rp. 336.000 (60%) c. Rp. 280.000 (50%)	38 28 27
6.	Setujukah bila dioperasikan penerbangan LCC khusus untuk perjalanan wisata.	a. Setuju b. Tidak Setuju c. Tidak Tahu	93 - -
7.	Daerah kunjungan wisata yang menarik menurut anda.	a. Danau Toba b. Raja Ampat c. Mataram/NTB d. Bali e. Toraja f. Bunake	21 20 15 15 10 12
8.	Masalah yang menjadi hambatan yang tidak menyenangkan bagi wisatawan domestik.	a. Keluhan hotel b. Keluhan makanan c. Keluhan transportasi d. Keluhan penjual barang/souvenir	2 4 6 2
9.	Setelah Yogyakarta, apakah akan melanjutkan wisata ke kota lain?.	a. Ya b. Tidak	18 75
10.	Total hari kunjungan wisata anda di Yogyakarta	a. 1 s/d 3 hari b. 4 s/d 7 hari c. Lebih dari 7 hari	40 12 6
11.	Rencana perjalanan wisata anda dilakukan pada	a. Hari biasa b. Hari libur nasional c. Akhir pekan d. Hari besar (lebaran/ natal dsb).	7 12 32 40
12.	Pada Umumnya perjalanan wisata anda dilakukan secara.	Rombongan a. Minimal 10 orang b. Lebih dari 10 orang Keluarga a. 3 s/d 5 orang b. Lebih dari 5 orang	22 11 18 31
13.	Waktu penerbangan yang cocok untuk anda.	a. Pukul 05.00 s/d 07.00 b. Pukul 07.00 s/d 10.00 c. Pukul 10.00 s/d 12.00 d. Setelah pukul 12.00	4 15 30 26

Sumber : Hasil pengolahan

Perkembangan Jumlah Wisatawan Domestik di Daerah Istimewa Yogyakarta

Yogyakarta selain sebagai kota pelajar merupakan juga kota/daerah tujuan wisata yang cukup terkenal di Indonesia.

Dari tahun ke tahun, wisatawan domestik di Yogyakarta mengalami kenaikan, namun tidak terlalu signifikan seperti terlihat pada tabel 8 berikut.

Dari tabel 9, terlihat bahwa pertumbuhan jumlah wisatawan domestik dari tahun 2007 sampai dengan 2011 sangat fluktuatif, dimana pada tahun 2008 hanya naik 0,86% dari tahun sebelumnya yang mencapai 36,99%. Demikian juga pada tahun 2010 mengalami penurunan yang signifikan setelah sebelumnya naik 11,29% pada tahun 2009.

Tabel 8. Perkembangan Wisatawan Domestik Di Propinsi Yogyakarta Tahun 2007 – 2011

No.	Tahun	Hotel Bintang	Hotel Melati	Jumlah
1.	2007	587.893	558.304	1.146.197
2.	2008	596.292	559.805	1.156.097
3.	2009	645.552	641.013	1.286.565
4.	2010	663.189	640.948	1.304.137
5.	2011	667.792	770.337	1.438.129

Sumber : Dinas Pariwisata Propinsi D.I. Yogyakarta

Tabel 9. Pertumbuhan Kunjungan Wisatawan Domestik Di Propinsi Yogyakarta Tahun 2007 – 2011

No.	Tahun	Wisatawan Domestik	Pertumbuhan (%)	Keterangan
1.	2007	1.146.197	36,99	Wisatawan domestik melalaui darat, laut dan udara
2.	2008	1.156.097	0,86	
3.	2009	1.286.565	11,29	
4.	2010	1.304.137	1,37	
5.	2011	1.438.129	11,78	

Sumber : Dinas Pariwisata Propinsi D.I. Yogyakarta, Tahun 2011

Dari tabel 8 di atas, terlihat bahwa penggunaan hotel berbintang dan hotel melati berimbang jumlahnya, dimana pangsa pasar kedua kelas hotel tersebut juga masing-masing 50%, kecuali pada tahun 2011 dimana hotel melati lebih diminati oleh wisatawan domestik.

