

## Pengaruh Faktor Demografi Terhadap Pilihan Melakukan Perjalanan Udara Bagi Penumpang Bandara di Yogyakarta Selama Masa Pandemi COVID-19

### *The Demographic Factor Influence toward Air Travel Options for Yogyakarta's Airports Passenger during COVID-19 Pandemic*

Firdyanthi Lestiana<sup>1)</sup>, Fauzan Romadlon<sup>2\*)</sup>

<sup>1,2)</sup> Program Studi Teknik Industri, Fakultas Rekayasa Industri dan Desain, Institut Teknologi Telkom Purwokerto, Purwokerto, 53147, Indonesia

Email: [17106003@ittelkom-pwt.ac.id](mailto:17106003@ittelkom-pwt.ac.id) <sup>1)</sup> dan [fauzan@ittelkom-pwt.ac.id](mailto:fauzan@ittelkom-pwt.ac.id) <sup>2\*)</sup>

#### INFO ARTIKEL

##### Histori Artikel:

Diterima: 06 Januari 2021

Direvisi: 16 Agustus 2021

Disetujui: 22 Desember 2021

Dipublikasi online: Desember 2021

##### Keywords:

Air travel, COVID-19, Pandemic, Passenger, Yogyakarta Airports

##### Kata kunci:

COVID-19, Bandara Yogyakarta Pandemi, Penumpang, Perjalanan Udara

##### Permalink/DOI:

<https://dx.doi.org/10.25104/wa.v47i2.403.95-106>

©2021 Puslitbang Transportasi Udara, Badanlitbang Perhubungan-Kementerian Perhubungan RI. This is an open access article under the CC BY-NC-SA license  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>.

#### ABSTRACT / ABSTRAK

*The COVID-19 pandemic has had an impact on human mobility, especially in the aviation sector. The decline in passenger traffic felt by the Yogyakarta's airports management (Yogyakarta International Airport - YIA, and Adisutjipto Airport - JOG) makes airport managers wanted to know the passengers' choices to travel during the COVID-19 pandemic. Data was collected through surveys (online and offline) and also field observation. The data includes respondent demographics as well as passenger perceptions or preferences for traveling during the pandemic. The results show that most passengers are still undecided (moderately) whether to postpone or continue air travel during the pandemic. The results of the ANOVA test showed that all demographic factors such as gender, travel destination, age, and choice of the airport had significance with the response. In general, passengers want to fly as quickly as possible in the next one to three months. Therefore, airport managers must provide services that ensure the safety of users to avoid exposure to the virus. In addition, there is a need for clear policies from the government regarding passenger mobility and public transportation so that public transportation operations, especially flights, can run well during the pandemic.*

Pandemi COVID-19 berdampak pada mobilitas manusia, khususnya di bidang penerbangan. Penurunan trafik penumpang yang dirasakan pengelola bandara Yogyakarta (Bandara Internasional Yogyakarta - YIA dan Bandara Adisutjipto - JOG) membuat pengelola bandara ingin mengetahui pilihan penumpang untuk bepergian di masa pandemi COVID-19. Pengumpulan data dilakukan melalui survei (daring dan luring) dan observasi lapangan. Data tersebut mencakup demografi responden serta persepsi atau preferensi penumpang untuk bepergian selama pandemi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar penumpang masih ragu-ragu (moderat) apakah akan menunda atau melanjutkan perjalanan udara selama pandemi. Hasil uji ANOVA menunjukkan bahwa semua faktor demografi seperti jenis kelamin, tujuan perjalanan, usia, dan pilihan bandara memiliki signifikansi dengan respon. Secara umum, penumpang ingin terbang secepat mungkin dalam satu hingga tiga bulan ke depan. Oleh karena itu, pengelola bandara harus memberikan layanan yang menjamin keselamatan pengguna agar terhindar dari paparan virus. Selain itu, perlu adanya kebijakan yang jelas dari pemerintah terkait mobilitas penumpang dan angkutan umum agar operasional angkutan umum khususnya penerbangan dapat berjalan dengan baik di masa pandemi.

## PENDAHULUAN

Dunia saat ini tengah waspada dengan penyebaran virus yang dikenal dengan nama COVID-19. Wabah COVID-19 memiliki dampak yang jelas pada mobilitas manusia dalam skala global (Iacus dkk., 2020). Dampak dari COVID-19 sangatlah besar dalam berbagai sektor, tak terkecuali sektor penerbangan. Larangan dan pembatasan perjalanan (seperti penutupan perbatasan dan penolakan visa) serta aturan karantina dan *lockdown* menyebabkan layanan perjalanan udara sangat dibatasi sejak awal tahun 2020 dan seterusnya. Pada saat yang sama, permintaan hampir runtuh karena kombinasi faktor ekonomi (misalnya penutupan/ketidakpastian bisnis, kehilangan pekerjaan, penurunan pendapatan) dan faktor perilaku (misalnya masalah kesehatan, takut terbang/bepergian, ketidaknyamanan dengan peraturan/pembatasan perjalanan baru) (Graham, Kremarik dan Kruse, 2020).

