



**LIBERALISASI INDUSTRI PENERBANGAN INDONESIA  
STUDI KASUS: DAMPAK BEROPERASINYA LOW COST CARRIER  
TERHADAP PERTUMBUHAN PARIWISATA DI BALI**

*(AVIATION INDUSTRY LIBERALISATION IN INDONESIA  
CASE STUDY: LOW COST CARRIER OPERATION'S IMPACT TOWARDS  
TOURISM GROWTH IN BALI)*

**SKRIPSI**

Oleh

**REZKA NUR AULIA  
NIM 100910101054**

**JURUSAN ILMU HUBUNGAN INTERNASIONAL  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS JEMBER  
2017**



**LIBERALISASI INDUSTRI PENERBANGAN INDONESIA  
STUDI KASUS: DAMPAK BEROPERASINYA LOW COST CARRIER  
TERHADAP PERTUMBUHAN PARIWISATA DI BALI**

*(AVIATION INDUSTRY LIBERALISATION IN INDONESIA  
CASE STUDY: LOW COST CARRIER OPERATION'S IMPACT TOWARDS  
TOURISM GROWTH IN BALI)*

**SKRIPSI**

diajukan guna melengkapi tugas akhir dan memenuhi salah satu syarat  
untuk menyelesaikan Studi Program Ilmu Hubungan Internasional (S1)  
dan mencapai gelar Sarjana Sosial

Oleh

**REZKA NUR AULIA  
NIM 100910101054**

**JURUSAN ILMU HUBUNGAN INTERNASIONAL  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS JEMBER  
2017**

**MOTO**

Janganlah kamu berduka cita, sesungguhnya Allah beserta kita  
(At Taubah:40)<sup>1</sup>



---

<sup>1</sup> Departemen Agama Republik Indonesia. 2004. Al-Quran dan Terjemahannya. Bandung: PT Sya'amil Cipta Media.

**SURAT PERNYATAAN**

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Rezka Nur Aulia

NIM : 100910101054

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa karya ilmiah yang berjudul “Liberalisasi Industri Penerbangan di Indonesia. Studi Kasus: Dampak Beroperasinya Low Cost Carrier terhadap Pertumbuhan Pariwisata di Bali” adalah benar-benar karya sendiri, kecuali kutipan yang sudah saya sebutkan sumbernya, belum pernah diajukan pada institusi manapun, dan bukan karya jiplakan. Saya bertanggung jawab atas keabsahan dan kebenaran isinya sesuai dengan sikap ilmiah yang harus dijunjung tinggi.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya, tanpa ada tekanan dan paksaan dari pihak mana pun serta bersedia mendapatkan sanksi akademik jika ternyata dikemudian hari pernyataan ini tidak benar.

Jember, 19 Juni 2017

Yang menyatakan,

**Rezka Nur Aulia**

NIM 100910101054

**SKRIPSI**

**LIBERALISASI INDUSTRI PENERBANGAN INDONESIA  
STUDI KASUS: DAMPAK BEROPERASINYA LCC TERHADAP  
PERTUMBUHAN PARIWISATA DI BALI**  
*(AVIATION INDUSTRY LIBERALISATION IN INDONESIA  
CASE STUDY: LOW COST CARRIER OPERATION'S IMPACT TOWARDS  
TOURISM GROWTH IN BALI)*

Oleh

**Rezka Nur Aulia**

**NIM 100910101054**

**Pembimbing**

**Dosen Pembimbing Utama : Drs. Pra Adi Soelistijono, M.Si**

**Dosen Pembimbing Anggota : Honest Dody Molasy, S.Sos, M.A.**

**RINGKASAN**

**Liberalisasi Industri Penerbangan di Indonesia. Studi Kasus: Dampak Beroperasinya Low Cost Carrier terhadap Pertumbuhan Pariwisata di Bali;**

Rezka Nur Aulia; 100910101054; 2017; 75 halaman; Jurusan Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember

Industri penerbangan dunia mengalami proses liberalisasi yang cukup panjang sampai akhirnya tercipta tren baru dalam industri penerbangan. Kemunculan tren Low Cost Carrier pada industri penerbangan memberikan alternatif baru bagi konsumen dalam pemenuhan kebutuhan transportasi udaranya. Low Cost Carrier yang awalnya diterapkan di Amerika Serikat oleh maskapai South West Airline kemudian diadaptasi oleh maskapai-maskapai lain di seluruh belahan dunia. Sampai kemudian tren Low Cost Carrier ini muncul di kawasan Asia Tenggara. Indonesia tidak luput dari tren ini, perkembangan yang terjadi di industri penerbangan Indonesia memiliki efek multi-dimensional yang salah satunya dirasakan oleh industri pariwisata.

Pariwisata merupakan sektor penting yang mampu menyokong perekonomian Indonesia. Pada beberapa negara di dunia, industri pariwisata merupakan salah satu industri besar karena mampu menyerap banyak tenaga kerja, peningkatan pendapatan, bahkan memberikan kontribusi terbesar pada produk domestik bruto suatu negara. Sektor pariwisata merupakan sektor yang tidak terpengaruh terhadap ketidak pastian dan kelesuan perekonomian dunia. Skripsi ini mencoba menganalisa bagaimana dampak beroperasinya low cost carrier terhadap pariwisata di Bali.

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif. Metode penelitian tersebut meliputi teknik pengumpulan data dan teknik analisa data. Teknik pengumpulan data adalah menggunakan studi pustaka (*Library Research*). Data yang diperoleh lantas akan diteliti dengan menggunakan metode kualitatif untuk mengetahui dampak dari beroperasinya low cost carrier terhadap pariwisata di Bali dengan perspektif Liberal.

Hasil penelitian menunjukkan terdapat korelasi positif antara beroperasinya Low Cost Carrier terhadap industri pariwisata di Bali. Hal ini dapat dilihat dengan indikator terjadinya pertumbuhan sarana pendukung industri pariwisata misalnya



DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN MOTTO .....</b>	<b>iii</b>
<b>HALAMAN PERNYATAAN.....</b>	<b>iv</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN.....</b>	<b>vi</b>
<b>RINGKASAN .....</b>	<b>vi</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>vii</b>
<b>DAFTAR SINGKATAN.....</b>	<b>ix</b>
<b>BAB 1. PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
<b>1.1 Latar Belakang.....</b>	<b>1</b>
<b>1.2 Ruang Lingkup pembahasan .....</b>	<b>5</b>
1.2.1 Batasan Materi.....	5
1.2.2 Batasan Waktu .....	5
<b>1.3 Rumusan Masalah.....</b>	<b>6</b>
<b>1.4 Tujuan Penelitian .....</b>	<b>6</b>
<b>1.5 Kerangka Teori .....</b>	<b>6</b>
<b>1.6 Argumen Utama .....</b>	<b>14</b>
<b>1.7 Metode Penelitian.....</b>	<b>15</b>
1.7.1 Metode Pengumpulan Data.....	15
1.7.2 Metode Analisis Data.....	15
<b>1.8 Sistematika Penulisan.....</b>	<b>17</b>
<b>BAB 2. Industri Penerbangan Indonesia, Liberalisasi Penerbangan</b>	
<b>Indonesia, dan LCC.....</b>	<b>18</b>
<b>2.1 Liberalisasi Penerbangan .....</b>	<b>18</b>
<b>2.2 Low Cost Carrier .....</b>	<b>22</b>
<b>2.3 Industri Pariwisata Indonesia.....</b>	<b>26</b>
<b>BAB 3. Industri Pariwisata .....</b>	<b>39</b>
<b>3.1 Potensi Pariwisata .....</b>	<b>40</b>

3.2 Prospek Pariwisata .....	47
3.3 Daya Saing Pariwisata .....	52
3.4 kontribusi Pariwisata Bagi Perekonomian Indonesia .....	58
3.5 Industri Pariwisata di Bali .....	59
<b>BAB 4. DAMPAK BEROPERASINYA LOW COST CARRIER TERHADAP PERTUMBUHAN PARIWISATA DI BALI.....</b>	<b>60</b>
4.1 Persaingan Ekonomi yang Sehat .....	62
4.2 Perkembangan Industri Pariwisata Pasca Beroperasinya LCC .	67
<b>BAB 5. KESIMPULAN .....</b>	<b>78</b>
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>79</b>

## DAFTAR SINGKATAN

ASEAN: Association of South East Asia Nation

FSC: Full Service Carrier

GIA: Garuda Indonesia Airways

IATA: Int. Air Transport Association

ICAO: Int. Aviation Organization

ILO: International Labour Organization

KLM: Koninklijke Luchtvaart Maatschappij

KMB: Konferensi Meja Bundar

KNILM: Koninklijke Nederlandsch-Indische Luchtvaart Maatschappij

LCC: Low Cost Carrier

OSP: Open Sky Policy

PDB: Produk Domestik Bruto

SDM: Sumber Daya Manusia

TTCI: *The Travel & Tourism Competitiveness Index*

UNESCO: United Nations Educational, Scientific, and Cultural Organization

WEF: *World Economic Forum*

WTO: World Trade Organization

## BAB 1 PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Seiring tingginya tingkat mobilitas masyarakat masa kini, moda transportasi udara menjadi pilihan yang diperhitungkan dalam pemenuhan kebutuhan bertransportasi domestik jarak jauh maupun internasional. Sarana transportasi yang efisien serta mampu memberikan penawaran harga yang terjangkau adalah harapan masyarakat sebagai konsumen, hal ini menjadikan adanya persaingan antar penyedia layanan transportasi udara. Kompetisi perebutan konsumen antar maskapai penerbangan bertambah ketat seiring bertambahnya jumlah maskapai yang ikut bersaing dalam pasar penerbangan. Agar tetap dapat menawarkan harga dan pelayanan yang menarik terhadap konsumen maskapai-maskapai berinovasi, salah satunya dengan *Low Cost Carriers/LCC* (Penerbangan Murah) agar dapat memasuki segmentasi pasar menengah ke bawah.

Fenomena (LCC) sebagai pilihan alternatif dalam pemenuhan kebutuhan transportasi udara telah terjadi di Amerika sejak tahun 1970-an, disusul kemudian Eropa di era tahun 1980-an. Perkembangan LCC di dua kawasan ini diawali dengan adanya liberalisasi di bidang penerbangan. Liberalisasi dan deregulasi ini memungkinkan maskapai selain *flag carrier*<sup>2</sup> atau maskapai resmi negara untuk melayani rute penerbangan dan menghapuskan peraturan penetapan harga yang semula diatur sesuai kesepakatan bilateral menjadi berorientasi pasar. Proses deregulasi berimbas pada perubahan penting dalam pasar penerbangan, antara lain kompetisi antar maskapai, perubahan jaringan operasi, dan swastanisasi.

---

<sup>2</sup>Flag Carrier: merupakan maskapai pesawat atau kapal yang terdaftar secara resmi di sebuah negara dan pemerintahnya memberi kekuasaan untuk melakukan monopoli penuh atau parsial atas rute internasional. Dalam hukum maritime, semua armada (baik pesawat maupun kapal) diharuskan untuk mencantumkan bendera nasional negara asalnya. Diakses melalui: <http://www.businessdictionary.com/definition/flag-carrier.html/>

Maskapai asal Amerika Serikat bernama 'South West Airlines' adalah LCC pertama di dunia serta menjadi pionir LCC yang kemudian diikuti kemunculan LCC lain di berbagai belahan dunia. South West muncul setelah terjadi deregulasi industri penerbangan di Amerika Serikat. Maskapai di kawasan Eropa yang merupakan LCC diawali dengan kemunculan 'RyanAir' dan 'Easy Jet' di akhir 1990-an<sup>3</sup>. Maskapai LCC dapat menawarkan biaya penerbangan yang terjangkau bagi konsumennya dengan dua prinsip *low-cost* yang berbeda dengan maskapai lain. Pertama, LCC fokus pada penerbangan jarak pendek dan terbang hanya dengan satu kelas serta pengurangan servis selama penerbangan.<sup>4</sup> Bentuk pengurangan servis yang diterapkan dapat berupa tidak adanya pemberian makanan selama penerbangan dan ruang duduk penumpang yang dipersempit. Dua prinsip LCC tersebut memungkinkan terjadinya penurunan biaya operasional penerbangan namun berdampak tingginya frekuensi terbang karena tingginya permintaan dari konsumen, hal itu membuat maskapai jauh lebih produktif dibanding memberlakukan tarif penuh dengan frekuensi terbang yang rendah. Kehadiran LCC di Eropa mampu memberi kenaikan sebesar 3,4% wisatawan mancanegara yang memasuki Spanyol hingga mencapai 58.600.000 penumpang pada 2007.<sup>5</sup> LCC mampu menjadi pilihan alternatif transportasi yang lebih efisien dan terjangkau bagi semua segmentasi pasar.