Dari data yang diperoleh, wisatawan rata-rata tinggal di hotel selama 2 (dua) hari.

Beberapa obyek wisata di Daerah Istimewa Yogyakarta yang terkenal dan menjadi tujuan wisatawan antara lain :

- Keraton Yogyakarta
- Pura Pakualam
- Kasongan (Keramik)
- Candi Prambanan
- Kota Gede (Perak)
- Agrowisata Buah Naga
- Candi Sambisari
- Kaliurang dll.

Tempat-tempat tersebut di atas, dapat dicapai dengan berbagai kendaraan, tersedia taksi dalam/luar kota, Trans Yogya, kereta api yang melintas di tengah kota, bus umum Pramex, andong dan becak (untuk jarak dekat) serta ojek.

Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta juga merupakan tempat wisata kuliner yang sangat beragam, karena tidak saja tersedia makanan khas daerah tersebut tapi juga terdapat jenis-jenis kuliner dari seluruh nusantara maupun mancanegara tersedia di lokasi-lokasi kuliner yang disediakan untuk kelas atas, kelas menengah maupun kelas bawah.

Upaya Peningkatan Jumlah Wisatawan Domestik Melalui Pelaksanaan Penerbangan Berbiaya Murah.

Penerbangan berbiaya murah atau disebut juga *Low Cost Carrier (LCC)* telah dioperasikan oleh tiga maskapai penerbangan nasional di Indonesia, meskipun belum sepenuhnya memenuhi konsep penerbangan LCC yang berlaku di dunia internasional.

Penerbangan LCC di Indonesia pada dasarnya banyak diminati banyak orang, pada saat ini cenderung dari golongan menengah

kebawah. Banyak dari masyarakat bawah sudah dapat menikmati perjalanan menggunakan pesawat udara ke hampir seluruh kota-kota di Indonesia.

Indonesia merupakan Negara kepulauan dengan 33 propinsi yang berpenduduk sekitar 230 juta jiwa, terdiri dari berbagai suku.

Salah satu sumber pendapatan daerah/propinsi adalah dari industri pariwisata yang memberikan kontribusi dari wisatawan baik wisatawan domestik maupun wisatawan mancanegara.

Dari data yang ada, wisatawan domestik merupakan potensi yang besar dalam meningkatkan sumber pendapatan daerah.

Transportasi merupakan moda yang digunakan untuk melakukan perjalanan dengan maksud apapun. Dalam kajian ini yang dibahas adalah transportasi udara sebagai moda untuk mendukung peningkatan jumlah wisatawan domestik.

Dilihat dari segi ekonominya, wisatawan domestik di Indonesia terbagi atas dua bagian, yaitu wisatawan domestik kelas menengah keatas dan wisatawan domestik kelas menengah kebawah.

Wisatawan domestik menengah keatas merupakan wisatawan yang memiliki cukup modal uang untuk melakukan perjalanan wisata, membuat program wisata secara berkala, dan sudah menjadi kebutuhannya untuk berwisata. Golongan ini meskipun berada pada tingkat ekonomi yang mapan, namun mereka masih memperhitungkan hal-

hal yang efisien dalam setiap pengeluaran uangnya sebagai contoh golongan ini menjadwalkan perjalanan wisatanya jauh-jauh hari (dua/tiga bulan sebelumnya) dengan harapan dapat memperoleh tiket penerbangan murah/promo, mendapatkan hotel berkelas dengan harga diskon dan sebagainya. Golongan ini juga menduduki peringkat untuk lama waktu tinggal di suatu tempat/kota, dan menyumbang untuk pembelian barang-barang/belanja sehari-hari cukup besar, sehingga dapat menghidupkan golongan pedagang, toko, pengusaha restoran dan lain-lain.