Pandemi COVID-19 mengakibatkan wisatawan yang datang ke Indonesia menjadi merosot (Nasution, Erlina dan Muda, 2020). Dalam tiga bulan terakhir, industri penerbangan global telah mengalami penurunan penumpang sebesar 70% sampai 95%. Sebuah survei yang dilakukan oleh IATA pada April 2020 menyimpulkan bahwa 30% dari responden akan menunggu enam bulan atau lebih sebelum mereka mempertimbangkan perjalanan penerbangan komersial dan tambahan 10% menyatakan tidak akan bepergian sebelum satu tahun atau lebih berlalu. Survei ini menunjukkan bahwa kesediaan untuk bepergian melalui udara akan berkurang secara signifikan dalam waktu dekat (Lamb dkk., 2020).

Dampak dari penurunan penumpang ini juga dirasakan oleh pihak pengelola bandara di Bandara Internasional Yogyakarta (YIA) dan Bandara Adisutjipto (JOG). Di Bandara Yogyakarta khususnya YIA, penurunan penumpang menjadi 95% atau menjadi 150 orang per hari yang biasanya mencapai 30,000 orang per hari (S Wawan, 2020). Oleh karena itu, pihak Bandara Internasional Yogyakarta (YIA) dan Bandara Adisutjipto

(JOG) ingin mengetahui pilihan penumpang untuk melakukan perjalanan udara selama masa pandemi COVID-19. Hal ini bertujuan untuk dijadikan masukan sebagai upaya peningkatan layanan dan fasilitas-fasilitas yang ada di kedua bandara tersebut agar pengguna jasa kedua bandara tersebut tetap merasa aman dan nyaman melakukan perjalanan di masa pandemi COVID-19 seperti sekarang.

Bandara di Yogyakarta dipilih karena merupakan salah satu pintu gerbang tujuan atau destinasi wisata dan pendidikan dengan okupansi penerbangan yang cukup tinggi. Bandara ini tidak hanya mencakup Provinsi DI Yogyakarta, akan tetapi mencakup pula kabupaten-kabupaten di Jawa Tengah. Selain itu, di Yogyakarta mempunyai bandara baru yaitu Bandara Internasional Yogyakarta (YIA), sehingga perlu diketahui persepsi pengguna terhadap layanannya terutama selama pandemi.

## TINJAUAN PUSTAKA

Di Indonesia, COVID-19 ini dikonfirmasi mulai masuk pada awal bulan Maret 2020. Salah satu upaya pencegahan penularan Virus Corona secara masif adalah pemberlakuan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB). PSBB adalah pembatasan kegiatan tertentu penduduk dalam suatu wilayah yang diduga terinfeksi COVID-19 sedemikian rupa untuk mencegah kemungkinan penyebaran COVID-19 secara masif (Soehardi dkk., 2020).

Pada praktiknya, PSBB membuat sejumlah pesawat udara membatasi perjalanan. Bahkan di negara besar seperti Amerika Serikat, ditunjukkan bahwa kasus infeksi dan kematian akibat COVID-19 sangat tinggi terutama pada daerah yang berdekatan dengan bandara. Jumlah orang yang terinfeksi semakin tinggi bersamaan dengan tingginya volume penumpang (Gaskin, Zare dan Delarmente, 2020). Sedangkan di China sebagai yang merupakan titik awal penyebaran COVID-19, pembatasan penerbangan internasional yang masuk ke negara tersebut ternyata efektif mengurangi risiko penyebaran (Zhang dkk., 2020). Hal ini

sangat wajar karena penyebaran virus di dalam negeri lebih mudah diperkirakan daripada infeksi dari luar (Sun, Wandelt dan Zhang, 2020)

Tingginya *traffic* penumpang pesawat udara akan berdampak pada tingginya menginfeksi atau terinfeksi virus ini (Sokadjo and Atchadé, 2020) (Oztig dan Askin, 2020)(Lau dkk., 2020). Oleh karena itu, pengelola bandara harus mewaspadai agar kasus tidak bertambah. Selain itu, pengelola bandara juga perlu memperhatikan kepuasan penumpang terutama ketika mereka bepergian selama pandemi. Kepuasan penumpang bandara dipengaruhi dua hal yaitu karakteristik konsumen dan konsep pelayanan itu sendiri (Anderson, Pearo dan Widener, 2008).

Kepuasan pelayanan merupakan faktor dasar atau faktor penting untuk membangun sebuah loyalitas pelanggan (di Vittorio, 1996). Pengelola bandara dapat melakukan berbagai upaya seperti penguatan manajemen personalia, proteksi personal, menjaga kebersihan dan sterilisasi lingkungan, dan edukasi kesehatan selama pandemi (Shen dkk., 2020). Kepuasan pelayanan sebuah transportasi juga dipengaruhi oleh demografis pengguna. Salah satu faktor tersebut adalah gender pada transportasi di kota Manado (Monalisa dkk., 2019) dan Purwokerto (Romadlon, 2021). Selain itu,

beberapa faktor seperti budaya, kelas sosial, dan pribadi juga menjadi faktor penentu pada pilihan menggunakan salah satu transportasi di Jakarta (Oktakarina, 2015). Lebih lanjut lagi, ketiga faktor (budaya, kelas sosial, dan pribadi) ditambah dengan faktor psikologis dijadikan rujukan dalam pemilihan moda transportasi *online* di Malang (Susanto, 2018).

Penumpang atau pengguna jasa di bandara perlu diedukasi untuk selalu patuh dengan protokol kesehatan karena tempat umum merupakan area dengan risiko penularan yang tinggi, bila perlu diberikan sanksi atau denda atas pelanggaran (Dzisi dan Dei, 2020).

