

PERSEPSI PENUMPANG TERHADAP YOGYAKARTA INTERNATIONAL AIRPORT KULON PROGO

¹Nanik Rianandita Sari, ²Irfan Abdulhafizh Karnaen

^{1) 2)} Manajemen Transportasi Udara, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan

Abstrak

Kepadatan di Bandar Udara Adisutjipto Yogyakarta sudah melebihi kapasitas penumpang, seiring dengan semakin banyak penumpang bepergian dengan pesawat dari dan ke Yogyakarta, jumlah penumpang per tahun kini mencapai 7,8 juta orang. Sehingga perlu adanya penambahan atau pengadaan bandar udara baru untuk mendukung dan memfasilitasi sarana dan prasarana yang dapat meningkatkan kualitas pelayanan dan fasilitas yang ada di bandar udara.

Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui persepsi penumpang terhadap Yogyakarta *International Airport* Kulon Progo. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kuantitatif bertujuan untuk menggambarkan secara sistematis dan terukur pada keseluruhan obyek penelitian mengenai persepsi penumpang terhadap Yogyakarta *International Airport* Kulon Progo.

Penumpang menunjukkan persepsi yang baik dengan kategori positif untuk dimensi fasilitas, pelayanan dan akses. Untuk dimensi keberadaan antarmoda di Yogyakarta *International Airport* berada di kategori sangat positif.

Kata kunci: Penumpang, Persepsi, YIA

Abstract

The density at Yogyakarta Adisutjipto Airport has already exceeded the passenger capacity, along with more and more passengers traveling by plane to and from Yogyakarta, the number of passengers per year has now reached 7.8 million people. So it is necessary to add new airports to support and facilitate facilities and infrastructure that can improve the quality of services and facilities at airports.

The purpose of this study was to determine passenger perceptions of the Yogyakarta *International Airport* Kulon Progo. This research uses descriptive quantitative method aims to describe systematically and measurably the overall object of research regarding passenger perceptions of Yogyakarta *International Airport* Kulon Progo.

Passengers show good perceptions with positive categories for the dimensions of facilities, services and access. The dimensions of the intermodal existence at Yogyakarta *International Airport* are in the very positive category.

Keywords: Passengers, Perception, YIA

Pendahuluan

Bandar Udara atau Bandara yang juga populer dengan istilah *Airport* yang merupakan sebuah fasilitas dimana sesuai Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Bandar udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, anik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas penunjang lain.

Berkenaan dengan definisi tersebut di atas, bandar udara sebagai tempat berlangsungnya kegiatan baik yang menyangkut pelayanan operasional penerbangan maupun kegiatan penunjang kegiatan penerbangan yang mempertemukan 3 (tiga) pelaku usaha penerbangan yaitu pengelola bandar udara, perusahaan jasa angkutan udara, pengelola jasa pelayanan navigasi penerbangan dan pengguna jasa transportasi udara serta pelaku usaha lainnya yang ada di bandar udara.

¹ Email address : nanik.rianandita@sttkd.ac.id

Received 3 Desember 2020, Available Online 30 Desember 2020

Permintaan jasa angkutan udara yang terus meningkat mengakibatkan Bandar Udara Adi Soetjipto Yogyakarta mengalami *over capacity* atau jumlah penumpang telah melampaui kapasitas bandar udara Adi Soetjipto. Untuk mengoptimalkan pengoperasian bandar udara, maka peralihan pengoperasian perusahaan penerbangan dilakukan dari bandar udara Adi Soetjipto ke bandar udara Yogyakarta International Airport.

Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan (Kemenhub) telah menyetujui adanya rencana pembangunan bandar udara baru di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY). Rencana pembangunan bandar udara yang ada di Provinsi DIY berdasarkan Peraturan Presiden no 48 tahun 2014 merupakan salah satu program yang diprioritaskan di koridor ekonomi Jawa. Namun adanya rencana pembangunan bandar udara ternyata tidak langsung disetujui oleh semua pihak masyarakat yang ada di Kulon Progo. menurut Nasution (2004) menyebutkan bahwa dengan adanya bandar udara di suatu wilayah maka akan terbentuk unit pelayanan yang lengkap dengan lingkup kegiatan yang meluas.

Kepadatan di Bandar Udara Adisutjipto Yogyakarta sudah melebihi kapasitas penumpang, Purnama (2018) menjelaskan kapasitas maksimum bandar udara adisutjipto adalah untuk 1,8 juta penumpang per tahun. Seiring dengan meningkatnya jumlah penumpang yang bepergian dengan menggunakan moda transportasi udara dari dan menuju ke Yogyakarta, dengan jumlah penumpang per tahun kini mencapai 7,8 juta orang. Jumlah tersebut untuk penerbangan komersial atau sipil, ditambah dengan adanya kegiatan TNI AU yang juga menggunakan landasan pacu serta ruang udara Adisutjipto guna latihan terbang taruna AAU. Dalam sehari, ada 90 penerbangan militer yang operasionalnya bergantian dengan kegiatan penerbangan sipil, sedangkan pergerakan pesawat sipil di Adisutjipto, tercatat rata-rata sebanyak 176 penerbangan per hari. Sehingga perlu adanya penambahan atau pengadaan bandar udara baru untuk mendukung dan memfasilitasi sarana dan prasarana yang dapat meningkatkan kualitas pelayanan dan fasilitas yang ada di bandar udara.

Penumpang di Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) yang bepergian dengan pesawat dari dan ke Yogyakarta melalui bandara udara Adisutjipto Yogyakarta mereka sudah memiliki perencanaan waktu jarak tempuh dan medannya menuju bandar udara sudah bisa di perkirakan oleh seorang penumpang. Tetapi apabila operasional bandar udara di pindahkan ke bandar udara Yogyakarta International Airport (YIA) di Kulon Progo, apakah pelayanan penerbangan di bandara Yogyakarta International Airport KulonProgo sudah terlaksana dengan baik.

Berdasarkan latar belakang masalah tersebut, saya tertarik untuk mempelajari tentang Persepsi Penumpang Terhadap Yogyakarta International Airport Kulon Progo.

Tinjauan Pustaka dan Pengembangan Hipotesis

Bandar Udara

Definisi Bandar Udara Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan, Bandar udara adalah kawasan di daratan atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik atau turun penumpang, bongkar atau muat barang dan tempat perpindahan antar moda transportasi yang dilengkapi fasilitas keselamatan, keamanan penerbangan serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya. Bandar udara Adisutjipto Yogyakarta adalah gerbang utama wisatawan atau penumpang, bandar udara Adisutjipto Yogyakarta memiliki peran yang penting bagi yang ingin berkunjung ke Daerah Istimewa Yogyakarta.

Menurut Annex 14 dari [ICAO](#) (*International Civil Aviation Organization*): Bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat. Sedangkan

definisi Bandar udara menurut [PT \(persero\) Angkasa Pura](#) adalah "lapangan udara, termasuk segala bangunan dan peralatan yang merupakan kelengkapan minimal untuk menjamin tersedianya fasilitas bagi angkutan udara untuk masyarakat.

Penumpang

Pengertian penumpang dalam pasal 1 angka 25 UU Nomor 22 tahun 2009 yang dimaksud penumpang adalah orang yang berada di kendaraan selain pengemudi dan awak kendaraan dengan mengikatkan diri setelah membayar uang atau tiket angkutan umum sebagai kontraprestasi dalam perjanjian pengangkutan, dengan demikian maka seseorang telah sah sebagai penumpang angkutan umum.