Golongan wisatawan domestik menengah keatas meskipun masih menginginkan tiket yang berharga murah, namun mereka menuntut pelayanan yang optimal dalam penerbangan karena mereka merasa menjadi wisatawan yang melakukan perjalanan untuk bersenang-senang,

Sebagian besar wisatawan domestik kelas menengah keatas menggunakan pesawat udara untuk perjalanannya, sebagian lagi menggunakan mobil pribadi dan kereta api yang berkelas.

Wisatawan domestik menengah kebawah, pada umumnya wisatawan ini melakukan perjalanan ke obyek-obyek wisata yang tidak terlalu jauh dari kota asalnya, transportasi yang digunakan adalah pesawat udara, kereta api kelas ekonomi, bus umum dan kendaraan pribadi. Mereka bepergian bersama keluarga dan rombongan.

Kelompok wisatawan ini tidak terlalu lama tinggal di suatu kota wisata, banyak dari mereka yang pulang pada hari yang sama, paling lama mereka tinggal adalah 2 (dua) hari, dan tinggal di hotel-hotel kelas melati dan penginapan yang dikelola perorangan. Kelompok ini juga tidak membelanjakan uangnya terlalu banyak, namun karena secara umum jumlahnya relatif banyak, maka jumlah uang yang mereka keluarkan akan sangat berpengaruh pada kehidupan sektor usaha kecil pendukung pariwisata.

Kedua golongan wisatawan domestik ini sangat antusias dengan adanya penerbangan LCC khusus untuk berwisata. Mereka berharap Pemerintah dan maskapai penerbangan dapat bekerja sama merealisasikannya. Harapan mereka, penerbangan LCC benar-benar penerbangan yang murah dan menyenangkan.

Dari masukan wisatawan domestik tujuan Yogyakarta yang menggunakan pesawat udara, mereka menginginkan tarif LCC adalah 70% dari tarif kelas ekonomi, selanjutnya sebagian lagi berharap tarif LCC sebesar 60% dari tarif ekonomi dan golongan terakhir ingin tarif LCC adalah 50% dari tarif ekonomi.

Beberapa kemudahan yang diinginkan oleh wisatawan domestik terkait diselenggarakannya penerbangan LCC adalah :

1. Tiket mudah diperoleh baik melalui internet atau loket-loket resmi dan benar-benar murah.

2. Mempertahankan OTP/ketepatan waktu keberangkatan.
3. Rute penerbangan LCC untuk wisatawan hendaknya ke daerah tujuan wisata (DTW) yang terkenal dan diminati banyak orang.
4. Pihak bandar udara dan maskapai penerbangan memberikan informasi yang jelas dan mudah didapat/dilihat terkait penerbangan LCC ke DTW.
5. Karena penerbangan wisata, maka layanan *in flight (meals service)* tetap ada.
6. Penerbangan LCC dilakukan terutama pada hari-hari libur, sehingga peminatnya cukup banyak dan akan meningkatkan pangsa pasar maskapai penerbangan.
7. Penerbangan LCC untuk tujuan wisata hendaknya dapat dilakukan pada pagi atau siang hari, sehingga akan tiba di DTW masih siang, sehingga memudahkan wisatawan melanjutkan perjalanan ke tempat tujuan.
8. Tetap mengutamakan keamanan dan keselamatan penerbangan.

KESIMPULAN DAN SARAN

Dari pengumpulan dan pengolahan data serta pembahasan yang telah dilakukan dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut.

Kesimpulan

Penerbangan berbiaya murah/LCC telah diterapkan di Indonesia oleh tiga maskapai penerbangan, namun belum sepenuhnya melaksanakan konsep-konsep penerbangan LCC.

Penerbangan LCC relatif mendatangkan keuntungan baik bagi maskapai penerbangan maupun bagi pengguna jasa terutama masyarakat menengah kebawah.

Pengoperasian penerbangan LCC untuk kegiatan pariwisata pada dasarnya membuka peluang yang baik bagi upaya peningkatan jumlah wisatawan domestik di Indonesia.