## METODOLOGI

Metodologi pada penelitian ini diawali dengan penentuan rumusan masalah, kemudian tujuan penelitian, dan kerangka penelitian. Ketiga langkah ini dilandasi dengan tinjauan pustaka yang relevan dan terkini. Setelah itu, dilakukan pengambilan data dengan observasi dan wawancara. Kemudian data dianalisis dan dibahas. Terakhir adalah menentukan kesimpulan dan saran (Gambar 1).

### Metode Pengumpulan Data

Obyek penelitian ini meliputi pengguna jasa bandara khususnya penumpang di Yogyakarta yang meliputi Bandara Adisutjipto Yogyakarta (JOG) dan Yogyakarta

**Tabel 1.** Pertanyaan Pilihan Melakukan Perjalanan Udara

Kode	Definisi
T1	Mengurangi perjalanan udara
T2	Melakukan perjalanan dengan pesawat di negara saya sendiri
T3	Menunda perjalanan menggunakan pesawat sampai ekonomi stabil
T4	Menunda perjalanan sampai keadaan keuangan pribadi stabil
T5	Melakukan perjalanan tapi tidak dengan pesawat
T6	Melakukan perjalanan dengan pesawat untuk liburan sesegera mungkin
T7	Melakukan perjalanan dengan pesawat untuk perjalanan bisnis sesegera mungkin
T8	Melakukan perjalanan dengan pesawat untuk kepentingan pribadi sesegera mungkin
T9	Mengurangi perjalanan dengan pesawat untuk liburan
T10	Mengurangi perjalanan dengan pesawat untuk perjalanan bisnis
T11	Tidak berencana untuk berpergian sama sekali

Sumber: IATA, 2020

international airport (YIA). Total responden yang didapatkan berjumlah 417 orang, terdiri dari 305 responden luring dan 112 responden daring.

Metode pengumpulan data pada penelitian ini adalah survei baik secara daring dan luring dan observasi lapangan yang dilakukan bulan Agustus hingga September 2021. Sampel yang diambil menggunakan metode *simple random sampling* atau sampel acak sederhana. Data yang didapatkan meliputi demografis responden dan persepsi untuk melakukan perjalanan dengan menggunakan pesawat udara selama masa pandemi. Deskripsi setiap persepsi untuk melakukan perjalanan selama pandemi dapat dilihat pada Tabel 1 (IATA, 2020).

Berdasarkan Tabel 1, dijelaskan bahwa kode T1 adalah persepsi penumpang untuk mengurangi perjalanan udara. Kode T2 adalah persepsi bahwa penumpang akan melakukan perjalanan udara tetapi hanya sebatas perjalanan domestik. Kode T3 menunjukkan bahwa penumpang akan melakukan perjalanan udara hingga ekonomi stabil. Selanjutnya Kode T4 adalah menunda perjalanan udara hingga kondisi ekonomi pribadi stabil. T5 menyatakan bahwa penumpang akan tetap bepergian tetapi tidak menggunakan pesawat udara

Respon selanjutnya adalah penumpang yang akan bepergian dengan pesawat untuk liburan (T6), perjalanan bisnis (T7),

mengunjungi teman atau keluarga (T8) sesegera mungkin. Kode T9 merupakan respon untuk liburan sesegera mungkin sedangkan kode T10 adalah mengurangi bepergian dengan pesawat udara untuk bisnis. Terakhir adalah kode T11 yaitu penumpang tidak berencana untuk bepergian selama pandemi.

### Pengolahan Data

Data yang didapat merupakan skala Likert dari 1 hingga 7. Poin (1) artinya sangat tidak setuju, poin (2) adalah tidak setuju, poin (3) adalah agak tidak setuju, poin (4) adalah netral atau moderat, poin (5) adalah agak setuju. Sisanya adalah poin (6) yang berarti setuju dan poin (7) adalah sangat setuju.

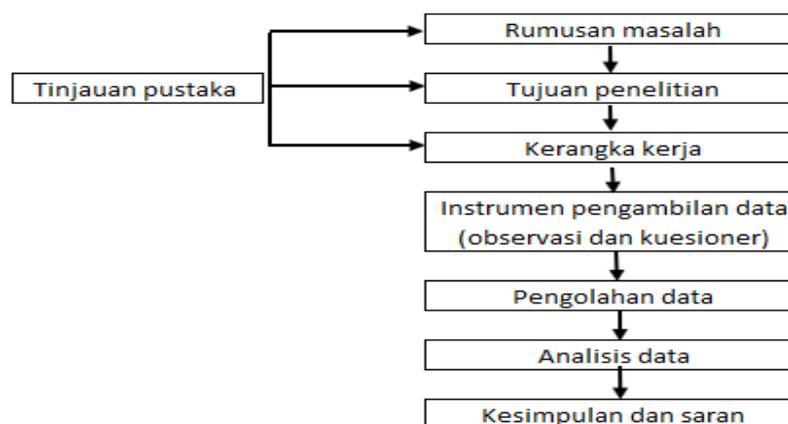
Selanjutnya, data yang didapatkan akan diklasifikasikan berdasarkan jarak antar interval. Persamaan yang dipakai dapat dilihat pada (1).

$$D = (P-Q)/R \tag{1}$$

Dimana,  $D$ = lebar skala atau jarak interval.  $P$ = nilai tertinggi,  $Q$ = nilai terendah, dan  $R$ = jumlah kriteria pernyataan

### Analisis Data

Analisis data yang dipakai adalah dengan *Analysis of Variance* (ANOVA). ANOVA digunakan untuk mengetahui hubungan demografis pengguna layanan bandara dengan pilihan melakukan perjalanan.