Kawasan Asia Tenggara tidak luput mengalami ekspansi pertumbuhan seperti halnya di Eropa dan Amerika Serikat. Berbeda dengan LCC di Eropa dan Amerika Serikat, LCC di Asia Tenggara kebanyakan merupakan *sub unit business* dari maskapai reguler yang mulai memfokuskan bidang LCC demi melayani segmentasi pasar yang lebih luas. Berbeda dengan kawasan Eropa dan Amerika, perkembangan LCC di Asia Tenggara baru terjadi pada tahun 2000-an. Industri penerbangan di kawasan ini mengalami percepatan pertumbuhan yang cukup

---

<sup>3</sup>Anonim, History of Budget Carriers. <http://www.eurocheapo.com/flights/articles/history-budget-airlines.html>

<sup>4</sup>Anonim, Low Cost Carriers History. <http://www.jvdz.net/index2.html?lcc-history.html&frameMain>

<sup>5</sup>Effect of low-cost airlines on tourism in Spain. A dynamic panel data model, 2011

signifikan, dari 2012 menuju 2013 telah tumbuh sebesar 20%<sup>6</sup>. Proyeksi pertumbuhan diperkirakan akan masih dapat terus tumbuh sampai jangka waktu ke depan, mengingat saat ini LCC telah mendominasi sekitar 50% layanan penerbangan yang ada. Pertumbuhan ini mengindikasikan besarnya pasar transportasi udara di Asia Tenggara, bahkan sebelum mereka menjadi *single-market* seperti di Uni-Eropa. Pertumbuhan pasar penerbangan kearah positif ini tumbuh secara drastis baik dari sisi penawaran maupun permintaan. Dalam perubahan ini setiap pemerintah di Asia Tenggara memiliki kepentingan untuk mengatur masalah hukum tentang kegiatan transaksional industri penerbangan dalam rangka melindungi dan mencapai kepentingan nasionalnya.

Perubahan kondisi pasar regional Asia Tenggara sendiri merupakan bagian dari rencana penerapan ASEAN *Open Sky Policy (OSP)*<sup>7</sup>, yaitu sebuah kesepakatan untuk melakukan liberalisasi industri penerbangan secara regional. Indonesia sebagai salah satu negara di Asia Tenggara juga turut mendukung wacana OSP dengan memberlakukan liberalisasi di sektor penerbangan yang dimulai dengan munculnya Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 11 tahun 2001. Deregulasi ini juga dimaksudkan untuk mendorong performa pertumbuhan bidang lainnya seperti ekonomi, industri, perhubungan, dan pariwisata.

Pariwisata merupakan sumber pendapatan luar negeri yang penting bagi beberapa negara di Asia Tenggara. Malaysia misalnya, masuk dalam daftar sepuluh negara yang memiliki jumlah wisatawan mancanegara paling tinggi di dunia dan tertinggi di Asia Tenggara<sup>8</sup>. Singapura juga mendapatkan pendapatan yang cukup tinggi dari sektor pariwisata dan menjadi negara tujuan belanja paling

---

<sup>6</sup>CAPA official Website, *Competition in Southeast Asia's low-cost airline sector heats up as capacity surges*. Diakses 5 Setember 2013. <http://centreforaviation.com/analysis/competition-in-southeast-asias-low-cost-airline-sector-heats-up-as-capacity-surges-126798>

<sup>7</sup> Open Sky sendiri diartikan sebagai suatu kesepakatan Langit terbuka yang mana merupakan bentuk liberalisasi atas peraturan dan regulasi yang berkaitan dengan industri penerbangan, khususnya penerbangan komersil dengan tujuan untuk menciptakan lingkungan pasar bebas dalam industri penerbangan [http://en.wikipedia.org/wiki/Open\\_skies](http://en.wikipedia.org/wiki/Open_skies) yang diakses Maret 2015

<sup>8</sup>Wendy Ven-Dee Huang, *International Tourism Data: Top Destinations, Number Arrivals, and more*. Diakses pada 27 November 2014. <http://blogs.worldbank.org/opendata/international-tourism-data-top-destinations-number-arrivals-and-more>

favorit bagi wisatawan dari Indonesia.<sup>9</sup> Vietnam yang mulai memiliki maskapai di kelas LCC juga mengalami pertumbuhan industri pariwisata yang cukup pesat. Jumlah wisatawan asing yang masuk ke Vietnam naik dua kali lipat dari tahun 2009 ke tahun 2013.<sup>10</sup> Sektor pariwisata di Indonesia juga turut berkontribusi menambah pendapatan negara, masuknya wisatawan asing membawa devisa bagi negara. Meskipun demikian pariwisata di Indonesia belum menonjol bila dibandingkan dengan negara-negara di Asia Tenggara. Pariwisata merupakan sektor yang dapat dijadikan andalan untuk pengembangan ekonomi sekaligus membangun citra positif sebuah negara di luar negeri. Dengan membuka dan mempermudah akses kepada wisatawan asing, pemerintah mendapatkan pemasukan. Di lain pihak masyarakat memiliki kesempatan untuk bekerja di industri pariwisata. Selain itu, pariwisata juga bisa membentuk citra negara sebagai negara yang ramah-wisatawan.

Salah satu tujuan wisata Indonesia yang tersohor dan menunjang pendapat negara adalah Bali. Potensi wisata di daerah ini telah terbukti mampu menjadi daya tarik bagi wisatawan domestik maupun mancanegara bahkan sebelum adanya fenomena LCC. Potensi wisata alam Bali yang eksotis, serta ditunjang dengan pengaturan pariwisata dan sumber daya manusia yang mendukung, mampu memberi Bali nilai ekonomi yang tinggi serta menciptakan citra positif Indonesia di mata dunia.

Kebijakan liberalisasi penerbangan yang dilakukan pemerintah Indonesia akan mempengaruhi industri pariwisata di Bali. Sejak diberlakukannya liberalisasi pada tahun 2001, terdapat kenaikan jumlah penerbangan internasional dan domestik di Bandara Ngurah Rai Bali. Data yang diperoleh di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara menunjukkan kenaikan rata-rata jumlah penerbangan di

---

<sup>9</sup> Peni Widarti, *Singapura Incar Pertumbuhan 10% Wisatawan Indonesia*. Diakses pada 09 Desember 2014. <http://surabaya.bisnis.com/m/read/20140616/17/72291/singapura-incar-pertumbuhan-10-wisatawan-indonesia>

<sup>10</sup>Nhandan Online, *Vietnam Records Remarkable Growth in Tourist Arrivals*. Diakses pada 9 Desember 2014. <http://en.nhandan.org.vn/travel/item/2143402-vietnam-records-remarkable-growth-in-tourist-arrivals.html>

Bandar Udara Ngurah Rai selama 2009-2013.<sup>11</sup> Pertambahan jumlah frekuensi penerbangan tentunya akan mengakibatkan adanya pertambahan jumlah wisatawan. Wisatawan yang datang ke Indonesia setelah liberalisasi terbagi dalam beberapa segmentasi, hal ini terjadi karena peningkatan kelas menengah yang mulai terakomodasi dengan kehadiran LCC. Kehadiran wisatawan kelas menengah ini memunculkan sarana pendukung industri pariwisata yang sesuai dengan *budget* wisatawan kelas menengah. Misalnya penyediaan akomodasi yang dulu didominasi hotel berbintang, kini sejak liberalisasi banyak muncul penginapan sederhana untuk memenuhi kebutuhan akomodasi wisatawan kelas menengah.

Liberalisasi penerbangan ini semestinya akan berimplikasi pada adanya perubahan di industri pariwisata Indonesia. Untuk itu diperlukan sebuah penelitian yang mengkaji tentang dampak liberalisasi tersebut terhadap industri pariwisata di Bali. Atas mempertimbangan uraian di atas, maka penulis tertarik meneliti dampak liberalisasi penerbangan di Indonesia, dengan studi kasus dampak beroperasinya LCC dan pertumbuhan industri pariwisata di Bali.

## **1.2. Ruang Lingkup**

Dalam menganalisa suatu fenomena pada studi hubungan internasional diperlukan suatu pembatasan ruang lingkup masalah. Pembatasan dilakukan agar permasalahan tidak berkembang terlalu luas dan terfokus. Penulis menggunakan dua batasan, yaitu batasan materi dan batasan waktu.

### **1.2.1. Batasan Materi**

Batasan materi berfungsi menunjukkan ruang lingkup pembahasan peristiwa yang dapat mencakup wilayah, fenomena yang timbul atas masalah, serta batas unit analisis. Pokok bahasan pada skripsi ini seputar liberalisasi penerbangan di Indonesia terhadap industri pariwisata di Bali. Bagaimana liberalisasi penerbangan yang meningkatkan industri penerbangan dapat berkontribusi pada perkembangan industri pariwisata di Bali yang terlihat dari

---

<sup>11</sup>Bali Dalam Angka 2014. Dirilis oleh Badan Pusat Statistik Provinsi Bali 2014. Nomor Publikasi 51000.1402

perubahan jumlah wisatawan yang masuk melalui jalur udara serta pertumbuhan sarana pendukung seperti jumlah penginapan. Dengan asumsi adanya penambahan fasilitas pendukung pariwisata merupakan indikator berkembangnya industri pariwisata itu sendiri.

### **1.2.2. Batasan Waktu**

Batasan waktu berfungsi memfokuskan waktu terjadinya fenomena permasalahan yang akan dianalisis. Batasan waktu yang digunakan pada skripsi ini adalah mulai tahun 2008 sampai 2013. pembahasan lebih difokuskan setelah tahun 2008 dengan alasan tren LCC dimulai pada tahun tersebut dan diakhiri pada 2013 sesuai dengan permulaan penulisan penelitian ini.

### **1.3. Rumusan Masalah**

Munculnya sebuah permasalahan atas uraian diatas menjadi pusat pemikiran atas penulisan skripsi ini. Bertolak dari latar belakang yang telah diuraikan, maka rumusan masalah skripsi ini adalah:

**“Apa dampak liberalisasi penerbangan di Indonesia terhadap industri pariwisata di Bali?”**

### **1.4. Tujuan Penelitian**

Tujuan yang ingin dicapai dalam penulisan skripsi ini adalah untuk mengetahui dan menjelaskan dampak liberalisasi penerbangan di Indonesia terhadap industri pariwisata di Bali.

### **1.5. Kerangka Dasar**

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis perlu menentukan kerangka teori sebagai landasan berpikir untuk menjelaskan dari segimana penulis akan mulai menganalisa masalah.

#### **1.5.1. Liberalisme.**

Liberalisme merupakan sebuah aliran, pandangan filsafat, serta politik; yang menjunjung tinggi kebebasan tiap individu di dalamnya untuk berekspresi dan kesamaan hak antar individu. Kaum liberalis

memiliki optimisme bahwa setiap individu memiliki kesempatan yang sama untuk berkembang. Menurut John Locke, peran negara sebagai penjamin kebebasan warga negaranya dan kemudian mengizinkan mereka menjalani kehidupannya dan menanggapi kebahagiaannya tanpa campur tangan tak semestinya dari orang lain. Kaum liberal beranggapan Liberalisme berkaitan dengan modernisasi, modernisasi dianggap sebuah proses yang akan membawa banyak kemajuan dalam bidang kehidupan. Kemajuan berarti kehidupan yang lebih baik bagi mayoritas individu. Liberalisme merupakan suatu pandangan dalam studi Hubungan Internasional yang pada umumnya mengambil pandangan positif terhadap sifat manusia. Kaum liberalis memiliki keyakinan besar terhadap akal pikiran manusia dan mereka yakin bahwa prinsip-prinsip rasional dapat dipakai pada masalah-masalah internasional. Dalam liberalisme konflik dan perang diakui tidak dapat dihindarkan, namun ketika manusia memakai akal pikiran mereka dapat mencapai kerjasama yang saling menguntungkan bukan hanya di dalam negeri namun juga lintas batas internasional.<sup>12</sup>

Liberalisme memiliki relevansi terhadap beberapa paham antara lain demokrasi dan kapitalisme. Kedua produk liberalisme ini sama-sama bersumber pada kebebasan individu serta bagaimana setiap individu memiliki peluang yang sama dalam berkontribusi dalam segala sektor tanpa batas dari pemerintah. Demokrasi memungkinkan setiap warga negara berpartisipasi dan mengawasi pemerintah di negaranya. Partisipasi setiap individu dalam pemerintahan memungkinkan terciptanya kebijakan pemerintah yang merepresentasikan masyarakatnya serta menghindarkan dari monopoli golongan tertentu atas kekuasaan.

Kapitalisme sendiri merupakan tatanan ekonomi yang memungkinkan seluruh individu untuk dapat berkontribusi dan

---

<sup>12</sup>Robert Jackson- Georg Sorensen, *Pengantar Studi Hubungan Internasional*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2005. Hal 141.

memajukan kaumnya. Pemerintah menurunkan halangan dan batasan agar warga negaranya dapat menyelenggarakan kegiatan ekonominya secara maksimal. Kebijakan yang ditempuh pemerintah dalam mendukung kapitalisme antara lain dapat berupa aturan mengenai privatisasi; sektor ekonomi yang dulunya didominasi negara dibuka untuk umum untuk dapat menstimuli pertumbuhan ekonomi pada sektor tersebut. Proses privatisasi yang dilakukan pemerintah dapat berupapelonggaranaturan pemerintah, baik di sektor sosial, politik, maupun peraturan ekonomi yang akan dapat mempermudah kegiatan ekonomi yang diprivatisasi.

Bentuk nyata liberalisme yang sedang kita alami adalah pengurangan kontrol pemerintah atas kegiatan ekonomi. Proses ini memberikan ruang bagi pelaku usaha terutama sektor swasta dalam *decision-making* serta mengurangi intervensi pemerintah atas bidang usaha yang mereka jalankan. Liberalisasi dapat merangsang pertumbuhan ekonomi, dan diharapkan perekonomian berjalan lebih efisien tanpa campur tangan serta halangan birokratis dari pemerintah. Liberalisme memungkinkan pelaku ekonomi untuk bermunculan dan mengembangkan usahanya secara kompetitif sesuai permintaan pasar. Seiring berjalannya waktu pelaku usaha yang berminat melakukan kegiatan ekonomi di sebuah negara tidak hanya pelaku domestik, namun juga pelaku usaha internasional. Kemunculan pelaku usaha asing dalam bentuk *joint venture* dengan pelaku ekonomi domestik maupun *foreign direct investment*, ini yang membuat pemerintah tetap perlu campur tangan dan membuat serangkaian perlindungan hukum yang dapat menaungi kegiatan ekonomi yang dilakukan.