Persepsi

Pengertian Persepsi

Kehidupan bermasyarakat tidak akan lepas dari persepsi masyarakat itu sendiri. Persepsi merupakan tanggapan atau penerimaan langsung dari seseorang. Menurut Rackhmat (2011:50) persepsi merupakan pengalaman tentang obyek, peristiwa, atau hubungan-hubungan yang diperoleh dengan menyimpulkan informasi dan menafsirkan peran. Pendapat lain dari Slameto (2010:12) pengertian persepsi adalah proses yang berkaitan dengan masuknya pesan atau informasi kedalam otak manusia, melalui persepsi manusia terus menerus mengadakan hubungan dengan lingkungannya. Hubungan ini dilakukan lewat inderanya, yaitu indera pengelihat, pendengar, peraba, perasa, dan pencium.

Persepsi dapat disimpulkan sebagai suatu proses penginderaan, stimulus yang diterima oleh individu melalui alat indera yang kemudian diinterpretasikan sehingga individu dapat memberikan pandangan, memahami dan dapat mengartikan tentang stimulus yang diterimanya. Proses menginterpretasikan ini biasanya dipengaruhi oleh pengalaman dan proses belajar individu. Manusia tidak lepas dari kegiatan berpersepsi, hampir setiap hari manusia berpersepsi seperti persepsi ketika berkomunikasi dengan masyarakat, mengurus perizinan, bertemu dengan petugas instansi dan sebagainya.

Mulyana (2005: 171) menyebutkan secara garis besar persepsi manusia dibagi menjadi dua bagian, yaitu:

1. Persepsi terhadap obyek (lingkungan fisik); sifat-sifat luar, sedangkan persepsi terhadap orang menanggapi sifat-sifat luar dan dalam (perasaan, motif, harapan, dan sebagainya). Orang akan mempersepsi anda pada saat anda mempersepsi mereka. Dengan kata lain, persepsi terhadap manusia bersifat interaktif.
2. Persepsi terhadap manusia; melalui lambing-lambang fisik, sedangkan persepsi terhadap orang melalui lambing-lambang verbal dan nonverbal. Orang lebih aktif daripada kebanyakan obyek dan lebih sulit diramalkan.

Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi terjadinya persepsi, sebagai berikut (Rakhmat, 2011: 54), yaitu:

1. Faktor-faktor fungsional

Faktor fungsional berasal dari kebutuhan, pengalaman masa lalu dan hal-hal lain yang termasuk apa yang disebut sebagai faktor-faktor personal. Krech dan Crutchfield (Rakhmat, 2011: 55) merumuskan dalil persepsi bersifat selektif secara fungsional. Dalil ini berarti bahwa obyek-obyek yang mendapat tekanan dalam persepsi biasanya obyek-obyek yang memenuhi tujuan individu yang melakukan persepsi.

2. Faktor-faktor struktural

Faktor-faktor struktural yang menentukan persepsi berasal dari luar individu, seperti lingkungan, budaya, hukum yang berlaku, nilai-nilai dalam masyarakat sangat berpengaruh terhadap seseorang dalam mempersepsikan sesuatu.

Jenis Jenis Persepsi

Proses pemahaman terhadap rangsang atau stimulus yang diperoleh oleh indera menyebabkan persepsi terbagi menjadi beberapa jenis:

1. Persepsi Visual: Persepsi visual didapatkan dari indera penglihatan. Persepsi ini adalah persepsi yang paling awal berkembang pada bayi, dan mempengaruhi bayi dan balita untuk memahami dunianya. Persepsi visual merupakan topik utama dari bahasan persepsi umumnya, sekaligus persepsi yang biasanya paling sering dibicarakan dalam konteks sehari-hari.
2. Persepsi Auditori: Persepsi auditori didapatkan dari indera pendengaran yaitu telinga.
3. Persepsi Perabaan: Persepsi pengerabaan didapatkan dari indera taktil yaitu kulit.
4. Persepsi Penciuman: Persepsi penciuman atau olfaktori didapatkan dari intra penciuman yaitu hidung.
5. Persepsi Pengecapan: Persepsi pengecapan atau rasa didapatkan dari indera pengecapan yaitu lidah.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kuantitatif bertujuan untuk menggambarkan secara sistematis dan terukur pada keseluruhan obyek penelitian mengenai persepsi penumpang terhadap Yogyakarta International Airport Kulon Progo. Menurut Kriyantono (2010) metode penelitian deskriptif kuantitatif adalah metode penelitian yang menggambarkan suatu masalah yang hasilnya dapat digeneralisasikan dengan sistematis dan terukur. Penelitian secara deskriptif mampu menggambarkan suatu fenomena pada populasi tertentu.