Gambar 1. Diagram Alir Proses Penelitian

Tingkat kepercayaan yang dipakai adalah 95% dan perangkat lunak yang digunakan adalah Minitab 19. Hipotesis yang dikembangkan terdapat pada (2) dan (3),

$$H_0: \mu_a = \mu_b \quad (2)$$

$$H_1: \mu_a \neq \mu_b \quad (3)$$

Dimana,  $H_0$  menunjukkan tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara demografis pengguna layanan bandara dengan pilihan melakukan perjalanan udara. Sedangkan  $H_1$  menyatakan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan antara demografis pengguna layanan bandara dengan pilihan melakukan perjalanan udara.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Demografis Responden

**Tabel 2.** Demografis Responden

Kategori	Sub Kategori	N	Persentase
Jenis Kelamin	Laki-laki	211	50.6
	Perempuan	206	49.4
Tujuan Perjalanan	Pribadi	248	59.5
	Bisnis	115	27.6
	Liburan	54	12.9
Umur	< 20 tahun	25	6.0
	20-30 tahun	279	66.9
	31-40 tahun	93	22.3
	41-50 tahun	19	4.6
	> 50 tahun	1	0.2
Asal Bandara	JOG	86	20.6
	YIA	206	49.4
	JOG dan YIA	125	30.0

Source: Olahan data, 2021

Demografis responden ditunjukkan pada Tabel 2. Demografis responden menunjukkan bahwa persentase menurut jenis kelamin hampir merata yaitu 50.6% untuk laki-laki dan 49.4 untuk perempuan. Mayoritas tujuan perjalanan penumpang adalah tujuan pribadi sebanyak 59.5%. Tujuan perjalanan pribadi ini meliputi kunjungan keluarga maupun studi. Tujuan perjalanan bisnis mempunyai persentase 27.6% dan sisanya adalah tujuan perjalanan untuk berlibur sebanyak 12.9%. Pada faktor umur, dominasi penumpang pengguna bandara di Yogyakarta didominasi rentang umur 20 hingga 30 tahun sebanyak 66.9%, diikuti 31-40 tahun (22.3%), kurang dari 20 tahun (6.0%), 41-50 tahun (4.6%) dan sisanya adalah lebih dari 50 tahun. Bandara yang digunakan adalah Bandara YIA sebanyak

49.4%, JOG dan YIA (30.0%), dan JOG (20.6%).

### Perhitungan Jarak Interval

**Tabel 3.** Perhitungan Jarak Interval

Skala	Deskripsi
1.00 - 1.86	Sangat Tidak Setuju
1.87 - 2.73	Tidak Setuju
2.74 - 3.60	Agak Tidak Setuju
3.61 - 4.47	Netral/Moderat
4.48 - 5.34	Agak Setuju
5.35 - 6.21	Setuju
6.22 - 7.00	Sangat Setuju

Sumber: Olahan data, 2021

Perhitungan jarak interval ditunjukkan pada Tabel 3. Nilai dari jarak interval yang didapatkan adalah 0.86. Skala 1.00 hingga 1.86 menunjukkan rerata respon adalah sangat tidak setuju. Skala 1.87 hingga 2.73 adalah tidak setuju, 2.74 hingga 3.60 adalah agak tidak setuju, 3.61 hingga 4.47 adalah bernilai netral atau moderat. Selanjutnya skala 4.48 hingga 5.34 menunjukkan nilai agak tidak setuju, 5.35 hingga 6.21 menunjukkan rerata respon setuju dan sisanya adalah sangat setuju (kisaran interval dari 6.22 hingga 7.00).

Berdasarkan Tabel 4, hanya respon T2 (melakukan perjalanan domestik saja) yang memiliki rerata respon setuju. Para penumpang beranggapan bahwa melakukan perjalanan udara ke luar negeri lebih berisiko dibandingkan dengan melakukan perjalanan di dalam negeri.

Rerata respon moderat atau netral adalah pada T1, T3, T4, T5, T9 dan T10. Hal ini menunjukkan bahwa para penumpang masih merasa ragu untuk mengurangi perjalanan udara (T1), menunda perjalanan hingga ekonomi stabil (T3) dan kondisi keuangan stabil bagi penumpang yang pekerjaannya terdampak pandemi (T4), melakukan perjalanan tetapi tidak menggunakan pesawat udara (T5), dan mengurangi perjalanan untuk liburan (T9) dan bisnis (T10).

Respon T6, T7, dan T8 memiliki rerata respon agak setuju. Hal ini dapat diartikan bahwa penumpang ingin untuk melakukan

perjalanan udara sesegera mungkin bila pandemi berakhir untuk tujuan liburan, bisnis, maupun kepentingan pribadi.

Terakhir adalah respon T11 memiliki respon agak tidak setuju. Hal ini menunjukkan bahwa penumpang masih ingin melakukan perjalanan udara. Bila PSBB dilonggarkan dan jadwal penerbangan dibuka, mereka akan melakukan perjalanan Kembali.