Privatisasi kemudian muncul atas konsekuensi atas liberalisasi yang sebelumnya telah dilalui. Privatisasi sering dikaitkan dengan fenomena globalisasi dan liberalisasi, proses privatisasi sendiri merupakan perubahan bentuk sebuah kegiatan ekonomi yang dulunya

dikelola eksklusif oleh pemerintah menjadi milik perseorangan. Proses ini sering ditempuh ketika sebuah kegiatan ekonomi/bidang usaha dirasa tidak dapat memaksimalkan potensinya, kurangnya efisiensi usaha, manajemen yang buruk, serta permasalahan teknis lain yang selama ini tidak bisa ditanggulangi oleh pemerintah. Demi penyelamatan dan penyelenggaraan pelayanan lebih baik untuk publik, bidang usaha tersebut akan diprivatkan.

Beberapa penelitian telah menunjukkan bahwa liberalisasi di industri penerbangan akan mengarah pada industri penerbangan yang lebih baik, serta peningkatan transaksi di industri penerbangan, peningkatan kenyamanan konsumen, serta yang terakhir adanya pertumbuhan ekonomi secara keseluruhan<sup>13</sup>

Dalam konteks liberalisasi industri penerbangan, pemerintah Indonesia menerbitkan serangkaian peraturan yang memungkinkan pelaku usaha penerbangan swasta dapat beroperasi di Indonesia. Peraturan tersebut tercantum dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 11/2001 yang mengatur penyelenggaraan angkutan udara. Lebih rinci hal ini diatur dalam KM 11/2001 Bab II dan Bab VIII. Dalam keputusan menteri tersebut dijelaskan mengenai perizinan angkutan udara secara umum serta mengenai kegiatan angkutan udara oleh pihak asing.

Namun liberalisasi mengenai kebijakan penanaman modal asing di Indonesia telah ada di tahun 1987, melalui Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 50. Liberalisasi di Indonesia semakin dipermudah dengan adanya Instruksi Presiden Nomor 11 Tahun 2011 mengenai Komitmen Cetak Biru Masyarakat Ekonomi *Association of Southeast Asian Nation*. Bertolak dari teori ini penulis mencoba menganalisa fenomena liberalisasi industri penerbangan yang ditempuh oleh pemerintah Indonesia serta dampaknya pada pariwisata.

---

<sup>13</sup>InterVistas-ga. *The Economic Impact of Air Service Liberalization*. Diakses dari <http://www.intervistas.com/?insight=the-economic-impact-of-air-service-liberalization-final-report>

Secara teoritis, liberalisasi yang terjadi di bidang penerbangan akan memberi dampak positif yang antara lain berupa;

1. Persaingan ekonomi yang sehat: pasar terbuka dalam tenaga kerja, permodalan, dan perdagangan akan membuat industri dan pekerjaannya tetap inovatif dalam menciptakan produk baru untuk ditawarkan pada konsumen dan membangkitkan pertumbuhan serta persaingan yang kompetitif antar sesama pelaku industri.<sup>14</sup> Persaingan pasar terbuka akan merangsang persaingan yang akhirnya akan membawa beberapa keuntungan, antara lain harga yang lebih rendah, pemanfaatan teknologi terbaru, dan transfer teknologi antar negara-negara. Kondisi ini lebih lanjut akan mengurangi monopoli domestik dan menyediakan pilihan yang lebih banyak untuk konsumen.<sup>15</sup>
2. Penanaman modal asing dipermudah; sebelum liberalisasi, melakukan penanaman modal asing memiliki beberapa penghalang, yang antara lain berupa masalah perpajakan, pelarangan penanaman modal asing, serta birokrasi yang mempersulit masuknya modal. Proses liberalisasi yang berakibat deregulasi peraturan serta pengurangan kontrol pemerintah terhadap sektor privat membuat proses penanaman modal asing lebih mudah.<sup>16</sup>
3. Penyerapan tenaga kerja; dengan terciptanya persaingan ekonomi yang sehat dan pertumbuhan pelaku industri baru terciptalah kesempatan kerja yang baru. Hal ini secara teoritis dan empiric telah terbukti, hamper semua kebijakan liberalisasi yang ditempuh memiliki dampak pada pertumbuhan dan akumulasi terserapnya

---

<sup>14</sup> Charlie McCreevy, European Commissioner for Internal Market and Services. Pidato pada Kenmare Economic Conference, 14 Oktober 2005. Diakses Maret 2016

<sup>15</sup> Economics Online, *Trade Liberalization*. [http://www.economicsonline.co.uk/Global\\_economics/Trade\\_liberalisation.html](http://www.economicsonline.co.uk/Global_economics/Trade_liberalisation.html). Diakses Maret 2016

<sup>16</sup> Katrina Lamb, *Investing in Emerging Market Debt*. Investopedia.com, 2007. Diakses pada Maret 2016

tenaga kerja. Kegiatan industri (perdagangan) dapat meningkatkan penyerapan kuantitas sumber daya manusia, tenaga kerja sendiri merupakan kunci dalam mendorong inovasi. Tenaga kerja terampil yang terlibat dalam kegiatan produktif akan mendorong terciptanya inovasi.<sup>17</sup> Penelitian yang dilakukan International Labour Organisation (ILO) menyimpulkan bahwa liberalisasi dapat memfasilitasi penyerapan tenaga kerja di negara kurang berkembang dan memiliki potensi dapat diikuti keuntungan signifikan lain.<sup>18</sup>

4. Pertumbuhan industri pariwisata secara khusus; industri pariwisata turut pula merasakan dampak atau liberalisasi ini. Terbukti dengan mulai berkembang dan diberdayakannya pelaku usaha lokal sejak terjadinya liberalisasi. Penduduk lokal dapat meningkatkan pendapatan melalui pekerjaan yang berkaitan dengan kegiatan pariwisata.<sup>19</sup> Pertumbuhan itu dapat dilihat dari munculnya usaha kreatif pendukung kegiatan industri pariwisata misalnya pengerajin kerajinan loka, pemondokan bagi wisatawan, atau usaha kuliner.

Liberalisasi yang diterapkan pada satu bidang memiliki akibat yang kompleks, tidak hanya berdampak pada bidang tersebut. Secara sederhana, liberalisasi mengacu pada peningkatan skala geografis interaksi ekonomi, sosial dan politik. Ini termasuk mobilitas memperluas transaksi modal dan investasi dan pertumbuhan pariwisata, konferensi global dan kegiatan pendukung yang lain.<sup>20</sup>

## 1.5.2. Low Cost Carrier

---

<sup>17</sup> Utku Utkulu, *Does Trade Liberalization Cause a Long Run Economic Growth in Turkey*. Istanbul, Istanbul Bilgi University, 2005. Diakses Maret 2016

<sup>18</sup> Bill Gibson, *Assessing The Impact Of Trade On Employment: Methods Of Analysis*. International Labour Organization. Diakses Maret 2016

<sup>19</sup> Larry Dwyers, *Globalisation of Tourism; Drivers and Outcomes*. Diakses Maret 2016

<sup>20</sup> Adeniyi Olufemi Oluwakoya, *The Impact of Deregulation and Liberalization in the Nigerian Air Transport*. Nigeria, 2011. Diakses Februari 2016

*Low Cost Carrier* atau maskapai berbiaya rendah merupakan diversifikasi dari jenis layanan penerbangan. Kehadiran LCC sebagai 1 dari 3 model bisnis penerbangan, disamping *Full Service Carrier* (FSC) dan *charter carriers* (CC), menjadi fenomena baru dalam menyikapi persaingan bisnis penerbangan yang sangat ketat. Bagi konsumen kehadiran LCC menjadi alternatif baru dalam bertransportasi serta memunculkan kecenderungan untuk bepergian melalui jalur udara dengan memanfaatkan tarif murah yang ditawarkan LCC. Maskapai LCC dapat menawarkan biaya penerbangan yang terjangkau bagi konsumennya dengan dua prinsip *low-cost* yang berbeda dengan maskapai lain. Pertama, LCC fokus pada penerbangan jarak pendek dan terbang hanya dengan satu kelas serta pengurangan servis *on board*.<sup>21</sup> Bentuk pengurangan servis yang diterapkan misalnya tidak adanya pemberian makanan gratis selama penerbangan dan ruang duduk penumpang yang dipersempit guna memaksimalkan kapasitas kabin pesawat. Dua prinsip LCC tersebut memungkinkan terjadinya penurunan biaya operasional penerbangan namun berdampak tingginya frekuensi terbang karena tingginya permintaan dari konsumen, hal itu membuat maskapai LCC jauh lebih produktif dibanding memberlakukan tarif penuh dengan frekuensi terbang yang rendah.

### 1.5.3. Industri Pariwisata

Pariwisata merupakan industri alternatif yang mendatangkan pemasukan valuta asing bagi negara berkembang. Pariwisata juga menjadi sektor vital bagi sebagian besar negara berkembang untuk menapai pembangunan ekonominya. Kontribusi pariwisata terhadap pembangunan ekonomi adalah penyebab mengapa pemerintah negara di kawasan Asia Tenggara memberi dukungan pada pembangunan di sektor ini. Pariwisata telah menjadi bidang yang progresif di kawasan Asia Tenggara, saat ini pariwisata memiliki nilai ekonomi

---

<sup>21</sup>Anonim, *Low Cost Carriers History*.<http://www.jvz.net/index2.html?lcc-history.html&frameMain>

lebih dari sekedar nilai rekreasional. Pariwisata suatu negara dapat mendatangkan pemasukan bagi negara, baik yang dilakukan oleh wisatawan domestik maupun internasional.

*Industri pariwisata adalah kumpulan usaha pariwisata yang saling terkait dalam rangka menghasilkan barang dan/atau jasa bagi pemenuhan kebutuhan wisatawan dalam penyelenggaraan pariwisata (Undang-Undang Pariwisata no 10 tahun 2009).*

Pariwisata dapat dikategorikan menjadi sebuah ‘industri’ karena dewasa ini dapat menawarkan produk-produk dan jasa pariwisata yang dapat dijual kepada wisatawan melalui mekanisme pasar. Bila pada industri konvensional produk barang maupun jasa harus didistribusikan pada konsumen, berbeda dengan industri pariwisata, konsumenlah yang harus mendatangi produknya, yaitu dengan datang ke tujuan wisata. Berbeda dengan industri lain, industri pariwisata tidak memiliki aktivitas spesifik, namun lebih sebagai rangkaian barang dan jasa yang dikonsumsi oleh wisatawan. Bentuk paling umum barang dan jasa yang ditawarkan industri ini berupa penginapan, makanan, transportasi, souvenir, kebudayaan, dan kegiatan jasa rekreasional lain.<sup>22</sup> Bentuk konsumsi dari konsumen pun berupa kegiatan menikmati pemandangan dan interaksi sosial budaya dengan masyarakat setempat.<sup>23</sup> Kemudahan akses menuju situs wisata menjadi salah satu pertimbangan calon wisatawan, tak hanya itu sarana pendukung dan keamanan daerah tujuan merupakan aspek yang juga turut diperhatikan calon wisatawan selain dari objek wisata itu sendiri. Potensi pariwisata yang cukup menarik dan ketertarikan wisatawan atas objek wisata yang telah ada akan memicu terciptanya industri pariwisata. Wisatawan merupakan pasar

---

<sup>22</sup> Camila Jensen dkk, *Trade Liberalisation*. Denmark, University of Southern Denmark. Diakses. Maret 2016

<sup>23</sup> Freya Higgins-Desbiolles, *More than an “industry”; The Forgotten Power of Tourism as a Social Force*. University of Australia, 2004.

potensial untuk berlangsungnya industri pariwisata, pelaku usaha domestic berusaha menyediakan kebutuhan dan permintaan wisatawan, pasar menjanjikan ini turut menarik pelaku usaha internasional untuk turut masuk ke industri pariwisata suatu negara.

## 1.6. Argumen Utama

Liberalisasi penerbangan di Indonesia akan berdampak positif pada bidang pariwisata. Dampak positif pertumbuhan industri pariwisata dapat diukur dengan :

1. Bertambahnya jumlah wisatawan yang masuk.
2. Bertambahnya pembangunan unit industri pariwisata; pemondokan, perhotelan, kerajinan lokal, dan restoran.
3. Terserapnya tenaga kerja lokal.



