

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Industri transportasi udara mengalami pertumbuhan yang cukup signifikan hal ini disebabkan adanya mobabilitas masyarakat yang bepergian dari satu kota ke kota lainnya yang cukup tinggi. Dipilihnya jasa transportasi udara dikarenakan moda transportasi udara memiliki beberapa keunggulan dibandingkan moda transportasi lain yakni dapat menempuh perjalanan jarak jauh dengan memakan waktu yang singkat, dapat menjangkau daerah terpencil dan memiliki kecepatan yang lebih tinggi dibandingkan moda transportasi lainnya.

Perkembangan di sektor industri penerbangan membuat adanya maskapai-maskapai baru bermunculan. Hal ini membuat persaingan yang ketat antar maskapai penerbangan. Dengan adanya berbagai maskapai yang ada di Indonesia akan membuat banyak pilihan bagi para konsumen. Dalam memilih maskapai penerbangan, para konsumen selalu mempertimbangkan beberapa faktor yaitu, ketepatan waktu, rasa aman, citra maskapai, tarif rendah, kenyamanan dan pelayanan penumpang,

Sesuai dengan undang-undang No 1 Tahun 2009 pasal 97 tentang penerbangan, jenis pelayanan penerbangan di Indonesia dapat dikelompokkan menjadi 3 kelompok yaitu, pelayanan dengan standar maksimum (*Full Service Carrier*), pelayanan dengan standar menengah (*Medium Service*) dan pelayanan dengan standar minimum (*Low Cost Carrier*).

Low Cost Carrier (LCC) adalah maskapai penerbangan yang menawarkan biaya tarif rendah dengan konsekuensi pengurangan beberapa pelayanan atau fasilitas. Seperti, menghilangkan tipe kelas bisnis dalam layanan penerbangan, mengurangi atau menghilangkan layanan dalam pesawat dengan kata lain layanan tersebut tetap disediakan akan tetapi biaya layanan tersebut diluar harga tiket dan penerbangan beroperasi pada penerbangan jarak pendek (*point to point*).

Berbanding terbalik dengan *Low Cost Carrier* (LCC). *Full Service Carrier* (FSC) adalah pelayanan yang diberikan oleh maskapai penerbangan secara maksimum kepada para konsumennya. Di Indonesia sejarah maskapai berkonsep *Full Service Carrier* (FSC) diawali oleh maskapai Garuda Indonesia yang beroperasi pada tanggal 28 Desember 1949. Seiring dengan berkembangnya perekonomian pasca kemerdekaan Indonesia, Garuda Indonesia ditunjuk sebagai salah satu perusahaan negara sebagai maskapai komersial pada tahun 1950. Seiring dengan perkembangan zaman, Garuda Indonesia terus berupaya melakukan peningkatan kualitas pelayanan penerbangan hingga Garuda Indonesia bergabung dengan aliansi maskapai global yaitu *Skyteam*. Tak hanya Garuda Indonesia yang memakai konsep bisnis *Full Service Carrier* (FSC) ada juga maskapai yang didirikan pada tahun 2013 yaitu Batik Air.

Rute Yogyakarta (YIA) – Jakarta (CGK) mengalami peningkatan jumlah penumpang dalam beberapa tahun terakhir. Hal ini akan berdampak positif pada sisi keuntungan maskapai.

| Tahun | Jumlah Penumpang |
|-------|------------------|
| 2018 | 1.427.937 |
| 2019 | 38.623 |
| 2020 | 186.394 |
| 2021 | 353.257 |
| 2022 | 2.948.888 |

(Sumber : Statistika Transportasi Udara)

Dengan adanya peningkatan jumlah penumpang pada rute penerbangan Yogyakarta (YIA) – Jakarta (CGK) membuat maskapai penerbangan mengembangkan dan membuka rute penerbangan pada rute tersebut. Beberapa contoh persaingan maskapai pada rute penerbangan Yogyakarta (YIA) – Jakarta (CGK) ialah maskapai Garuda Indonesia dan maskapai Batik Air sebagai maskapai berkonsep *Full Service*

Carrier (FSC) dan maskapai Citilink dan maskapai Transnusa sebagai maskapai berkonsep *Low Cost Carrier* (LCC).