Rerata keseluruhan respon pilihan penumpang untuk melakukan perjalanan udara adalah netral atau moderat. Hal ini mengindikasikan bahwa penumpang masih ragu apakah akan melakukan perjalanan udara atau tidak. Mereka melihat perkembangan pandemi serta kebijakan pemerintah terkait perjalanan dengan transportasi umum terutama perjalanan udara.

#### Hasil ANOVA

Uji ANOVA digunakan untuk mengetahui apakah ada korelasi yang signifikan antara respon dengan faktor. Faktor tersebut adalah demografis responden yang meliputi jenis kelamin, tujuan perjalanan, rentang umur, dan bandara yang digunakan selama melakukan perjalanan udara di Yogyakarta. Hasil uji ANOVA pada Tabel 5 menunjukkan bahwa semua faktor mempunyai signifikansi dengan beberapa respon tetapi tidak semua respon memiliki signifikansi dengan faktor.

Hasil ANOVA menunjukkan bahwa faktor jenis kelamin memiliki signifikansi dengan respon T7. Hal ini dapat diartikan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan antara responden laki-laki dan perempuan terhadap keinginan untuk melakukan perjalanan udara untuk tujuan bisnis sesegera mungkin. Responden laki-laki lebih berniat untuk melakukan perjalanan dikarenakan tingkat kekhawatiran terpapar COVID-19 pada laki-laki lebih rendah dibandingkan wanita.

Faktor tujuan bepergian memiliki signifikansi dengan respon T6, T7, dan T10. Hal tersebut menunjukkan perbedaan yang signifikan antara tujuan perjalanan bisnis, pribadi, dan liburan terhadap respon perjalanan udara untuk liburan dan bisnis sesegera mungkin serta respon untuk mengurangi intensitas perjalanan udara.

Faktor umur memiliki signifikansi dengan respon T5, T6, dan T8. Pada T5 rentang umur kurang dari 20 tahun menunjukkan perbedaan yang signifikan dibandingkan dengan rentang umur yang lain terhadap penggunaan transportasi alternatif selain pesawat. Hal ini dapat dikatakan wajar karena rentang umur tersebut merupakan umur anak sekolah yang masih mempunyai fleksibilitas waktu yang lebih luas dibanding rentang umur lain. Pada T6, rentang umur yang mempunyai signifikansi tertinggi adalah

**Tabel 4.** Hasil Perhitungan Skala Likert

Kode	1	2	3	4	5	6	7	Rerata	Respon
T1	63	40	85	68	68	40	53	3.88	Moderat
T2	10	34	22	38	62	147	104	5.31	Setuju
T3	18	45	69	76	61	72	50	4.09	Moderat
T4	10	18	70	68	96	74	81	4.84	Moderat
T5	50	92	85	58	50	32	50	3.62	Moderat
T6	37	40	50	51	85	75	79	4.55	Agak Setuju
T7	22	13	42	79	89	85	87	4.92	Agak Setuju
T8	25	18	28	67	81	107	91	5.03	Agak Setuju
T9	64	51	75	60	51	48	68	3.95	Moderat
T10	68	73	68	75	51	38	44	3.62	Moderat
T11	112	77	52	73	35	30	38	3.20	Agak Tidak Setuju
Rerata keseluruhan respon								4.27	Netral/Moderat

Sumber: Olahan data, 2021

pada umur 31 hingga 40 tahun. Mereka yang berorientasi liburan, ingin segera melakukan kegiatan tersebut bila pandemi berakhir. Pada T8, rentang umur 20-30 tahun dan 31-40 tahun memiliki signifikansi terbesar untuk melakukan perjalanan dengan tujuan pribadi sesegera mungkin. Hal ini dikarenakan rentang umur tersebut merupakan mahasiswa dan karyawan yang melakukan perjalanan untuk urusan keluarga.

Terakhir adalah faktor pilihan bandara yang memiliki signifikansi dengan semua respon kecuali T2 dan T6. Hal ini menunjukkan bahwa penumpang di kedua bandara tidak memiliki perbedaan yang signifikan terhadap perjalanan udara domestik dan mengadakan perjalanan untuk liburan sesegera mungkin. Lebih lanjut lagi, penumpang kedua bandara akan mengadakan perjalanan udara tetapi tidak ke luar negeri dan mengurangi kunjungan yang bersifat liburan selama pandemi ini.

### Implikasi dan Rekomendasi

Pandemi COVID-19 menjadikan kehidupan manusia untuk mendesain ulang ketahanan sosial dan lingkungannya. Hal ini

juga berdampak pada pola dan kebiasaan menggunakan transportasi umum (Mogaji, 2020). Khususnya transportasi udara, perlu upaya pendekatan kepada pengguna layanan atau penumpang untuk menjaga kepuasan layanan selama di bandara. Kepuasan pelanggan adalah suatu kondisi yang menggambarkan terpenuhinya, bahkan terlampauinya harapan pelanggan atas suatu produk atau layanan yang dilakukan oleh pihak produsen/pelaku usaha (Dhio dan Mahalli, 2015).

Hasil perhitungan skala *Likert* menunjukkan bahwa mayoritas pengguna layanan bandara masih merasa ragu apakah akan menunda atau melangsungkan perjalanan udara. Pada dasarnya, banyak yang ingin kembali menggunakan pesawat karena faktor *travel time* yang lebih singkat, *less traffic*, dan lingkungan sekitar transportasi umum (Tanriverdi, Shakibaei dan Tezcan, 2012), sehingga perlu keselamatan dalam melakukan perjalanan udara, tidak hanya ketika berada di pesawat melainkan juga ketika di bandara (Wen, Lai dan Yen, 2008).