## 1.7. Metodologi Penelitian

Penelitian adalah setiap u sistematis untuk mengkaji sesuatu masalah berkenaan dengan hakikat hubungan antar-variable dengan cara menganalisis keterangan-keterangan (informasi) sesuai dengan dan dalam batas-batas ruang lingkup masalah yang

dikaji.<sup>24</sup> Dalam melakukan penelitian diperlukan metodologi yang tepat agar penelitian yang dilakukan memiliki argumentasi ilmiah yang valid dan relevan. Ketepatan pemilihan metode penelitian dengan masalah yang diteliti akan mempengaruhi teknik perolehan dan pengolahan data yang berujung pada hasil penelitian itu sendiri. Metodologi adalah suatu keseluruhan landasan nilai-nilai (yang menyangkut filsafat keilmuan), asumsi-asumsi, etika, norma yang menjadi aturan standar yang dipergunakan untuk menafsirkan dan menyimpulkan data penelitian, di dalamnya termasuk criteria untuk menilai kuantitas hasil penelitian.<sup>25</sup>

### 1.7.1. Metode Penelitian

Metode penelitian pada intinya adalah logika berpikir dari penelitian itu sendiri, menetapkan metode penelitian untuk menguji ada tidaknya hubungan antara variable-variabel yang diajukan dalam permasalahan penelitian.<sup>26</sup> Penulis membutuhkan beberapa data demi menguji keterkaitan antara rumusan masalah, argumen utama, dan kerangka pemikiran. Adapun data yang dibutuhkan antara lain; jumlah total penerbangan dari dan menuju Bali, jumlah wisatawan yang masuk melalui jalur penerbangan, jumlah sarana pendukung pariwisata seperti; penginapan dan restoran, dan jumlah armada transportasi umum yang beroperasi di Bali selama kurun waktu yang telah ditentukan pada batasan waktu. Kelengkapan data ini dibutuhkan untuk melihat bagaimanakah pergerakan pertumbuhan variable-variabel tersebut di atas selama kurun waktu penelitian. Dari variabel-variabel di atas akan terlihat bagaimana teori akademik mampu menjelaskan fenomena yang tengah terjadi.

Metode yang digunakan penulis adalah metode pengumpulan data kepustakaan (*library research*), pengumpulan data diperoleh dari literatur yang berkaitan dengan pokok bahasan skripsi. Data diperoleh dari buku, jurnal, *report*, atau situs internet. Dalam

---

<sup>24</sup> Bagong Suyanto, *Metode Penelitian Sosial*. Jakarta, Kencana 2005. Halaman 219

<sup>25</sup> Ibid, hal 223

<sup>26</sup> Ibid, hal 224

pengumpulan data-data tersebut penulis melakukan penelitian melalui:

1. Perpustakaan FISIP Universitas Jember
2. Perpustakaan Pusat Universitas Jember
3. Media cetak dan elektronik
4. Bahan Pustaka koleksi pribadi
5. Wawancara dengan narasumber

### **1.7.2. Metode Analisis Data**

Tahap analisis data ditujukan untuk mendapatkan kesimpulan yang objektif dan ilmiah. Pada penelitian ini, metode analisis data yang digunakan penulis adalah deskriptif-kualitatif. Metode kualitatif dipilih penulis untuk mendeskripsikan data dan mencoba menggambarkan fenomena yang ada.

## **1.8. Sistematika Penulisan**

### **BAB 1: Pendahuluan**

Berisi Latar Belakang, Rumusan Masalah, Batasan Materi, Tujuan Penelitian, Kerangka Dasar Pemikiran, Argumen Utama, Metode Penelitian, dan Sistematika penulisan

### **BAB 2: Industri Penerbangan Indonesia, Liberalisasi Penerbangan Indonesia, LCC**

Pada bab ini akan dibahas mengenai kondisi industri penerbangan Indonesia sebelum liberalisasi yang diputuskan oleh pemerintah Indonesia maupun melalui kesepakatan dengan ASEAN. Pada bab ini juga akan dijelaskan mengenai perkembangan LCC dari Eropa sampai pertumbuhannya di kawasan Asia Tenggara, dan khususnya Indonesia.

### **BAB 3: Industri Pariwisata Indonesia**

Pada bab ini akan dijelaskan mengenai potensi pariwisata yang dapat berkontribusi pada pendapatan negara.

### **BAB 4: Liberalisasi Industri Penerbangan di Indonesia, Studi Kasus: Dampak Beroperasinya Low Cost Carrier terhadap Pertumbuhan Pariwisata di Bali**

Pada bab ini penulis akan menjelaskan bagaimana liberalisasi industri penerbangan akan berdampak pada pariwisata Indonesia, khususnya di Bali yang menjadi tujuan utama LCC. Serta penulis akan mencoba menjawab rumusan masalah yang telah diajukan pada Bab I.

## **BAB 5:** Kesimpulan

Berisi tentang kesimpulan dari pokok bahasan yang diajukan pada penelitian.



## BAB 2

### **Industri Penerbangan Indonesia, Liberalisasi Penerbangan Indonesia, dan LCC**

Seperti telah dijelaskan dalam bab sebelumnya bahwa adanya liberalisasi industri penerbangan akan dapat memberi manfaat positif pada kondisi sebuah negara, serta liberalisasi penerbangan diasumsikan mampu memberi efek multiplier yang multidimensional pada negara yang melakukannya. Oleh karena itu penulis berargumen bahwa liberalisasi penerbangan di Indonesia akan memberi dampak pada industri pariwisata di Indonesia. Pengaruh kehadiran LCC sebagai produk liberalisasi penerbangan secara sekilas dapat dikatakan memiliki pengaruh terhadap pariwisata di Indonesia, untuk mengetahui bentuk dampak dan perubahan yang terjadi pada pariwisata Indonesia diperlukan pembahasan lebih lanjut agar diskusi dapat berjalan dengan baik.

Lebih lanjut dalam bab ini akan penulis akan mencoba menjelaskan kerangka dasar pemikiran skripsi agar pembaca mendapatkan gambaran komprehensif melalui sudut pandang yang sama dengan penulis. Diskusi akan dimulai dengan penjelasan mengenai liberalisasi penerbangan di Indonesia, kemudian berlanjut dengan seluk beluk LCC, dan diakhiri dengan kondisi industri penerbangan di Indonesia.

#### **2.1. Liberalisasi Penerbangan Indonesia**

Liberalisme berkembang pada awal abad ke 19, gerakan intelektual ini menekankan pada kebebasan sebagai tujuan utama individu dan individu sebagai entitas tertinggi dalam masyarakat. Liberalisme mendukung pengurangan peran negara dalam sektor ekonomi dan dengan demikian kan memperbesar peran individu. Hal ini akan mendukung perdagangan bebas luar negeri sebagai sarana menghubungkan bangsa-bangsa di dunia secara damai

dan demokratis. Secara politis, hal ini mendukung pengembangan perwakilan pemerintah dan lembaga parlementer, pengurangan kekuasaan sewenang-wenang negara, dan perlindungan kebebasan sipil individu.<sup>27</sup>

Bila merujuk Kamus Besar Bahasa Indonesia, liberalisasi diartikan sebagai proses (usaha dan sebagainya) untuk menerapkan paham liberal dalam kehidupan (tata negara dan ekonomi). Liberalisasi dapat juga diartikan sebagai penurunan pembatasan dan peraturan pemerintah, biasanya pada kebijakan di bidang sosial, ekonomi, dan politik atau dapat juga disebut deregulasi.<sup>28</sup> Kebijakan dalam melakukan liberalisasi terhadap suatu bidang dapat ditempuh sebuah pemerintah melalui pertimbangan tertentu. Merangsang adanya iklim persaingan usaha serta meningkatkan pertumbuhan ekonomi suatu negara dapat juga menjadi salah satu dari banyak alasan pemerintah menerapkan liberalisasi. Adanya pengurangan pembatasan dan regulasi dapat membawa dampak positif seperti misalnya pada bidang industri akan tercipta persaingan, inovasi, dan efisiensi yang mendukung terciptanya pasar persaingan sempurna.

Di Indonesia sendiri liberalisasi terjadi sejak tahun 1960-an, namun ketidakstabilan kondisi politik dan ekonomi yang dialami menyebabkan sering terjadi perubahan peraturan yang menurut penulis menghambat perkembangan industri penerbangan dalam negeri. Perubahan peraturan serta perundangan yang tidak berkesinambungan menghambat pertumbuhan industri penerbangan, tiap-tiap peraturan yang disahkan seolah tidak memiliki sinergi dengan peraturan yang telah beredar sebelumnya.

Sampai pada tahun 1978 diterbitkan Keputusan Menteri mengenai perizinan penggunaan jasa *leasing* pesawat untuk maskapai di Indonesia, lalu dilanjutkan pada tahun 1987 diterbitkan Keppres yang mulai mengatur mengenai penanaman modal asing, dari regulasi ini mulai terjadi kesinambungan antar satu regulasi dengan regulasi lain. Keputusan yang ditempuh pemerintah berusaha menciptakan industri penerbangan yang lebih

---

<sup>27</sup> Milton Friedman. *Capitalism and Freedom*. 1982. The University of Chicago Press, Ltd., London.

<sup>28</sup> Libby Rittenberg. *Principles of Economic*. 2012. <http://2012books.lardbucket.org/>

kompetitif dan berkembang. Selanjutnya pada tahun 1990an diterbitkan regulasi mengenai perizinan penggunaan pesawat jet serta pembagian rute terbang yang merata.

Langkah sukseksi liberalisasi ini juga dilakukan Indonesia secara bertahap di kawasan regional dengan *Plan of Action in Transport 1999-2004*. Garis besar isi rencananya antara lain untuk mendukung kondisi transportasi udara yang lebih kompetitif baik dari segi servis maupun pengoperasiannya.<sup>29</sup> Penerapan liberalisasi penerbangan yang bertahap bertujuan agar tiap-tiap negara bisamelakukan persiapan dengan baik, dan pada tenggat waktu yang ditentukan semua negara memiliki kesiapan yang sama dalam melaksanakan liberalisasi penerbangan ini. Adapun agenda utama regional dalam mengantisipasi liberalisasi penerbangan antara lain, sebagai berikut:

1. Perkembangan atas liberalisasi peraturan industri penerbangan.
2. Pengadopsian peraturan industri penerbangan yang lebih fleksibel dan liberal, awalnya ini diberlakukan untuk kelompok sub-regional seperti Brunei-Indonesia-Malaysia-Philippines East ASEAN Growth Area (BIMP-EAGA)
3. Menyediakan akses pasar lebih luas dan industri penerbangan yang lebih fleksibel serta kapabel

Langkah lanjutan atas upaya liberalisasi regional yang dilakukan Indonesia pada pelaksanaan Konfrensi Tingkat Tinggi negara-negara anggota ASEAN di Bali, yaitu Bali Concord II tahun 2003.<sup>30</sup>

*“The realization of a fully integrated economic community requires implementation of both liberalization and cooperation measures. There is a need to enhance cooperation and integration activities in other areas. These will involve, among others, human resources development and capacity building; recognition of educational qualifications; closer consultation on macroeconomic and financial policies; trade financing measures; enhanced*

<sup>29</sup> Peter Forsith et al. 2004. *Preparing ASEAN for Open Sky*. Monash International Pty Ltd. Hal 1

<sup>30</sup> Ibid hal 1

*infrastructure and communications connectivity; development of electronic transactions through e-ASEAN; integrating industries across the region to promote regional sourcing; and enhancing private sector involvement.”*

*Bali Concord II, Section B, verse 5<sup>31</sup>*

Perjanjian ini menekankan pada perlu adanya integrasi komunitas ekonomi yang memerlukan liberalisasi dan kooperasi. Perlu ada peningkatan kooperasi dan aktivitas terintegrasi pada seluruh sektor. Integrasi ini akan melibatkan seluruh aspek, pembangunan sumber daya manusia, dan peningkatan kapasitasnya; pengakuan kualifikasi pendidikan; konsultasi lebih lanjut mengenai peraturan makroekonomi dan financial; financial perdagangan, memperbaiki infrastruktur dan jalur komunikasi, pengembangan transaksi elektronik melalui e-ASEAN; mengintegrasikan industri-industri di seluruh area untuk mendukung sumberdaya loka, dan mendukung keterlibatan sektor swasta.

Proses liberalisasi penerbangan di Indonesia sendiri mulai melalui masa yang lebih mudah karena serangkaian regulasi yang mendukung. Pada tahun 2009 diterbitkan Undang-undang No 1 mengenai penerbangan, yang menjelaskan seluruh hal yang terkait dengan dunia penerbangan dan regulasi mengenai pembentukan serta pengoperasian maskapai di Indonesia. Pasca diberlakukannya liberalisasi penerbangan di Indonesia banyak bermunculan maskapai swasta yang turut meramaikan industri penerbangan. Walaupun liberalisasi yang dilaksanakan di Indonesia terjadi secara bertahap, namun tiap-tiap proses liberalisasi yang terjadi direspon positif oleh pelaku industri penerbangan, baik maskapai *incumbent* maupun yang baru. Puluhan maskapai penerbangan bermunculan di setiap dekadenya, banyak juga dari puluhan

---

<sup>31</sup> ASEAN. *Declaration of Asean Concord II Bali*. [http://asean.org/?static\\_post=declaration-of-asean-concord-ii-bali-concord-ii](http://asean.org/?static_post=declaration-of-asean-concord-ii-bali-concord-ii)

maskapai yang bangkrut atau memilih untuk melakukan *join* demi tetap bertahan di industri penerbangan.

Maskapai yang tidak bertahan di dalam industri penerbangan disebabkan banyak hal, mulai dari kurang siapnya manajemen perusahaan sampai dikarenakan perang tarif antar maskapai. Kondisi seperti inilah yang mendasari tetap adanya revisi atas regulasi yang telah ada atau pembuatan regulasi baru demi menjalankan fungsi kontrol pemerintah atas sektor industri penerbangan. Maskapai yang masih bertahan sampai saat ini adalah mereka yang dapat menyesuaikan antara regulasi yang berlaku dan permintaan dari konsumen dengan baik. Maskapai yang masih bertahan melakukan perubahan strategi agar bisa selaras dengan keinginan pasar yang semakin dinamis dan terus berevolusi.