Penelitian ini dilakukan di Yogyakarta International Airport Kulon Progo. Lokasi penelitian dipilih karena Yogyakarta International airport merupakan bandar udara baru yang nantinya operasional bandar udara di Adi Soetjipto Yogyakarta akan berpindah.

Kriyantono (2010) mengatakan populasi adalah keseluruhan objek yang akan diteliti, populasi bisa berupa orang, organisasi dan beberapa media massa juga termasuk didalamnya. Pada penelitian ini populasi yang dimaksud adalah kumpulan orang dalam lingkup organisasi yakni seluruh

Penumpang di Yogyakarta International Airport Kulon Progo. Bagian dari unit analisis yang dianggap dapat mewakili populasi disebut sampel, sedangkan cara untuk menentukan besaran sampel dikenal dengan teknik sampling. Sampel pada penelitian ini adalah seluruh penumpang di Yogyakarta International Airport Kulon Progo sebanyak 200 orang. Teknik sampling menggunakan teknik total sampling yakni jumlah sampel yang diteliti adalah keseluruhan dari anggota populasi yang ada. Menurut Kriyantono (2010) metode total sampling dianggap lebih akurat karena data yang diperoleh secara lengkap mencakup seluruh populasi.

Variabel dalam penelitian ini hanya berjumlah satu atau variabel tunggal, tidak melibatkan variabel lain yang bersifat mempengaruhi ataupun dipengaruhi. Variabel tunggal merupakan variabel persepsi penumpang terhadap Yogyakarta International Airport.

Teknik pengumpulan data menggunakan kuesioner yang dibagikan kepada sampel atau responden secara bertahap. Kriyantono (2010) mengatakan kuesioner adalah kumpulan daftar pertanyaan yang akan dijawab atau diisi responden dimana jawaban sudah disediakan oleh peneliti sendiri. Responden cukup menjawab sangat setuju (ss), setuju (s), netral (n), tidak setuju (ts) dan sangat tidak setuju (sts) dengan memberikan tanda (x) pada setiap butir pertanyaan, sedangkan sebagai penguat data yang berasal dari studi pustaka yang didapat melalui sumber bacaan buku-buku, internet atau data-data laporan lain yang berkaitan dengan penelitian ini.

Teknik uji persyaratan analisis data dilakukan dengan uji validitas dan reabilitas. Umar (2002) mengatakan validitas menunjukkan sejauh mana alat ukur atau instrument penelitian mengukur apa yang

akan diukur. Bertujuan menggambarkan jawaban atas pertanyaan dalam kuesioner yang diberikan pada responden dan menunjukkan pertanyaan atau jawaban tersebut relevan terhadap indikator yang diturunkan peneliti. Sebuah kuesioner bisa dinyatakan valid apabila $r_{hitung} > r_{tabel}$ dan menjadi tidak valid bila $r_{hitung} < r_{tabel}$. Nilai r tabel diketahui dari jumlah responden yang digunakan. Sedangkan uji reabilitas dilakukan untuk mengetahui tingkat konsistensi instrumen pengumpul data menggunakan teknik koefisien alpha cronbach. Sebuah kuesioner dinyatakan konsisten bila nilai dari $alpha_{cronbach} >$ dari 0,6.