**Tabel 5.** Hasil Uji ANOVA

Respon	<i>P-value</i>	Faktor
T7	0,001	Jenis Kelamin
T6	0.038	
T7	0.000	Tujuan
T10	0.020	
T5	0.031	Umur
T6	0.038	
T8	0.004	
T1	0.000	Bandara
T3	0.004	
T4	0.000	
T5	0.000	
T7	0.002	
T8	0.002	
T9	0.000	
T10	0.000	
T11	0.000	

Sumber: Olahan Data, 2021

Pada Gambar 2, mayoritas responden (59.47%) ingin melakukan perjalanan udara kembali adalah sesegera mungkin ketika COVID-19 reda. Diikuti responden yang ingin menunggu satu hingga dua bulan sebanyak 22.78% sisanya menunggu 6 bulan atau lebih (8.87%) bahkan setahun lebih (1.44%) atau tidak melakukan perjalanan udara sama sekali (7.43%).

Waktu terbaik menurut responden adalah satu hingga tiga bulan ke depan yaitu sebanyak 55.64%, diikuti tiga hingga enam bulan (19.18%), enam bulan hingga setahun (17.75%), dan sisanya lebih dari setahun (7.43%).

Berdasarkan Gambar 2, mayoritas responden ingin mengadakan perjalanan udara kembali sesegera mungkin. Hasil ini mengarahkan kepada penyedia layanan bandara untuk meningkatkan fasilitas bandara selama pandemi demi mencegah penularan virus.

Pemerintah juga berupaya untuk memulihkan perjalanan udara dengan penerbitan Surat Edaran (SE) Menteri Perhubungan Nomor 93 Tahun 2021 tentang Petunjuk Pelaksanaan Perjalanan Orang Dalam Negeri dengan Transportasi Udara pada Masa Pandemi Covid-19 disebutkan beberapa batasan antara lain penumpang wajib menunjukkan kartu vaksin minimal dosis pertama, hasil negatif PCR atau antigen. Selain itu, kapasitas pesawat dapat lebih dari 70% sedangkan kapasitas bandara maksimal adalah 70%. Peraturan ini akan berubah menyesuaikan kondisi penyebaran COVID-19

di tingkat lokal maupun nasional.

Surat Edaran tersebut memberikan payung hukum bagi pengelola bandara untuk menjaga kualitas pelayanan di masa pandemi ini. Selain, itu, implementasi peraturan tersebut dapat memberi kenyamanan bagi penumpang ketika akan melakukan perjalanan udara dan menjadikan pengelola bandara untuk meningkatkan pelayanannya.

Hasil uji ANOVA menunjukkan bahwa semua faktor demografis mempunyai signifikansi dengan respon. Faktor yang mempunyai signifikansi dominan adalah pilihan bandara yang digunakan. Hal ini sangat wajar dikarenakan bandara YIA merupakan bandara baru dengan fasilitas lebih baik dibanding bandara JOG. Akan tetapi, bandara YIA belum melayani penerbangan internasional seperti bandara JOG.

Berdasarkan korelasi, terdapat hubungan yang signifikan antara jenis kelamin dengan keinginan melakukan perjalanan bisnis. Responden laki-laki lebih memilih untuk melakukan perjalanan sesegera mungkin dibandingkan dengan responden wanita. Hal ini menunjukkan bahwa tingkat kekhawatiran responden wanita lebih besar dibanding laki-laki terhadap penularan virus ketika bepergian dengan pesawat terbang.

Faktor tujuan perjalanan mempunyai korelasi yang kuat dengan menunda atau melakukan perjalanan untuk keperluan bisnis dan melakukan perjalanan untuk liburan. Hal ini dikarenakan pesawat udara merupakan moda penting karena mempersingkat waktu



**Gambar 2.** Estimasi Waktu Responden untuk Melakukan Perjalanan Udara Kembali  
Sumber: Olahan data, 2021

perjalanan dan jangkauan yang lebih luas. Para pebisnis akan menunda atau melakukan perjalanan tergantung kondisi penyebaran virus atau sesuai dengan level yang ditetapkan oleh pemerintah. Selain itu, para penumpang menginginkan liburan sesegera mungkin karena merasa jenuh berada di rumah. Hal ini wajar karena hampir semua kegiatan non esensial dipusatkan di rumah atau *work from home*.

Lebih lanjut lagi, terdapat hubungan yang untuk melakukan perjalanan sesegera mungkin. Perjalanan ini didominasi dengan tujuan untuk liburan dan keperluan pribadi. Bahkan, mereka menginginkan untuk beralih ke moda transportasi lain. Hal ini menunjukkan bahwa kebutuhan untuk liburan atau keperluan pribadi sangat berat ditunda meskipun dalam kondisi pandemi. Mereka mengharapkan bandara memberikan pelayanan yang prima dalam hal *safety* baik saat di bandara maupun ketika berada di atas pesawat. Mereka juga siap bila harus memenuhi persyaratan perjalanan udara seperti tes bebas COVID-19 dengan tetap menjaga protokol kesehatan.