Industri penerbangan juga tidak hanya didominasi oleh maskapai dalam negeri, maskapai luar negeri juga telah ikut melayani penerbangan di Indonesia. Terdapat beberapa variasi pilihan jenis maskapai, terdapat maskapai dengan layanan penuh (*FSC*) dan maskapai bertarif rendah (*LCC*) yang saat ini tengah digemari masyarakat. Keberadaan maskapai yang menawarkan tarif lebih terjangkau ini disambut positif oleh konsumen, hal ini terlihat dari makin banyaknya maskapai di level ini serta meningkatnya intensitas penerbangan maskapai berjenis *LCC*.

## 2.2. Low Cost Carrier

Peraturan mengenai penerbangan telah dirintis sejak Konvensi Chicago pada tahun 1945 di Amerika Serikat, pada konvensi ini disepakati mengenai peraturan dasar penerbangan yang antara lain mengatur (1) kapasitas dan frekuensi, (2) tarif, (3) ketinggian terbang, dan (4) penerapan hak berlalulintas udara atau kebebasan lalu lintas udara.<sup>32</sup> Dalam konvensi ini selanjutnya disepakati mengenai pembentukan International Aviation Organization

---

<sup>32</sup> Alessandro Cento. 2008. *Air Line Industry*. [www.beck.de](http://www.beck.de).

(ICAO), sebuah organisasi yang bertugas mengatur standard operasi serta teknik penerbangan seluruh dunia. Keempat elemen dasar pada regulasi yang dihasilkan dari Konvensi Chicago dapat menekan pertumbuhan maskapai baru secara, kebebasan tarif, dan level produksi secara efektif, terlebih lagi, adanya pembatasan masalah harga dan kompetisi jaringan.<sup>33</sup> Dalam mengatasi permasalahan ini, maskapai besar seperti KLM berstrategi dengan mengadakan perjanjian bilateral dengan negara tujuan penerbangan. Perjanjian bilateral tersebut membahas terbang tiap maskapai yang beroperasi, jumlah bandar udara mana saja yang dilalui dalam operasinya, jumlah armada pesawat, dan frekuensi penerbangan di setiap bandar udara yang telah ditentukan. Pada masa ini maskapai yang beroperasi dan melakukan perjanjian hanya didominasi maskapai *flag carrier*.

Bentuk perjanjian bilateral antar negara ini dilakukan oleh beberapa negara, misalnya Kanada dan Amerika Serikat di tahun 1995.<sup>34</sup> Setelah menaati kebijakan penerbangan konvensional, akhirnya Kanada melakukan kesepakatan dengan Amerika Serikat demi memberikan pilihan bagi konsumen dan memfasilitasi akses maskapai asing masuk ke dalam pasar Kanada. Beberapa poin penting dalam perjanjian bilateral Kanada-Amerika Serikat ini antara lain berisi tentang:

1. Pesawat Kanada dan Amerika Serikat diperbolehkan melewati area perbatasan negara tanpa perlu merisaukan pembatasan ukuran dan kapasitas pesawat serta frekuensi penerbangan.
2. Perjanjian ini memberikan akses bagi maskapai Kanada akses di bandar udara O'Hare, Chicago dan La Guardia, New York.
3. Sebagai proses penyetujuan liberalisasi tarif Kanada-Amerika Serikat
4. Pesawat Kanada-Amerika Serikat bebas melintasi jalur kargo di perbatasan negara.

Perjanjian bilateral yang dilakukan Kanada-Amerika Serikat berdampak signifikan pada kondisi industri penerbangan Kanada. Tiga tahun setelah

---

<sup>33</sup> ibid

<sup>34</sup> <https://www.state.gov/documents/organization/114328.pdf>

perjanjian disahkan, Kanada mengalami kenaikan laba sebesar 50% dari 3,1 juta dollar sebelum perjanjian menjadi 4,7 juta dollar setelah perjanjian.<sup>35</sup>

Transportasi udara berkembang dengan pesat dari era pasca perang dunia kedua hingga saat ini, rata-rata percepatan pertumbuhannya mencapai 9% pertahun dari 1960-2000 dan 5% dari 2000-2005.<sup>36</sup> Kargo yang dikirim melalui udara mengalami kenaikan pada kurun waktu 1997-2004 dengan angka pertumbuhan tahunan lebih dari 10%. Dapat diestimasikan bahwa kargo merupakan sepertiga dari nilai perdagangan dunia.<sup>37</sup> Fakta di atas membuktikan bahwa transportasi udara memegang pengaruh penting pada proses percepatan pertumbuhan perdagangan. Transportasi udara juga berperan krusial dalam melayani kebutuhan mobilitas masyarakat dengan layanan penerbangan sipil komersil. Organisasi lain yang mengatur mengenai penerbangan adalah Internasional Air Transport Association (IATA), yang memiliki wewenang dalam pengaturan harga tiket yang dikenakan maskapai internasional dalam penerbangan ke seluruh dunia.<sup>38</sup> Maskapai milik negara, pemerintah, dan bandar udara didominasi penerbangan internasional sampai tahun 1978.

Pada 1978 pasar domestik Amerika Serikat mulai terliberalkan. Pada tahun 1980-an dan 1990-an, banyak perjanjian bilateral yang dirubah. Kemudian dua puluh lima tahun setelah deregulasi pasar penerbangan Amerika Serikat, teridentifikasi perubahan besar di pasar penerbangan. Perubahan itu antara lain termasuk hadirnya LCC, banyaknya *merger* antara maskapai besar, pertumbuhan angka pengguna transportasi udara, penurunan tarif penerbangan secara general, dan peningkatan pilihan harga pada pasar penerbangan.<sup>39</sup>

Kebutuhan akan layanan transportasi udara yang cepat, efisien dan ekonomis inilah yang dibaca peluangnya oleh East West Air sebuah maskapai di Amerika. Konsep LCC dimulai pada tahun tujuh puluhan, setelah adanya

---

<sup>35</sup> Government of Canada. *The U.S-Canada Open Skies Agreement: Three Years Later*. 1999. <http://publications.gc.ca/site/archives-archived.html?url=http://publications.gc.ca/Collection-R/Statcan/87-003-XIE/0039987-003-XIB.pdf>

<sup>36</sup> Hanlon 2007 dalam Roberta Piermartin. *Liberalization of Air Transportation and Passenger Traffic*. 2008. [https://www.wto.org/english/res\\_e/reser\\_e/ersd200806\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/reser_e/ersd200806_e.pdf)

<sup>37</sup> Hubner dan Sauve 2017, *ibid*

<sup>38</sup> Administrator. *IATA History* [www.iata.org/about/page/history.aspx](http://www.iata.org/about/page/history.aspx)

<sup>39</sup> Anderson et al 2005 in Alessandro Cento. 2008. *Airline Industry*.

deregulasi penerbangan, oleh maskapai domestik Amerika Serikat yang bernama Southwest dengan tujuan utama menawarkan tarif yang murah bagi konsumen<sup>40</sup>. Kehadiran LCC membuat situasi berubah terutama bagi maskapai terdahulu yang menyebabkan mereka mengalami kerugian yang signifikan. LCC dalam dunia industri penerbangan dapat dikatakan sebagai *game changer*, sebuah revolusi dalam dunia transportasi udara. Bila sebelumnya transportasi udara hanya dilayani maskapai *full service* dengan harga lebih mahal yang hanya dapat dinikmati oleh konsumen dari kelas tertentu, LCC memberikan pilihan lain kepada konsumen yang membutuhkan harga lebih terjangkau.

LCC berawal dari Amerika Serikat kemudian berkembang di seluruh belahan dunia lainnya, di kawasan Eropa maskapai yang serupa dengan NorthWest antara lain adalah EasyJet dan RyanAir. Mengadopsi model LCC kedua maskapai mendominasi pasar LCC di kawasan Eropa pada tahun 1990-an. Tren LCC akhirnya juga sampai di kawasan Asia pada tahun 2000-an. Di Asia perkembangan LCC harus menghadapi ketatnya kontrol dan berbagai penerapan pembatasan yang ketat, yang berakibat banyaknya kendala bagi LCC. Namun, cepatnya laju pertumbuhan demografis dan ekonomi serta dipadukan dengan kondisi bandar udara yang belum maksimal, masih ditambah lagi kebutuhan pemerintah untuk mempromosikan pariwisata dan industri lain di luar kota-kota besar/utama, menjadi pemicu kehadiran LCC di Asia. Melihat kesuksesan maskapai Eropa seperti EasyJet dan RyanAir, maskapai Malaysia memulai LCC domestik yang beroperasi mulai 2001 bernama Air-Asia yang mencontoh maskapai SouthWest.<sup>41</sup>

Seperti yang telah dijelaskan di atas, LCC berasal dari Amerika Serikat pada tahun 1970-an, yang kemudian diikuti oleh kawasan lain dengan mengadopsi model dan system maskapai yang sama. Banyak referensi literatur yang menjelaskan definisi-definisi mengenai LCC, namun intinya tentang tarif

---

<sup>40</sup> Mishma Hameed. *Low Cost Airlines: A Brief History, The Current State and The Future*. 2011. <http://aviationknowledge.wikidot.com/aviation:low-cost-airlines:a-brief-history-the-current-state> diakses Mei 2017

<sup>41</sup> Francis, G., Humphreys, I., Ison, S. & Aicken, M. 2005. *Where Next for low Cost Airlines? A spatial and temporal comparative study*, *Journal of Transport Geography* 5(2006) 83-94

rendah dan *no-frill*<sup>42</sup>. Dalam penelitian ini, LCC yang didefinisikan sebagai perusahaan penerbangan yang didesain sedemikian rupa agar memiliki daya saing melebihi *Full Service Carrier* dalam segi harga dan tarif. Dalam mencapai tujuan utamanya, LCC memiliki beberapa karakteristik utama sebagai elemen dasarnya, yang antara lain:

1. Tarif: tidak diatur dan harga rendah (murah)
2. Network: rute dengan frekuensi sering, point-to-point.
3. Distribution: Travel Agents, *call centre*, situs resmi. Tidak ada tiket fisik.
4. Fleet (Armada): Penggunaan sering, jenis armada yang sama di semua rute
5. Bandar udara: *Secondary Airports*<sup>43</sup>, bandara ini dipilih karena biaya lepas landas serta mendarat yang relatif lebih murah dibanding bandar udara utama. Bandara yang memiliki waktu singgah sebentar.
6. Staff: Produktivitas tinggi dengan upah yang kompetitif

Elemen dasar di atas yang mampu membuat LCC mampu bersaing menghadapi FSC. Kelebihan LCC ini terbukti mampu membantu LCC melewati badai krisis yang terjadi pada industri penerbangan pasca kejadian 11 September (di Amerika Serikat), hal ini dapat terjadi karena tarif murah yang dimiliki LCC dapat menarik minat penumpang dan mengatasi ketakutan publik atas transportasi udara pada masa itu.<sup>44</sup>

### 2.3. Industri Penerbangan Indonesia

Kondisi geografis Indonesia yang terdiri atas ribuan pulau membutuhkan sarana transportasi yang efisien untuk menunjang pembangunan daerah dan ekonomi. Wilayah Indonesia yang didominasi laut membuat negara ini membutuhkan armada maritim dan udara yang dapat diandalkan. Namun,

---

<sup>42</sup> No frills: barang atau jasa yang ditawarkan dengan menghilangkan fitur-fitur yang tidak esensial agar dapat menawarkan harga yang rendah. [https://en.wikipedia.org/wiki/No\\_frills](https://en.wikipedia.org/wiki/No_frills). Diakses Juni 2017

<sup>43</sup> *Secondary Airport*: Istilah yang merujuk pada bandar udara alternatif selain bandar udara utama, misalnya bandar udara Adul Rachman Saleh, Malang terhadap Juanda, Surabaya.

<sup>44</sup> Alessandro Cento. 2008. *Air Line Industry*. www.beck.de.

transportasi melalui jalur udara menjadi pilihan yang lebih efisien dibandingkan dengan transportasi jalur laut maupun darat yang tentunya akan memakan waktu lebih lama pada masa tempuhnya. Mendapati keadaan tersebut pengadaan sarana transportasi udara yang layak dan dapat memenuhi kebutuhan perhubungan pun muncul.

Penerbangan pertama yang ada di Indonesia terjadi pada tahun 1924, sebuah pesawat milik Belanda diterbangkan dari Schiphol menuju ke Batavia (saat ini Jakarta). Penerbangan ini ditempuh dalam 55 hari dengan transit di 19 kota untuk akhirnya sampai di bandara Halim Perdana Kusuma, Jakarta.<sup>45</sup> Pada masa pemerintahan kolonial Belanda di Indonesia sendiri telah didirikan sebuah badan/departemen perhubungan udara bernama *Technische Dienst Luchtvaart* di daerah Sukamiskin, Bandung pada tahun 1923, sebagai sarana persiapan transportasi udara.<sup>46</sup> Selanjutnya pemerintah Kerajaan Belanda mulai melakukan penerbangan regular dari Amsterdam menuju Batavia sejak tahun 1929 menggunakan *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij* (KLM), penerbangan ini merupakan penerbangan dengan jarak tempuh terjauh pada masa tersebut.<sup>47</sup>

Kerajaan Belanda juga melayani penerbangan regional di wilayah Indonesia melalui maskapai *Koninklijke Nederlandsch-Indische Luchtvaart Maatschappij* (KNILM) sejak tahun 1928 dengan rute Batavia—Bandung dan Batavia—Semarang.<sup>48</sup> Secara bertahap terjadi penambahan rute melayani kebutuhan transportasi antar pulau seperti tujuan Palembang, Medan, Tarakan, Balikpapan, dan Denpasar. Selanjutnya KNILM juga melayani rute jarak panjangnya yaitu menuju ke Singapura pada tahun 1930, serta tujuan Sydney, Australia pada 1938.<sup>49</sup> Perbedaan esensial antara KNILM dan KLM walaupun keduanya bentukan pemerintah kolonial Belanda adalah, KLM melayani rute internasional, sedang KNILM melayani rute penerbangan lokal dan regional.