Hasil dan Pembahasan

Bandar Udara YIA terletak di wilayah Kabupaten Kulon Progo yang mana terletak di bagian barat DIY yang terdiri dari 12 kecamatan. Untuk wilayah Bandar Udara YIA menepati wilayah Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo merupakan daerah di Ujung Barat Provinsi DIY yang terdiri dari 15 Desa (Temon Dalam Angka 2013: 30). Pembangunan bandar udara yang ada di Kecamatan Temon akan berdampak langsung pada empat desa di Kecamatan Temon, yaitu Desa Jangkar, Sindutan, Palihan dan Glagah. Ke empat desa ini akan mendapat dampak langsung karena lokasi pembangunan bandara yang direncanakan tepat berada di wilayah keempat desa tersebut. Menurut Jiri Petrak dan Karl Peter (Yogyakarta Airport Development Study, 2009: 20-29) beberapa nilai lebih dari keempat desa tersebut yang mendukung untuk dibangun bandara baru di Kecamatan Temon antara lain adalah lokasi yang berada pada dataran rendah (0-25mdpl) dan landai (0-1%), tidak ada potensi banjir, kepadatan penduduk yang lebih rendah dari beberapa lokasi perencanaan yang lain (kepadatannya 920 jiwa/km²), tata guna lahan sebagian besar sebagai pantai dan pertanian lahan kering (tegalan), aksesibilitas yang baik berupa jalan raya dan kereta api, serta jaraknya yang tidak terlalu jauh dari pusat Kota Yogyakarta. Perencanaan pembangunan bandar udara YIA menggunakan tanah administratif Desa Jangkar, Sindutan, Palihan, dan Glagah. Tanah di ke empat desa tersebut terdiri dari tanah Pakualaman (kawasan Sand Dunes) dan tanah hak milik masyarakat (kawasan pemukiman dan pertanian). Pembangunan bandar udara YIA menggunakan tanah hak milik masyarakat, maka pemindahan penduduk yang tinggal di kawasan tersebut dilakukan.

Hasil pengisian kuesioner dari 200 responden terpilih, kemudian dilakukan pengecekan kelengkapan jawaban. Sehingga didapatkan 180 data responden lengkap dan 20 diantaranya tidak lengkap. Data karakteristik responden dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Data Karakteristik Responden

Karakteristik		Prosentase
Jenis Kelamin	Laki-Laki	52%
	Perempuan	48%
Usia	18 – 25 tahun	9.29%
	26 – 50 tahun	89.62%
	>50 tahun	14.75%
	Pelajar/Mahasiswa	35.52%
Pekerjaan	Pegawai Swasta	20.77%
	PNS/TNS/Polisi	15.30%
	Wiraswasta	14.21%
	Guru/Dosen	7.10%
	Pensiunan	5.46%
	Lain-lain	1.64%
	SMA	26.78%

Pendidikan	S1	55.19%
	S2	14.21%
	S3	1.09%
	Lain-lain	2.73%
Tujuan Perjalanan	Liburan	27.32%
	Mengunjungi Keluarga	26.23%
	Dinas	17.49%
	Bisnis/Usaha	14.75%
	Sekolah/Kuliah	11.48%
	Lain-lain	2.73%

Sumber: Survei Penelitian 2020

Hasil tanggapan responden melalui kuesioner kemudian dikelompokkan dan diolah untuk menemukan perolehan total skor terhadap konsep yang akan diukur. Nilai rata-rata dari perolehan skor responden akan dikelompokkan kedalam kategori sangat negative, negative, positif dan sangat positif dengan rumus sebagai berikut:

$$\begin{aligned}
 \text{Skala penilaian} &= \frac{\text{Skor tertinggi} - \text{skor terendah}}{\text{banyaknya kategori}} \\
 &= \frac{4-1}{4} \\
 &= 0,75
 \end{aligned}$$