Terakhir adalah faktor bandara yang digunakan memiliki korelasi yang kuat untuk menentukan pilihan apakah akan melakukan perjalanan atau tidak dengan pesawat terbang. Perbedaan ini dikarenakan jumlah dan jenis penerbangan. Pada JOG saat ini berorientasi penerbangan internasional dan penerbangan jarak pendek. Di sisi lain, YIA memfasilitasi penerbangan jarak jauh domestik sembari menunggu izin penerbangan internasional dikarenakan bandara tersebut belum lama beroperasi.

Sebagai rekomendasi, pengelola bandara hendaknya memberi jaminan keamanan dalam melakukan perjalanan udara serta mengajak mereka kembali untuk perjalanan udara (Budd, Ison, dan Adrienne, 2020). Di samping itu, para pembuat kebijakan dapat melakukan pembuatan target dan kebijakan pemasaran untuk mempromosikan perjalanan udara sehingga penumpang atau calon penumpang tertarik untuk bepergian dengan aman (Kepaptsoglou dkk., 2020).

Lebih lanjut lagi, rekomendasi bagi penumpang dengan tujuan perjalanan bisnis dapat selalu menaati peraturan yang berkaitan dengan syarat perjalanan. Hal ini untuk mencegah infeksi COVID-19 yang lebih luas. Sedangkan pada penumpang dengan tujuan perjalanan pribadi atau liburan, hendaknya mereka dapat menahan perjalanan atau menggunakan transportasi alternatif untuk meminimalkan penyebaran hingga kondisi yang memungkinkan. Selain itu, menegakkan protokol kesehatan juga merupakan sebuah kewajiban demi menekan penyebaran virus.

## KESIMPULAN

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui pilihan untuk melakukan perjalanan bagi pengguna layanan bandara atau penumpang di Bandara Yogyakarta (JOG dan YIA). Berdasarkan hasil perhitungan skala *Likert*, secara umum penumpang masih ragu antara menunda atau melangsungkan perjalanan udara. Umumnya mereka masih menunggu kesempatan bila ada kelonggaran kebijakan dari pemerintah dalam melakukan perjalanan udara. Selain itu, mereka juga menanti kepastian terkait keamanan selama di bandara yang difasilitasi oleh pengelola bandara. Hasil uji ANOVA menunjukkan bahwa terdapat hubungan signifikan antara faktor demografis pengguna layanan bandara dengan respon pengguna terhadap pilihan melakukan perjalanan udara. Faktor demografis tersebut meliputi jenis kelamin, tujuan bepergian, rentang umur, dan pilihan bandara yang digunakan. Faktor demografis penumpang sangat berpengaruh terhadap persepsi penumpang dikarenakan memiliki landasan budaya, sosial, maupun pribadi. Sebagai rekomendasi, pengelola bandara harus sudah siap untuk menjamin keamanan pengguna layanan agar terhindar dari paparan virus. Selain itu, perlu kebijakan yang jelas dari pemerintah terkait mobilitas penumpang dan transportasi umum sehingga operasional transportasi umum khususnya penerbangan dapat berjalan baik di masa pandemi.

## UCAPAN TERIMAKASIH

Ucapan terima kasih diberikan kepada IT Telkom Purwokerto sebagai penyedia dana dan PT Angkasa Pura I yang telah memberi kesempatan waktu dan tempat untuk pengumpulan data. Terima kasih juga kami sampaikan kepada penumpang maskapai yang telah memberikan waktu luang untuk mengisi kuesioner dan juga tim surveyor dari Teknik Industri, IT Telkom Purwokerto, Jawa Tengah, Indonesia.

## DAFTAR PUSTAKA

- Anderson, S., Pearo, L. K. and Widener, S. K. (2008) "Drivers of service satisfaction: Linking customer satisfaction to the service concept and customer characteristics," *Journal of Service Research*, 10(4), pp. 365–381. doi: 10.1177/1094670508314575.
- Budd, L., Ison, S. and Adrienne, N. (2020) "European airline response to the COVID-19 pandemic – Contraction, consolidation and future considerations for airline business and management," *Research in Transportation Business & Management*, 37, p. 100578. doi: 10.1016/j.rtbm.2020.100578.
- Dhio, M. and Mahalli, K. (2015) "Analisis Tingkat Kepuasan Penumpang Terhadap Kualitas Pelayanan di Bandar Udara Internasional Kualanamu," *Jurnal Ekonomi dan Keuangan*, 3(6), pp. 408–420.
- Dzisi, E. K. J. and Dei, O. A. (2020) "Adherence to social distancing and wearing of masks within public transportation during the COVID 19 pandemic," *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 7, p. 100191. doi: 10.1016/j.trip.2020.100191.
- Gaskin, D. J., Zare, H. and Delarmente, B. (2020) *Geographic Disparities in COVID-19 Infections and Deaths: The Role of Transportation.*, Transport policy. Elsevier Ltd. doi: 10.1016/j.tranpol.2020.12.001.
- Graham, A., Kremarik, F. and Kruse, W. (2020) "Attitudes of Ageing Passengers to Air Travel Since The Coronavirus Pandemic," *Journal of Air Transport Management*, 87, p. 101865. doi: 10.1016/j.jairtraman.2020.101865.
- Iacus, S. M. dkk. (2020) "Estimating and Projecting Air Passenger Traffic During The COVID-19 Coronavirus Outbreak and Its Socio-Economic Impact," *Safety Science*, 129(April), p. 104791. doi: 10.1016/j.ssci.2020.104791.
- IATA (2020) *Air Travel and COVID-19*, *iata.org*. Available at: <https://www.iata.org/en/youandiata/travelers/health/> (Accessed: November 30, 2020).
- Kepaptsoglou, K. dkk. (2020) "Comparing traveler preferences for BRT and LRT systems in developing countries: Evidence from Multan, Pakistan," *Journal of Traffic and Transportation Engineering (English Edition)*, 7(3), pp. 384–393. doi: 10.1016/j.jtte.2018.10.013.
- Lamb, T. L. dkk. (2020) "Factors that predict passengers willingness to fly during and after the COVID-19 pandemic," *Journal of Air Transport Management*, 89(June), p. 101897. doi: 10.1016/j.jairtraman.2020.101897.
- Lau, H. dkk. (2020) "The association between international and domestic air traffic and the coronavirus ( COVID-19 ) outbreak," *Journal of Microbiology, Immunology and Infection*, 53(3), pp. 467–472. doi: 10.1016/j.jmii.2020.03.026.
- Mogaji, E. (2020) "Impact of COVID-19 on transportation in Lagos, Nigeria," *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 6, p. 100154. doi: 10.1016/j.trip.2020.100154.
- Monalisa, C. dkk. (2019) "Pengaruh Gender Terhadap Pemilihan Moda Transportasi Di Kota Manado," *Jurusan Sipil Universitas Sam Ratulangi Manado*, 7(7), pp. 827–834.