---

<sup>45</sup> Departemen Perhubungan. *Penerbangan dari Masa Kemasa*. <http://hubud.dephub.go.id/?id/page/detail/91>

<sup>46</sup> Jalo. *Sejarah Pesawat Terbang Indonesia*. <http://www.nkri.web.id/index.php/2015/07/08/sejarah-penerbangan-indonesia/>

<sup>47</sup> Situs Resmi KLM. *Milestone's in KLM History*. <http://www.klm.com/corporate/en/about-klm/history/>

<sup>48</sup> World's Airline. *Dutch East Indies Airline*. <http://www.airlinehistory.co.uk/RestofWorld/Dutch%20East%20Indies/Airlines.asp>

<sup>49</sup> Airline Time Table Image. *KNILM*. <http://www.timetableimages.com/timages/kni3005.htm>

Saat terjadi perang dunia kedua, armada KNILM banyak yang diserang oleh armada Jepang, armada KNILM yang masih tersisa dialih fungsikan menjadi transportasi prajurit dan evakasi korban selama perang bukan lagi angkutan masyarakat sipil.<sup>50</sup> Ketidak stabilan kondisi KNILM diperparah dengan usaha perebutan kemerdekaan yang terjadi setelah perang kedua usai. Perubahan kekuasaan yang terjadi berakibat adanya perlimpahan kewenangan atas asset KLINM kepada KLM, yang mendirikan KLM-Interinsular-Bedrijf, sebagai bentuk badan subsidiarisKLM pada 1947.<sup>51</sup>

Setelah menyatakan kemerdekaan serta memproklamasikan diri sebagai Negara Kesatuan Republik Indonesia pada tahun 1945, Indonesia masih berjuang mempertahankan kemerdekaan dan mendapatkan pengakuan dari negara lain. Pasca kemerdekaan Indonesia, penerbangan diutamakan pada bidang militer demi mempertahankan kemerdekaan dengan misi tempur. Pengakuan penuh didapatkan setelah terjadi penandatanganan perjanjian Konfrensi Meja Bundar (KMB) pada tahun 1949 di Belanda. Selain pengakuan kemerdekaan dan kedaulatan Indonesia, KMB juga berdampak pada penyerahan KLM-Interinsular-Bedrijf kepada Indonesia.<sup>52</sup> Penyerahan maskapai kepada pemerintah Indonesia diikuti dengan perubahan nama yaitu menjadi Garuda Indonesia Airways (GIA) sesuai dengan instruksi presiden yang menjabat pada masa itu yaitu Soekarno.<sup>53</sup>

GIA berperan sebagai maskapai resmi kenegaraan dan melayani penerbangan dalam dan luar negeri, serta merupakan maskapai komersial pertama di Indonesia. Sebagai satu-satunya maskapai yang beroperasi pada kala itu, GIA mendominasi semua rute penerbangan. Pada tahun 1956 GIA mulai melayani penerbangan ke Mekah untuk ibadah haji, kemudian pada tahun 1965 melakukan penerbangan tujuan Eropa untuk pertama kalinya.<sup>54</sup>

---

<sup>50</sup> Tom Womack. *The Allied Defense of The Malay Barrier, 1941-1942*. 2015. ISBN 9781476622675

<sup>51</sup> *ibid*

<sup>52</sup> Departemen Perhubungan. *Penerbangan dari Masa Kemasa*. <http://hubud.dephub.go.id/?id/page/detail/91>

<sup>53</sup> Situs Resmi Garuda. *Tentang Garuda*. <https://www.garuda-indonesia.com/id/id/corporate-partners/company-profile/about/index.page?>

<sup>54</sup> *ibid*

Industri penerbangan pada masa pasca kemerdekaan mengalami pertumbuhan yang cepat dan sangat berkembang. Pada tahun 1962, muncul Merpati sebagai maskapai baru milik pemerintah yang dihadirkan untuk melayani transportasi dalam negeri terutama untuk optimalisasi jangkauan area terpencil, namun dinyatakan tutup karena mengalami kebangkrutan pada tahun 2014.<sup>55</sup>

Dua maskapai yang telah ada di Indonesia tidak cukup untuk mengakomodasikan kebutuhan transportasi Indonesia. Sejak tahun 1967 mulai banyak didirikan maskapai swasta untuk memenuhi kebutuhan transportasi udara Indonesia. Deraya Air Taxi didirikan di Jakarta pada tahun 1967<sup>56</sup>. Hingga kini Deraya Air sebagai maskapai komersil pertama yang melayani commuter, carter, serta *aerial photo*. Maskapai swasta yang tercatat menjadi pelopor adalah Seulawah Airlines yang didirikan Dharma Putra Kostrad pada 1968.<sup>57</sup> Maskapai ini berpusat di Medan dengan rute penerbangan melayani kota-kota di Sumatera dan Jakarta. Pada tahun berikutnya, Mandala airline hadir pada tahun 1969 oleh para prajurit TNI yaitu Kolonel Sofjar, Mayjen Raden Soerjo, Mayor Soegandi Partosoegondo, Mayor Kasbi Indradjanoe, dan Major Darwin Ramli.<sup>58</sup> Kehadiran maskapai ini sebagai maskapai swasta pertama membuka banyak rute penerbangan baru yang sebelumnya tidak dilayani oleh maskapai terdahulu. Setelah munculnya maskapai pelopor ini mulailah banyak maskapai swasta yang berdiri.

### Daftar Maskapai yang Pernah Beroperasi di Indonesia

Tabel 1

No	Tahun Berdiri	Nama Maskapai	Keterangan
----	---------------	---------------	------------

<sup>55</sup>Jakarta Globe. *Merpati Flights Grounded As Airline Struggles To Take Off Under Weight of Debt*. <http://jakartaglobe.beritasatu.com/business/merpati-flights-grounded-as-airline-struggles-to-take-off-under-weight-of-debt/>

<sup>56</sup>Situs Resmi Deraya Air Carter. *Our Phiosophy*. <http://www.deraya.co.id/ac/About/At-a-Glance>

<sup>57</sup>National geographic Indonesia. *Seulawah Airlines Maskapai Swasta Perdana di RI*. <http://nationalgeographic.co.id/berita/2013/08/seulawah-airlines-maskapai-swasta-perdana-di-ri>

<sup>58</sup>Yoga Sukmana. *Jatuh Bangun dn Jatuh Lagi Bisnis Mandala Air*. <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2014/06/20/1350189/Jatuh.Bangun.dan.Jatuh.Lagi.Bisnis.Mandala.Air>

1	1949 - 1949	Garuda Indonesian Airways	
2	1949 - 1950	Indonesian Airways	
3	1950 -	Garuda Indonesia	
4	1961 - 2012	Penas (Perusahaan Umum Survai Udara Penas)	
5	1962 - 2014	Merpati Nusantara Airlines	
6	1967 -	Deraya Air Taxi	
7	1968 - 1969	Aircraft Owners' Association	
8	1968 - 1969	Zamrud Airlines	
9	1968 - 1979	Seulawah Air Service	
10	1968 - 2013	Indonesia Air Transport (IAT)	
11	1969 - 1969	Angkasa Civil Transport	
12	1969 - 1971	Zamrud Aviation Corp.	
13	1969 - 1972	Malaysia Air Charter (MAC)	MAC merupakan sebuah perusahaan joint venture dengan sebuah perusahaan Malaysia
14	1969 - 1979	SAATAS East Indonesia	
15	1969 - 1988	Mandala Airlines	
16	1969 - 1999	Sempati Air	
17	1970 -	EastIndo	
18	1970 -	Pelita Air Service	
19	1970 -2007	Bouraq Indonesia Airlines	
20	1971 -	Airfast Indonesia	
21	1971 -	Derazona	
22	1971 - 2008	Dirgantara Air Services	
23	1972 - 2008	SMAC (Sabang Merauke Raya Iar Charter)	MAC --> SMAC
24	1972 - 2011	Sabang Merauke Raya Air Charter (SMAC)	

25	1973 - 1974	Nusantara Air Service	
26	1973 - 1980	Transna (Trans Nusantara Airways)	
27	1974 - 1975	Sabah Airlines	
28	1974 - 1975	Bali Internasional	
29	1975 - 2004	Bayu Indonesia Air	
30	1975 - 2007	Bali Air	
31	1978 - 1979	Safari Air	
32	1979 - 1999	National Air Charter	
33	1983 -	Gatari Air Service	
34	1983 -	Travira Air (Water Travira)	
35	1983 - 1983	Jakadara Indonesia	
36	1988 - 1988	Seulawah Mandala	Mandala Airlines mengalami <i>rebranding</i> menjadi Seulawah Mandala karena adanya <i>joint</i> , namun kembali menggunakan nama asal, yaitu Mandala Airlines
37	1988 - 2012	Mandala Airlines	
38	1989 - 2010	Sampoerna Air Nusantara	
39	1990 - 2002	Transindo Pratama (Mindo Transindo Pratama)	
40	1991 -	Trigana Air Service	
41	1992 -	Intan Air (Intan Angkasa Air Services)	
42	1992 - 1999	Rajawali Air	
43	1994 - 2000	Citra Air Cargo	
44	1996 -	Air Pacifik Utama	
45	1996 -	Manunggal Air Service	
46	1996 - 1996	Mantrust Asahi Airways	
47	1997 - 2007	Nurman Air (Nurman Avia Indo Pura)	

48	1998 -	Airmark Indonesian Aviation
49	1998 -	CardigAir Cargo
50	1998 - 1999	Indoavia
51	1998 - 2006	Transair Buana
52	1999 -	Air Bali
53	1999 -	Post Ekspres Prima
54	1999 - 1999	Mega Air
55	1999 - 1999	Internusa Air
56	1999 -1999	Rajawali Air Transport
57	2000 -	KalStar Aviation
58	2000 -	Lion Air
59	2000 - 2000	Camar Nuansa Airservices
60	2000 - 2000	Mapindo Pratama
61	2000 - 2000	Satrio Mataram Airlines
62	2000 - 2000	Bali International Air Services
63	2000 - 2003	Transavia Utama
64	2000 - 2005	AWAIR (Air Wagon Int)
65	2000 -2009	Adi Wahana Angkasa Nusantara
66	2001 -	Citilink (CityLink Airways)
67	2001 -	RPX Airlines (Republic Express)
68	2001 - 2003	Asmat Air
69	2001 - 2004	Indonesian Airlines
70	2001 - 2005	Star Air
71	2001 - 2007	Jatayu Airlines
72	2001 - 2012	Kartika Arlines
73	2002 -	Transwisata Prima Aviation
74	2002 - 2002	Borneo Airways
75	2002 - 2003	Celebes Airlines
76	2002 - 2006	Seulawah Nad Air

77	2002 - 2008	Adam Air (Skyconnection Airlines)	
78	2002 - 2009	Air Regional	
79	2002 - 2011	Riau Airlines	
80	2002 - 2013	Batavia Air	
81	2002 -2002	Metro Batavia	
82	2002 -2003	Sutra Airlines	
83	2003 -	Sriwijaya Airlines	
84	2003 -	Wings Air (Wings Abadi Air)	
85	2003 -	Aviastar Mandiri	
86	2003 - 2003	Yayasan Aviasi Indonesia	
87	2003 - 2003	Blue Sky Airlines	
88	2003 - 2004	Satuan Udara	
89	2003 - 2004	Caltex Pacific	
90	2003 - 2006	Papua Air (Papua Indonesia Air System)	
91	2003 - 2006	Xpress Air	
92	2003 - 2006	Asia Avia	
93	2003 - 2008	Tri-MG	
94	2003 -2005	Air Paradise International	
95	2004 -	Susi Air (Asi Pudjiastuti)	
96	2004 -	Auvia Air (Auvia Air Cargo)	
97	2004 - 2004	Alatief Alair Int	
98	2004 - 2004	Fajr Air	
99	2004 - 2004	Latief Air	
100	2004 - 2004	Nusantara International Services	
101	2004 - 2004	Rusmino Internusa	
102	2004 - 2004	Sempati Air	Sempati Air akan beroperasi kembali namun tidak pernah

			berhasil beroperasi.
103	2004 - 2005	Efata Papua Airlines	Air Efata berdiri tahun 2003 sebagai Efata Papua Airlines dan kemudian rebranded pada 2005 karena perubahan kepemilikan
104	2004 - 2006	Kura Kura Aviation	
105	2004 - 2006	Pacair	
106	2004 - 2006	Regional Pacific Air	
107	2004 - 2006	SII Aviation	
108	2004 - 2006	Southwest Air	
109	2004 - 2006	TropicAir	
110	2004 - 2006	Van Air	
111	2004 - 2007	Island Seaplanes (Sayap Garuda Indah)	
112	2004 - 2007	AustAsia Airlines	
113	2004 - 2009	Linus Air ways	Linus membekukan seluruh operasinya pada 2009 karena tidak lagi memiliki armada pesawat
114	2004 - 2006	TransNiugini	
115	2005 -	Indonesia AirAsia	Indonesia AirAsia terbentuk pada 1999 dan mulai beroperasi pada 2000 dengan nama AWAIR. Pada Desember 2005 AWAIR berubah nama menjadi Indonesia AirAsia
116	2005 -	Nusantara Air Charter	