Maskapai yang menerapkan penerbangan LCC yang beroperasi di Bandara Adisutjipto-Yogyakarta, adalah PT Lion Air, PT City Link dan PT Indonesia Air Asia, dengan jumlah *seat* tersedia dan terpakai sebagai berikut :

- a. PT Lion Air, jumlah *seat* tersedia 13.020/minggu dengan rata-rata *load factor* 85%, jumlah terpakai 11.067 *seats*/minggu.
- b. PT City Link jumlah *seat* tersedia 1.988/minggu dengan rata-rata *load factor* 80%, jumlah terpakai 1.590 *seats*/minggu.
- c. PT Indonesia Air Asia, jumlah *seat* tersedia 8.820/minggu dengan rata-rata *load factor* 70%, jumlah terpakai 6.174 *seats*/minggu.

Sesuai estimasi jumlah wisatawan domestik yang menggunakan pesawat udara LCC tujuan Yogyakarta setiap bulannya adalah PT Lion Air menduduki peringkat paling tinggi dalam mengangkut wisatawan ke Yogyakarta, selanjutnya diikuti PT Indonesia Air Asia dan PT City Link.

Saran/Rekomendasi

1. Dukungan maskapai penerbangan
 - a. Kemudahan memperoleh tiket.

- b. Harga tiket dibawah harga rata-rata kelas ekonomi.
 - c. Mempertahankan OTP
 - d. Rute penerbangan diminati banyak orang.
 - e. Layanan *inflight (meals service)* tetap ada.
 - f. Penerbangan dilakukan terutama pada hari-hari libur dan pada jam-jam yang sesuai untuk kegiatan wisata.
 - g. Tetap mengutamakan keamanan dan keselamatan penerbangan.
2. Dukungan pihak penyelenggara bandar udara
- a. Penyelenggara bandar udara menyediakan layanan dan dukungan kepada maskapai penerbangan dalam pengoperasian LCC bagi pengembangan wisatawan domestik berupa kelancaran pendaratan, lepas landas, penyambutan dan atraksi kedaerahan.
 - b. Penyediaan informasi yang lengkap dan jelas di tempat-tempat yang mudah terlihat meliputi segala hal yang terkait kegiatan kepariwisataan misalnya akomodasi, transportasi lokal, wisata kuliner, pusat-pusat cenderamata, layanan internet, *event-event* kedaerahan dan lain-lain.
3. Dukungan pihak regulator
- Memberi kemudahan terselenggaranya penerbangan LCC meliputi :
- a. Menyediakan terminal khusus LCC.
 - b. Kemudahan mendapatkan *slot time*.
 - c. Bekerja sama dengan Pemerintah Daerah terkait bidang pariwisata dalam mensukseskan peningkatan jumlah wisatawan domestik.

DAFTAR PUSTAKA

- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Jakarta : CV Mandar Maju.
- Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2000 tentang Angkutan Udara.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 9 Tahun 2002 tentang tarif Penumpang Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri Kelas Ekonomi.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2005 tentang tarif Referensi Untuk Penumpang Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri Kelas Ekonomi.
- Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisataaan.
- I Gede Pitana dan I Ketut Surya Diarta (2009). *Pengantar Ilmu Pariwisata*. Yogya : Andi Publishing.

- A.J. Mulyadi. (2010). *Kepariwisata dan Perjalanan*. Jakarta : Rajawali Pers.
- Angelina Sondakh. (2010). *Jendela Pariwisata*. Jakarta : Kesain Blanc.
- Oka A. Yoeti. (2002). *Perencanaan Strategis Pemasaran Daerah Tujuan Wisata*. Jakarta : Pradnya Paramita.
- Kusudianto Hadinoto .(1996). *Perencanaan Pengembangan Destinasi Pariwisata*. Jakarta : Penerbit UI..
- H. Kodhyat. (2007). *Cara Mudah Memahami dan Mengembangkan Pariwisata Indonesia*. Jakarta : Gramedia.