Hasil dari perhitungan di atas adalah 0.75 sehingga dapat dikategorikan penilaian sebagai berikut:

Tabel 2. Kategori Penelitian

Skor	Kategori
1.00 – 1.75	Sangat Negatif
1.76 – 2.50	Negatif
2.51 – 3.25	Positif
3.26 – 4.00	Sangat Positif

Sumber: Data primer diolah, 2020

Mengacu pada kategori di atas, maka distribusi hasil perhitungan secara keseluruhan persepsi responden terhadap Bandar Udara Yogyakarta International Airport pada setiap dimensi menghasilkan nilai rata-rata (mean) sebagai berikut:

Tabel 3. Tanggapan responden pada seluruh dimensi

No.	Dimensi	Mean	Kategori
1	Fasilitas Bandar Udara YIA	3.19	Positif
2	Pelayanan petugas	3.2	Positif
3	Akses	3.2	Positif
4	Transportasi Antarmoda	3.27	Sangat Positif
	Total	12.86	
	Mean	3.21	Positif

Sumber: Data primer diolah, 2020

Bandar Udara YIA yang berlokasi di Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo. Bandar udara YIA memiliki konsep *Airportcity* atau yang dikenal dengan sebutan Aerotropolis yang mana tak pernah lepas dari peningkatan jaringan dunia yang serba cepat yang mempengaruhi perubahan aturan main persaingan industri dan isu lokasi atau tempat usaha. Hal ini yang mengubah posisi bandara yang biasanya direncanakan terpisah dari pengembangan kota menjadi satu paket perencanaan antara bandara dan wilayah sekitarnya sebagai kota bandara atau aerotropolis dengan memanfaatkan akses global mengubah *Jet Age* menjadi *Net Age* dari abad jet menjadi abad jejaring. (Kasarda dan Lindsay, 2011; 24).

Berbagai macam kegiatan yang berada di dalam Kota Bandara memberikan nilai tambah untuk kawasan di sekitar Kota Bandara, dan sebaliknya kawasan di luar Kota Bandara mendatangkan penumpang serta barang ke dalam Kota Bandara. Di Yogyakarta *Interantional Airport* memiliki aktivitas di dalam Kota Bandara umumnya, meliputi: Pertokoan, Restoran, Kegiatan entertainmen dan kebudayaan, Hotel dan akomodasinya, Bank dan penukaran mata uang asing, Gedung Perkantoran, Hiburan, dan rekreasi, Logistik dan distribusi, Katering dan kuliner, Perdagangan bebas dan sejenisnya, *Factory outlets*, Pelayanan keluarga, seperti klinik kesehatan.

Tujuan dibangun Bandar udara YIA guna membantu Bandar udara Adisutjipto yang mana sudah tidak mampu lagi menampung kapasitas penumpang kedatangan dan keberangkatan dari atau menuju ke Yogyakarta. Yogyakarta International Airport ini diperkirakan akan menjadi bandar udara Internasional yang dapat menampung pesawat *wide body*, karena panjang landasannya jauh lebih panjang daripada landasan Bandar udara Adisutjipto, yakni 3.250 meter. Yogyakarta International Airport juga akan memiliki terminal seluas 210.000 meter persegi dengan kapasitas empat belas juta penumpang per tahun, selain itu juga luas hanggar mencapai 371.125 meter persegi. (Idris, merdeka.com, diakses 16 September 2018)