117	2005 -	TransNusa
118	2005 - 2005	Kalimantan Air Service
119	2005 - 2005	Timex Cargo Airlines
120	2005 - 2006	Air Efata
121	2005 - 2007	Top Air (Top Sky Int)
122	2005 - 2009	Daya Jasa Transindo Pratama
123	2005 - 2009	Janis Air Transport
124	2005 - 2009	Love Air Services
125	2005 - 2009	Pegasus Air Charter
126	2005 - 2009	Buay Air Services
127	2005 - 2012	Ekspres Air
128	2006 -	ExpressAir
129	2006 -	Asialink Cargo Express
130	2006 - 2007	Air Transport
131	2006 - 2007	Germania Trisila Air
132	2006 - 2007	Survei Udara Penas
133	2006 - 2007	Atlas Deltasatya
134	2006 - 2008	Helizona
135	2007 -	Mimika Air
136	2007 -	Pegasus Air Service
137	2007 - 2007	Penerbangan Angkaa Semesta
138	2007 - 2007	Pura Wisata Baruna
139	2007 - 2007	Aviasi Upata Raksa
140	2007 - 2008	Dabi Air Nusantara
141	2007 - 2008	Asco Nusa Air Transport
142	2007 - 2009	Megantara Air
143	2008 -	Dimonim Air
144	2008 - 2008	Eagle Air
145	2008 - 2008	Star Eagle

146	2009 -	Nyaman Air	
147	2009 - 2009	Alfa Trans Dirgantara	
148	2009 - 2009	Lorena Air	
149	2009 - 2009	Unindo Air Charter	
150	2009 - 2011	Nusantara Buana Air	
151	2010 -	Air Maleo	
152	2010 -	Enggang Air Service	
153	2010 -	Air Aceh	
154	2010 - 2014	SKY Aviation	
155	2010 -2010	Bintang Sendawar	
156	2011 -	Air Born	
157	2011 -	Jhonlin Air Transport	
158	2012 -	Premierair (Ekspress Transportasi Antarbenua)	
159	2012 - 2012	Pacific Royale Airways	
160	2012 - 2012	Tiger Airways Indonesia	
161	2012 - 2012	Space Air	Maskapai <i>subsidiari</i> dari Lion Air, yang kemudian berubah nama menjadi Batik Air
162	2012 - 2013	Ersa Eastern Aviation	
163	2012 - 2013	Matthew Air Nusantara	
164	2012 - 2013	Jayawijaya Dirgantara	
165	2012 - 2013	Angkasa Super Services	
166	2013 -	Indonesia Air	
167	2013 -	Nam Air	
168	2013 -	Batik Air	
169	2013 - 2014	Tiger Mandala	
170	2014 -	My Indo Airlines	

171	2014 -	New Jatayu Air	<i>Planned</i>
172	2015 -	Indonesia AirAsiaX	

Sumber: [www.AirlineHistory.co.uk](http://www.AirlineHistory.co.uk)

Tabel di atas menunjukkan seluruh maskapai yang ada di Indonesia, baik yang masih beroperasi maupun yang telah non-aktif dari tahun 1949 sampai saat ini (2015). Terdapat seratus tujuh puluh dua maskapai yang tercatat pernah dan masih beroperasi di Indonesia. Pertumbuhan maskapai swasta dimulai sejak awal tahun 1960, terdapat tiga belas maskapai swasta baru pada rentang tahun 1960-1969. Maskapai yang hadir pada dekade ini diijinkan untuk beroperasi dengan syarat dilarang menggunakan pesawat jet, dan hanya boleh melayani penerbangan pada daerah yang belum dilayani Garuda dan Merpati. Dari ketiga belas maskapai yang ada, menawarkan berbagai jasa baik jasa angkut penumpang sipil, kargo, charter pesawat pribadi, maupun *aerial photography*; namun hanya satu maskapai yang masih beroperasi hingga saat ini yaitu Deraya Taxi Air.

Pada dekade berikutnya 1970-1979, terjadi penambahan jumlah maskapai yaitu sejumlah enam belas. Pada masa ini didominasi maskapai yang melayani kargo dari pada maskapai yang menawarkan jasa angkutan sipil massal seperti pada dekade sebelumnya. Namun maskapai yang dapat bertahan sampai saat ini hanya berjumlah empat, yaitu EastIndo, Pelita Air Service, Airfast Indo, dan Derazona. Keempat maskapai yang masih beroperasi menawarkan jasa angkutan non-sipil, berupa kargo maupun *charter flight*.

Selanjutnyadi tahun 1980-1989 hanya terdapat enam maskapai baru, pada masa ini industri penerbangan mengalami beberapa perubahan peraturan sesuai dengan dikeluarkannya Instruksi Presiden Nomor 1 tahun 1980 tentang larangan pemasukan dan pemberian ijin pengoperasian pesawat terbang. Instruksi presiden ini melarang adanya pembelian pesawat dari luar negeri, dengan tujuan merangsang perkembangan dan pertumbuhan teknologi dan industri pesawat dalam negeri. Implikasi lain adanya instruksi presiden ini adalah terjadinya pemaksimalan kapasitas maskapai yang ada dalam persaingan industri penerbangan Indonesia pada masa itu. Terdapat beberapa maskapai

yang tidak dapat bersaing dalam kondisi ini dan memilih untuk melakukan *joint* seperti yang dilakukan Seulawah Air yang bergabung dengan Mandala Airlines menjadi Seulawah Mandala.

Dekade berikutnya, 1990-1999, terjadi perubahan peraturan lagi, pembatasan ijin pembukaan rute internasional dan penggunaan jet dicabut. Kebijakan ini membuat pertumbuhan dan perkembangan industri penerbangan meningkat. Maskapai swasta yang berhasil mendominasi dan mampu bersaing dengan maskapai *flag-carrier* adalah Sempati Air. Maskapai ini mengalami kemajuan pada dekade 90-an, Sempati mampu menawarkan rute internasional ke Singapura, Penang, Kuala Lumpur, Yangon, Taipei, Madras, serta Perth Australia yang selama itu hanya didominasi oleh Garuda.<sup>59</sup> Sempati dinyatakan gagal beroperasi karena dililit hutang dan adanya krisis moneter pada dekade yang sama di tahun 1998.<sup>60</sup>

Dekade berikutnya terjadi perubahan kembali dengan diterbitkannya Keputusan Presiden Nomor 33 tahun 2000 tentang Pencabutan Instruksi Presiden Nomor 1 Tahun 1980 tentang Larangan Pemasukan dan Pemberian Izin Pengoperasian Pesawata Terbang. Adanya Keputusan Presiden yang dikeluarkan oleh Abdurahman Wahid selaku presiden yang menjabat pada saat itu membawa dampak positif bagi perkembangan industri penerbangan di Indonesia. Hal ini terbukti dengan adanya sembilan puluh empat maskapai baru yang terdaftar selama kurun waktu 2000-2009, banyaknya maskapai yang bermunculan membuat terjadinya kompetisi industri penerbangan. Maskapai yang telah ada berlomba untuk menghadirkan pelayanan terbaik demi dapat bertahan dalam persaingan industri penerbangan. Namun hanya terdapat delapan belas maskapai yang muncul pada rentang waktu 2000-2009 yang dapat bertahan dan masih beroperasi hingga saat ini, atau hanya 20% dari total sembilan puluh delapan maskapai.

---

<sup>59</sup> Syahid Latif. *Sempati Air Matinya Maskapai Kontroversial dengan Segala Utang*  
<http://bisnis.liputan6.com/read/708838/sempati-air-matinya-maskapai-kontroversial-dengan-segunung-utang>

<sup>60</sup> David Knibb. *Sempati First to Shut Down*. <https://www.flightglobal.com/news/articles/sempati-first-to-shut-down-38919/>



## BAB 3

### Industri Pariwisata Indonesia

Agar dapat lebih memahami bagaimana beroperasinya LCC dapat berdampak pada industri pariwisata di Bali, penulis akan memulai diskusi mengenai pariwisata itu sendiri. Pariwisata merupakan salah satu kekuatan penting dalam pembentukan dunia kita saat ini.<sup>61</sup> Secara ekonomi, pariwisata semakin penting bagi negara dan diakui sebagai pemeroleh export terbesar di dunia dan pemasok utama valuta asing dan tenaga kerja (World Tourism Organization (WTO))<sup>62</sup> Kekuatan pariwisata sebagai pembangkit sektor ekonomi inilah yang menjadikan negara berkembang perlu meninjau ulang pariwisata sebagai sumber yang dapat menghasilkan pendapatan negara. Pariwisata diharapkan mampu membangkitkan pertumbuhan ekonomi melalui pendapatan valuta asing, meningkatkan pendapatan negara, dan memperbaiki taraf hidup masyarakat melalui pembukaan lapangan kerja, pendapatan distribusi lokal, serta pembangunan daerah yang berimbang.<sup>63</sup>

Menurut Badan Pusat Statistik, pariwisata merupakan keseluruhan rangkaian kegiatan yang berhubungan dengan gerakan manusia yang melakukan perjalanan atau persinggahan sementara dari tempat tinggalnya ke suatu atau beberapa tempat tujuan di luar lingkungan tempat tinggalnya yang didorong oleh beberapa keperluan atau motif tanpa bermaksud mencari nafkah tetap.<sup>64</sup> Penjelasan mengenai kepariwisataan lebih lanjut diatur dalam Undang-undang No 10 tahun 2009 mengenai kepariwisataan yang menjelaskan bahwa kepariwisataan adalah keseluruhan kegiatan yang terkait dengan pariwisata dan bersifat multidimensi serta multidisiplin yang muncul sebagai wujud kebutuhan setiap

---

<sup>61</sup> Freya Higgins-Desbiolles. 2004. *More than an "industry": The forgotten power of tourism as a social force*. School of Management, University of Southern Australia: Australia

<sup>62</sup> ibid

<sup>63</sup> M. Nurul Huda Mazumder et al. 2006. *Tourism and Regional Economic Development in Southeast Asia*. <https://www.researchgate.net/publication/261986885>

<sup>64</sup> Badan Pusat Statistik. *Istilah Pariwisata*. <https://bps.go.id/index.php/istilah/357>. Diakses 14 Mei 2017

orang dan negara serta interaksi antara wisatawan dan masyarakat setempat, sesama wisatawan, pemerintah pusat, pemerintah daerah, dan pengusaha. Dari penjelasan di atas, terlihat bahwa pariwisata dapat memberikan efek multiplier bila dikelola secara baik. Akan banyak dimensi yang tersentuh efek dari pariwisata; ekonomi, sosial, politik, manusia, lingkungan dan infrastruktur.

### 3.1. Potensi Pariwisata Indonesia

Nenek moyang kita telah melakukan perjalanan mulai dari ratusan tahun yang lalu, mereka melakukan perjalanan dengan berbagai macam motif dan alasan. Dari pelajaran sejarah kita mengetahui nenek moyang melakukan perjalanan samudera demi mencapai belahan dunia lain dengan alasan yang berbeda; migrasi, perdagangan, ekspansi ekonomi, perang, menyebarkan agama, dan masih banyak lagi alasan lainnya. Meskipun nenek moyang kita telah melakukan perjalanan dari ratusan tahun yang lalu, konsep pariwisata belum tercipta. Pariwisata yang saat ini kita pahami adalah sebuah fenomena abad ke 20. Dikatakan demikian karena konsep pariwisata moden baru berkembang setelah Perang Dunia Kedua, saat maskapai komersial bermunculan dan memberi peluang bagi masyarakat sipil melakukan perjalan yang lebih jauh lagi dalam waktu lebih singkat.<sup>65</sup>

Pada era globalisasi, sektor pariwisata merupakan industri terbesar dan terkuat dalam pembiayaan ekonomi global.<sup>66</sup> Sehingga Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia yang terdiri atas 17.508 pulau perlu meningkatkan sektor pariwisata sebagai penunjang pertumbuhan ekonomi. Menurut pemaparan Pendet, pariwisata dapat merangsang pertumbuhan ekonomi karena dapat menyediakan lapangan kerja, menstimulasi berbagai sektor industri, serta dapat mempengaruhi perbaikan infrastruktur yang dapat menunjang kepariwisataan seperti pelabuhan, jalan raya, pengangkutan, mendorong pelaksanaan program kebersihan dan kesehatan, pelestarian lingkungan hidup, dan program lain yang dapat memberikan keuntungan.<sup>67</sup>

---

<sup>65</sup> M. Nurul Huda Mazumder et al. 2006. *Tourism and Regional Economic Development in Southeast Asia*. <https://www.researchgate.net/publication/261986885>

<sup>66</sup> Soebagyo. *Strategi Pengembangan Pariwisata di Indonesia*. *Jurnal Liquidity Vol. 1, No.2 Juli-Desember 2012*, hlm. 153-158

<sup>67</sup> Ibid

Dari sekian banyak destinasi wisata di Indonesia, destinasi wisata berbasis budaya dan alam masih menjadi daya tarik terbesar yang ditawarkan. Potensi daya tarik destinasi wisata dapat dikategorikan sesuai dengan tabel berikut.