Dalam tugas akhir ini dibahas mengenai “PERBANDINGAN PROFITABILITAS MASKAPAI BERKONSEP *LOW COST CARRIER* (LCC) DAN *FULL SERVICE CARRIER* (FSC) PADA RUTE PENERBANGAN YOGYAKARTA– JAKARTA”.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas maka dapat diambil rumusan masalah sebagai berikut :

1. Berapa *Total Operating Cost* (TOC) pesawat Airbus A320-200 milik Citilink dan Transnusa untuk rute penerbangan Yogyakarta (YIA) – Jakarta (CGK)?
2. Berapa *Total Operating Cost* (TOC) pesawat Boeing 737 – 800NG milik Garuda Indonesia dan Batik untuk rute penerbangan Yogyakarta (YIA) – Jakarta (CGK)?
3. Berapa perbandingan profitabilitas maskapai Garuda Indonesia dan Batik sebagai maskapai berkonsep *Full Service Carrier* (FSC) dan maskapai Citilink dan Transnusa sebagai maskapai berkonsep *Low Cost Carrier* (LCC) untuk rute penerbangan Yogyakarta (YIA) – Jakarta (CGK)?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini :

1. Mengetahui *Total Operating Cost* (TOC) pesawat Airbus A320-200 milik Citilink dan Transnusa untuk rute penerbangan Yogyakarta (YIA) – Jakarta (CGK).
2. Mengetahui *Total Operating Cost* (TOC) pesawat Boeing 737 – 800NG milik Garuda Indonesia dan Batik Air untuk rute penerbangan Yogyakarta (YIA) – Jakarta (CGK).
3. Untuk mengetahui perbandingan profitabilitas maskapai dengan konsep bisnis *Low Cost Carrier* (LCC) dan *Full Service Carrier* (FSC) pada rute Yogyakarta (YIA) – Jakarta (CGK).

1.4 Batasan Masalah

Dalam rangka untuk mempermudah penulisan dan memperjelas ruang lingkup penelitian, maka diperlukan pembatasan masalah, yaitu :

1. Tipe pesawat yang akan dikaji adalah Airbus A320-200 yang digunakan oleh maskapai Citilink dan Transnusa dan Boeing 737 – 800NG yang digunakan oleh maskapai Garuda Indonesia dan Batik.
2. Tidak ada *delay*.
3. Rute penerbangan tujuan Yogyakarta (YIA) – Jakarta (CGK).
4. Menghitung *Flight Operation Cost* rute penerbangan Yogyakarta (YIA) – Jakarta (CGK) meliputi, biaya pendaratan (*landing fee*), biaya parkir (*parking fee*), biaya *check-in counter service*, biaya penggunaan garbarata (*aviobridge*), biaya pelayanan jasa navigasi penerbangan, biaya *flight crew*, biaya bahan bakar, biaya *ground handling*, biaya perawatan dan biaya catering.
5. Perhitungan biaya operasional penerbangan dihitung dari bulan Januari – September 2023.

1.5 Manfaat Penelitian

Dengan adanya penelitian ini diharapkan penelitian dapat digunakan sebagai :

1. Dapat mengetahui maskapai Citilink, Transnusa, Garuda Indonesia dan Batik Air berada dalam posisi untung atau rugi.
2. Dapat mengetahui unsur-unsur biaya operasional yang paling banyak menghabiskan biaya operasional penerbangan.
3. Sebagai bahan referensi untuk peneliti selanjutnya.

1.6 Sistematika Penulisan

Dalam hal menyusun penulisan skripsi ini, penulis menggunakan suatu sistem penulisan yang terstruktur agar diperoleh suatu penulisan skripsi yang sistematis dengan menggunakan sistematika penulisan sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini berisi tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, batasan masalah, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini berisi tentang tinjauan pustaka dan dasar-dasar teori. Tinjauan pustaka atau memuat uraian sistematis tentang hasil-hasil penelitian yang didapat oleh peneliti sebelum-sebelumnya yang terkait dengan tema dalam penelitian ini dan menjadi referensi pembanding yang akan dilakukan oleh penulis.

BAB III METODE PENELITIAN

Dalam bab ini berisi mengenai metode yang digunakan dalam penelitian tugas akhir, didalamnya dibahas mengenai langkah-langkah yang dilakukan penulis untuk memecahkan masalah yang dihadapi dan menguraikan tahap-tahap yang dilakukan dari awal penelitian, pelaksanaan sampai pengambilan kesimpulan.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisikan tentang data-data yang dikumpulkan pada saat penelitian dan hasil pengolahannya.

BAB V PENUTUP

Pada bab ini berisikan kesimpulan mengenai hasil yang didapat dari analisis penelitian dan saran penulis terhadap permasalahan yang dibahas dalam tugas akhir ini.