Adanya fasilitas yang memadai di Bandar Udara Yogyakarta *International Airport* menunjukkan hasil pengelompokan responden bahwa sebanyak 180 penumpang (100%) memilih untuk menggunakan transportasi udara untuk bepergian menunjukkan distribusi responden yang cukup baik. Terbentuknya persepsi penumpang terhadap Bandara Udara YIA dilandasi oleh fasilitas yang memadai, menurut Rosmawaty (2010) menjelaskan persepsi merupakan proses pengumpulan informasi dan pemberian makna. Persepsi pada setiap orang juga berbeda karena dipengaruhi oleh beberapa faktor. Sehingga persepsi pada setiap individu dapat terbentuk berdasarkan hasil selektifitas, karena setiap individu mempunyai kontrol terhadap berbagai stimuli yang masuk. dalam persepsi meski stimulusnya sama akan tetapi karena pengalaman tidak sama, kemampuan berpikir tidak sama, kerangka acuan tidak sama, adanya kemungkinan hasil persepsi antara individu yang satu dengan individu yang lainnya berbeda.

Dalam penelitian ini ketika penumpang melakukan perjalanan menggunakan moda transportasi udara melalui Bandar Udara yang sama, namun persepsi mereka bisa berbeda-beda. Hal ini tergantung pada persepsi individu, selain itu perhatian juga menjadi faktor penentu dalam memberikan persepsi. Penumpang sebagai pengguna fasilitas secara selektif menaruh perhatian berdasarkan kepentingan mereka disesuaikan dengan kepercayaan serta nilai-nilai sosial dan perbedaan perhatian. Persepsi penumpang terhadap fasilitas yang tersedia di Bandar Udara Yogyakarta *International Airport* menghasilkan skor total sejumlah 3204, dengan mean sebesar 3.19 masuk dalam kategori **positif**. Temuan tersebut menunjukkan bahwa persepsi penumpang terhadap fasilitas yang ada di Bandar Udara *International Airport* adalah baik.

Selain fasilitas yang tersedia, pelayanan yang berhubungan erat dengan fasilitas membuat penumpang selaku pengguna memiliki penilaian khusus. Persepsi penumpang terhadap pelayanan petugas di Bandar Udara Yogyakarta *International Airport* menghasilkan skor total 3048, dengan mean sebesar 3,2. Nilai

tersebut masuk dalam kategori **positif**. Temuan kedua menunjukkan bahwa persepsi penumpang terhadap pelayanan petugas di Yogyakarta *International Airport* adalah baik.

Bandar udara Yogyakarta *International Airport* terletak di luar dari kota Yogyakarta, bagi penumpang yang akan menggunakan jasa transportasi udara dengan jadwal penerbangan di Yogyakarta *International Airport*, ada beberapa akses menuju bandar udara sangat bergantung kepada kondisi lalu lintas dan sekitarnya yang tidak dapat diprediksi. Persepsi penumpang terhadap akses menuju/dari Yogyakarta *International Airport* menghasilkan total skor 3085, dengan mean sebesar 3,2 yang mana nilai tersebut masuk pada kategori **positif**. Artinya adalah persepsi penumpang terhadap akses menuju/dari Yogyakarta *International Airport* adalah baik

Yogyakarta *International Airport* yang berlokasi di ujung barat daya wilayah Provinsi DIY cukup jauh dari pusat kota Yogyakarta. Beberapa masyarakat yang belum *familiar* dengan lokasi bandar udara baru, masih mencari akses dan kendaraan antarmoda pendukung menuju bandar udara.

Terdapat beberapa kendaraan antarmoda pendukung penumpang yang dapat digunakan untuk penumpang, seperti: *airport shuttle*, Damri, SatelQu, taksi berargo, kereta api, dan angkutan sewa khusus. Persepsi penumpang terhadap kemudahan antarmoda menuju/dari Yogyakarta *International Airport* dengan total skor 2936, mean 3,27 yang mana nilai tersebut masuk pada kategori **sangat positif**.