- Nasution, D. A. D., Erlina, E. and Muda, I. (2020) "Dampak Pandemi COVID-19 Terhadap Perekonomian Indonesia," *Jurnal Benefita*, 5(2), p. 212. doi: 10.22216/jbe.v5i2.5313.
- Oktakarina, R. (2015) "Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Konsumen Dalam Memilih Angkutan Jasa (Studi Kasus Bus Transjakarta Koridor II)," *Fakultas Ilmu Tarbiyah dan Keguruan UIN Syarif Hidayatullah*. Available at: <http://repository.uinjkt.ac.id/dspace/handle/123456789/29158>.
- Oztig, L. I. and Askin, O. E. (2020) "Human mobility and coronavirus disease 2019 (COVID-19): a negative binomial regression analysis," *Public Health*, 185, pp. 364–367. doi: 10.1016/j.puhe.2020.07.002.
- Romadlon, F. (2021) "Layanan Bus Rapid Transit Purwokerto-Purbalingga pada Pengguna Wanita Menuju Kesiapan Dimensi Smart Mobility," *Warta Penelitian Perhubungan*, 33(1), pp. 29–38. doi: 10.25104/warlit.v33i1.1480.
- S Wawan, J. H. (2020) *Turun 95 Persen, Penumpang Bandara Yogya Kurang dari 150 Orang Per Hari*, *Detik.com*. Available at: <https://news.detik.com/berita-jawa-tengah/d-5028097/turun-95-persen-penumpang-bandara-yogya-kurang-dari-150-orang-per-hari/2>.
- Shen, J. dkk. (2020) "Prevention and control of COVID-19 in public transportation: Experience from China," *Environmental Pollution*, 266. doi: 10.1016/j.envpol.2020.115291.
- Soehardi dkk. (2020) "Pengaruh Pandemi COVID-19 Terhadap Wisatawan Mancanegara dan Nusantara Serta Karyawan Perusahaan Penerbangan di Indonesia," *Jurnal Ilmiah Manajemin Ubhara*, 2(2), pp. 46–61.
- Sokadjo, Y. M. and Atchadé, M. N. (2020) "The influence of passenger air traffic on the spread of COVID-19 in the world," *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 8, pp. 0–4. doi: 10.1016/j.trip.2020.100213.
- Sun, X., Wandelt, S. and Zhang, A. (2020) "How did COVID-19 impact air transportation? A first peek through the lens of complex networks," *Journal of Air Transport Management*, 89(June), p. 101928. doi: 10.1016/j.jairtraman.2020.101928.
- Susanto, N. (2018) "Analisis perilaku konsumsi jasa layanan transportasi online (Studi pada mahasiswa Universitas Brawijaya yang pernah menggunakan jasa layanan transportasi online yaitu diantaranya Grab, Uber, dan Gojek)," *Jurnal Ilmiah Universitas Brawijaya*, 01, pp. 4–18.
- Tanriverdi, S. C., Shakibaei, S. and Tezcan, H. O. (2012) "A Stated Preference (SP) Study on Individuals' Transportation Decisions, Focused on Marmaray Project in İstanbul," *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 54, pp. 19–26. doi: 10.1016/j.sbspro.2012.09.721.
- di Vittorio, A. (1996) "Identifying, measuring and responding to different market segments: Price determination in air transport," *Journal of Vacation Marketing*, 2(4), pp. 315–325. doi: 10.1177/135676679600200403.
- Wen, C. H., Lai, S. C. and Yen, W. Y. (2008) "Segmentation and positioning analysis for international air travel market: Taipei-to-Tokyo route," *Transportation Research Record*, (2052), pp. 46–53. doi: 10.3141/2052-06.
- Zhang, L. dkk. (2020) "Measuring imported case risk of COVID-19 from inbound international flights --- A case study on China," *Journal of Air Transport Management*, 89(July), p. 101918. doi: 10.1016/j.jairtraman.2020.101918.