Bandara Internasional Yogyakarta memiliki terminal seluas 219.000 m² yang mampu menampung 20 juta penumpang dan runway seluas 3.250 x 45 m². Selain itu YIA juga didukung oleh akses kendaraan baik bus, travel maupun kereta api yang memudahkan para penumpang menuju YIA. Jadi pernyataan bahwa dengan pembangunan Yogyakarta *International Airport* dapat meningkatkan pertumbuhan penumpang dengan tujuan pariwisata dan bisnis di Yogyakarta. Sebagian besar penumpang memberikan persepsi yang baik dengan berpindahannya Bandar udara dari Adi Sutjipto ke Yogyakarta *International Airport*, didukung oleh akses, adanya keragaman antarmoda dan fasilitas yang dimiliki Yogyakarta *International Airport*.

Kesimpulan

Kepadatan di Bandar Udara Adisutjipto Yogyakarta sudah melebihi kapasitas penumpang, seiring dengan semakin banyak penumpang bepergian dengan pesawat dari dan ke Yogyakarta, jumlah penumpang per tahun kini mencapai 7,8 juta orang. Sehingga perlu adanya penambahan atau pengadaan bandar udara baru untuk mendukung dan memfasilitasi sarana dan prasarana yang dapat meningkatkan kualitas pelayanan dan fasilitas yang ada di bandar udara.

Persepsi penumpang terhadap adanya fasilitas di Yogyakarta *International Airport* dengan rata-rata 3,19 masuk dalam kategori positif. Untuk nilai persepsi penumpang terhadap pelayanan adalah 3,2 masuk ke dalam kategori positif. Persepsi penumpang terhadap akses menuju dan dari ke Yogyakarta *International Airport* berada di nilai 3,2 yang mana masuk pada kategori positif. Didukung dengan adanya kendaraan antarmoda yang mendukung penumpang menuju ke Yogyakarta *International Airport* mendapat nilai 3,27 yang mana nilai tersebut masuk pada kategori sangat positif.

Perpindahan pelayanan penerbangan dari Bandar udara Adi Sutjipto ke Yogyakarta *International Airport* terlihat cukup baik. Berdasarkan hasil persepsi penumpang terhadap fasilitas, pelayanan, akses dan keberadaan antarmoda terlihat bahwa yang dirasakan oleh pengguna jasa angkutan udara sudah sangat memadai sesuai harapan atau keinginan dari pengguna jasa. Didukung dengan adanya fasilitas yang lebih baik dan lebih luas dibandingkan Bandar udara Adi Sutjipto, pelayanan yang baik, dan juga akses dan variasi antarmoda yang mendukung.

Daftar Pustaka

- Adawiyah, El Sa'diyah. 2019. *Human Relation*. Yogyakarta: Budi Utama.
- Atmadjati, A., 2014. *Manajemen Operasional Bandar Udara*. Deepublish.
- ICAO.2004. *Aerodromes Annex 14*. International Civil Aviation Organization.
- Kasarda, J.D. and Lindsay, G., *Aerotropolis: The Way We'll Live Next* (New York: Farrar, Straus, and Giroux, 2011). See also the excellent study by Nathalie Roseau. *Aerocity: Quand l'avion fait la ville*.
- Khurana, K.C. 2009. *Aviation Management*. New Delhi: Global India.
- Kriyantono, R. 2010. *Teknik Praktis Riset Komunikasi Disertai Contoh Praktis Riset Media, Public Relations, Advertising, Komunikasi Organisasi, Komunikasi Pemasaran*. Jakarta : Kencana.
- Mulyana, D. and Komunikasi, I., 2008. Suatu Pengantar, Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Nasution, M.N., 2004. Manajemen jasa terpadu. *Bogor: Ghalia Indonesia*.
- Rackhmat, Jalaludin. 2011. *Psikologi Komunikasi*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Rosmawaty. 2010. *Mengenal Ilmu Komunikasi*. Bandung: Widya Padjajaran.
- Slameto. 2010. *Belajar dan Faktor-Faktor yang Mempengaruhinya*. Bandung: Alfabeta.
- Umar, H. 2002. *Metode Riset Komunikasi Organisasi*. Jakarta: Gramedia. Pustaka Utama.