Tabel 3.1. Portofolio produk destinasi wisata

Portofolio Produk		
Alam ( <i>Nature</i> ) 35%	Wisata bahari ( <i>marine tourism</i> )	35%
	Ekowisata ( <i>eco tourism</i> )	45%
	Wisata petualangan	20%
Budaya ( <i>Culture</i> ) 60%	Wisata warisan budaya dan sejarah ( <i>adventure tourism</i> )	20%
	Wisata belanja dan kuliner ( <i>culinary and shopping tourism</i> )	45%
	Wisata kota dan desa ( <i>city and village tourism</i> )	35%
Buatan Manusia ( <i>Man Made</i> ) 5%	Wisata MICE ( <i>Mice and events tourism</i> )	25%
	Wisata olah raga ( <i>sport tourism</i> )	60%
	Objek wisata terintegrasi ( <i>integrated area tourism</i> )	15%

Sumber: Passenger Exit Survey 2014<sup>68</sup>

Dari data di atas terlihat bahwa pariwisata berbasis budaya dan alam masih menjadi daya tarik utama wisatawan untuk berpariwisata di Indonesia. Kontribusi pariwisata berbasis budaya sebesar 60% menjadi bukti bahwa kebudayaan Indonesia memiliki daya tarik yang amat tinggi terutama bagi wisatawan manca negara untuk berkunjung ke Indonesia. Setiap provinsi di Indonesia memiliki keunikan dan daya tarik pariwisatanya tersendiri, hal ini memberikan wisatawan banyak pilihan dalam berwisata.. Namun terdapat beberapa wilayah yang lebih menonjol di antara wilayah lain, sehingga diprioritaskan dan diberi sarana penunjang lebih, antara lain (1) Weh, Provinsi Aceh, (2) Toba, Provinsi Sumatera Utara, (3) Pangandaran Provinsi Jawa Barat; (4) Kota Tua, Provinsi DKI Jakarta; (5) Boorbudur, Provinsi Jawa Tengah; (6) Bromo Tengger Semeru, Jawa Timur;

<sup>68</sup> Kemenpar. 2014. *Passanger Exit Survey*.  
<http://www.kemenpar.go.id/userfiles/PES%202014rev.pdf>. Diakses 1 Juni 2017

(7) Sanur, Provinsi Bali; (8) Batur, Provisni Bali; (9) Rinjani, Provinsi Nusa Tenggara Barat; (10) Flores, Provinsi Nusa Tenggara Timur; (11) Tanjung Puting, Provinsi Kalimantan Tengah; (12) Bunaken, Provinsi Sulawesi Utara; (13) Toraja, Provinsi Sulawesi Selatan; (14) Wakatobi, Provinsi Sulawesi Tenggara; (15) Derawan, Provinsi Kalimantan Timur dan (16) Raja Ampat, Provinsi Papua Barat

Selain keindahan alam yang memesona, Indonesia juga memiliki keragaman seni dan budaya yang menawan, keragaman flora dan fauna, peninggalan purbakala, dan peninggalan sejarah. Dari Sabang hingga Merauke, terdapat lebih dari 1300 suku dengan keragaman kebudayaan yang berbeda pada masing-masing suku. Terdapat beberapa budaya yang diakui United Nations Educational, Scientific, and Cultural Organization (UNESCO) sebagai warisan budaya asli Indonesia. UNESCO mengklasifikasikan warisan budaya yang ada di Indonesia menjadi dua, warisan budaya dan warisan alam, yang daftarnya sebagai berikut:

1. Warisan Budaya:

- a. Candi Borobudur 1991

Candi Borobudur merupakan candi Budha terbesar dengan relief terbanyak dan terlengkap di dunia sekitar 2.672 panel dan 504 arca Budha. Bentuknya yang megah dan detail arsitekturnya yang unik menjadikan Borobudur sebagai salah satu tempat wisata yang menarik perhatian wisatawan domestik dan mancanegara. Sebagai situs bersejarah umat Budha dunia, pada tahun 1991 UNESCO mengakui Candi Borobudur sebagai situs warisan dunia pada sesi ke-20.<sup>69</sup>

- b. Candi Prambanan 1991

Candi Prambanan adalah salah satu sumberdaya arkeologi dan juga sebagai objek wisata. Candi Prambanan merupakan candi Hindu yang menjadi salah satu candi

---

<sup>69</sup> UNESCO. *Borobudur Temple Compounds*. <http://whc.unesco.org/en/list/592>

paling indah di Asia Tenggara. Bangunan Candi Prambanan terdiri dari tiga candi utama yaitu Wisnu, Brahma, dan Shiwa yang melambangkan ajaran trimurti dalam kepercayaan agama hindu. Selain itu, juga terkenal kisah legenda Roro Jonggrang yang membuat candi ini dikenal sebagai bangunan seribu candi. Sama halnya dengan candi Borobudur, Prambanan juga terdapat relief yang menceritakan dua kisah fenomenal dalam Hindu yaitu Ramayana dan Krishnayana. Di kompleks Candi Prambanan terdapat sebuah museum berbentuk rumah joglo yang berisi koleksi benda-benda seperti arca dan bebatuan purbakala. Kemudian, pada tahun 1991, Candi Prambanan diakui oleh UNESCO sebagai situs warisan dunia<sup>70</sup>

c. Situs Purbakala Sangiran (1996)

Situs yang terletak di daerah lembah Sungai Bengawan Solo merupakan situs arkeologi dan salah satu situs penting dunia. Pada tahun 1883, terdapat penemuan tulang belulang manusia purba *Pithecanthropus erectus*, *Homo erectus*, *Meganthropus paleojavanicus* dan juga tulang belulang hewan purba seperti gajah dan buaya. Tahun 1977 Sangiran ditetapkan sebagai cagar budaya dan pada tahun 1996 ditetapkan sebagai situs warisan dunia oleh UNESCO.<sup>71</sup>

d. Bentang Budaya Provinsi Bali: Sistem Subak sebagai Manifestasi Filosofi 'Tri Hita Karana' (2012)

Bentang budaya Bali ini terdiri atas lima sawah dan kuil air mereka yang mencakup 19.500 ha. Kuil-kuil tersebut menjadi fokus sistem pengelolaan kooperatif kanal air dan bendungan, yang dikenal sebagai subak, yang berasal dari abad ke-9. Termasuk di dalamnya adalah Kuil Air Tanah

<sup>70</sup> UNESCO. *Prambanan Temple Compounds*. <http://whc.unesco.org/en/list/642>

<sup>71</sup> UNESCO. *Sangiran Early Man Site*. <http://whc.unesco.org/en/list/593>

Pura Pura Pura Ayun seluas abad ke-18, bangunan arsitektur terbesar dan paling mengesankan di pulau ini. Subak mencerminkan konsep filosofis Tri Hita Karana, yang mempertemukan alam roh, dunia manusia dan alam. Filosofi ini lahir dari pertukaran budaya antara Bali dan India selama 2.000 tahun terakhir dan telah membentuk bentang alam Bali. Sistem subak merupakan praktik pertanian yang demokratis dan egaliter memungkinkan orang Bali menjadi petani padi yang paling produktif di nusantara meskipun ada tantangan berupa populasi padat.<sup>72</sup>

## 2. Warisan Alam

### a. Taman Nasional Ujung Kulon (1991)<sup>73</sup>

Taman Nasional Ujung Kulon merupakan tempat habitat asli dari badak bercula satu (*Rhinoceros sondaicus*) yang dikategorikan sebagai hewan yang hampir punah, dan bersama Cagar Alam Krakatau sebagai aset nasional yang telah ditetapkan oleh UNESCO pada tahun 1991 sebagai situs warisan alam dunia. Di taman nasional Ujung Kulon juga terdapat beberapa pulau yang digunakan untuk konservasi dan juga pariwisata.<sup>74</sup>

### b. Taman Nasional Lorentz, Papua (1997)<sup>75</sup>

Taman Nasional Lorentz (2,35 juta ha) adalah kawasan lindung terbesar di Asia Tenggara. Tempat ini merupakan satu-satunya kawasan lindung di dunia yang menggabungkan transek secara terus menerus dan utuh dari daerah bersalju ke laut tropis, termasuk lahan basah dataran rendah yang luas. Terletak di pertemuan dua lempeng

---

<sup>72</sup> UNESCO. *Cultural landscape of Bali Province: Subak System as Manifestation of Tri Hita Karana Philosophy* <http://whc.unesco.org/en/list/1194>

<sup>73</sup> UNESCO. *Ujung Kulon National Park*. <http://whc.unesco.org/en/list/608>

<sup>74</sup> Wikipedia. *Taman Nasional Ujung Kulon*.  
[https://id.wikipedia.org/wiki/Taman\\_Nasional\\_Ujung\\_Kulon](https://id.wikipedia.org/wiki/Taman_Nasional_Ujung_Kulon)

<sup>75</sup> UNESCO. *Lorentz National Park*. <http://whc.unesco.org/en/list/955>

kontinental, kawasan ini memiliki kondisi geologi yang kompleks dengan formasi pegunungan yang terbentuk dari proses glasiasi.<sup>76</sup>

c. Taman Nasional Komodo

Kepulaun vulkanik ini dihuni sekitar 5.700 kadal raksasa, yang penampilan dan perilaku agresifnya membuat mereka disebut 'Komodo Dragons'. Komodo tidak ada di tempat lain di dunia ini dan sangat menarik perhatian ilmuwan yang mempelajari teori evolusi. Memiliki bentang alam unik dari bukit savanah, lereng vegetasi hijau berduri, tersaji kontras dengan pantai berpasir putih dan perairan biru berkarang.<sup>77</sup>

d. Hutan Tropis Sumatera

Hutan Tropis seluas 2,5 juta hektar ini terdiri atas tiga taman nasional; Taman Nasional Gunung Leuser, Taman Nasional Kerinci Seblat, dan Taman Nasional Bukit Barisan Selatan. Situs ini memiliki potensi terbesar sebagai konservasi jangka panjang dari beragam biota Sumatera dan termasuk diantaranya terdapat sepsis yang terancam punah. Kawasan lindung ini merupakan rumah bagi sekitar 10.000 jenis tumbuhan termasuk 17 genus endemik; lebih dari 200 spesies mamalia; dan sekitar 580 spesies burung yang 21 diantaranya endemik. Terdapat 22 spesies mamalia Asia, yang tidak dapat ditemukan selain di kawasan Asia dan 15 diantaranya berada di Indonesia, termasuk Orang Utan endemik Sumatera. Situs ini juga menyimpan bukti biogeografi tentang evolusi pulau.<sup>78</sup>

## 3.2 Prospek Industri Pariwisata

---

<sup>76</sup> Glasiasi: sebuah proses, kondisi, atau hasil yang terjadi karena tertimbun oleh glasier atau lapisan es. <http://www.tulane.edu/~sanelson/eens1110/glaciers.htm>

<sup>77</sup> UNESCO. *Komodo National Park*. <http://whc.unesco.org/en/list/609>

<sup>78</sup> UNESCO. *Tropical Rainforest Heritage of Sumatra*. <http://whc.unesco.org/en/list/1167>

Merujuk potensi pariwisata yang dimiliki Indonesia seperti yang telah dijelaskan pada sub bab di atas, penulis berargumen bahwa Indonesia memiliki prospek yang cukup baik dalam bidang industri pariwisata. Industri pariwisata menjadi sektor andalan bagi pertumbuhan ekonomi. Pertumbuhan pariwisata berpengaruh signifikan terhadap perekonomian masyarakat. Kegiatan wisata dilakukan oleh seorang atau sekelompok orang dengan mengunjungi tempat tertentu untuk tujuan rekreasi, pengembangan pribadi, atau mempelajari keunikan daya tarik wisata yang dikunjungi dalam jangka waktu sementara. Para wisatawan tersebut dalam perjalanannya akan memerlukan beberapa kebutuhan seperti transportasi, akomodasi, penukaran mata uang asing, fasilitas kesehatan, dan cinderamata. Adanya keadaan ini dapat dimanfaatkan oleh masyarakat lokal untuk melakukan kegiatan dagang dan penyediaan jasa agar mereka turut merasakan manfaat kegiatan pariwisata di daerahnya.

Industri pariwisata menjadi sektor yang cukup menjanjikan pertukaran valuta asing dengan cepat, terutama bagi negara berkembang. Lebih lanjut, industri pariwisata dapat menjadi kunci utama dalam pertumbuhan ekonomi bagi negara berkembang. Hal ini mulai disadari setelah tahun 1970 ketika pariwisata mulai mendapat perhatian khusus bagi negara berkembang di kawasan Asia Tenggara untuk mengurangi kesenjangan makro-ekonomi mereka.<sup>79</sup> Menurut Departemen Kebudayaan Republik Indonesia, pembangunan kepariwisataan pada dasarnya ditujukan untuk beberapa tujuan pokok, antara lain: 1) Persatuan dan kesatuan bangsa; 2) penghapusan kemiskinan (*poverty alleviation*); 3) pembangunan yang berkesinambungan (*sustainable development*); 4) pelestarian budaya (*culture preservation*); 5) pemenuhan kebutuhan hidup dan hak asasi manusia; dan 6) peningkatan ekonomi dan industri; 7) pengembangan teknologi.<sup>80</sup>

Dalam hal ini yang dimaksudkan sebagai daya saing merupakan kemampuan dan potensi sebuah destinasi wisata untuk dapat menarik pengunjung agar berkunjung. Setiap destinasi wisata dapat meningkatkan dan mengoptimalkan

---

<sup>79</sup> M. Nuruh Huda Mazumer et al. 2013. *Regional Tourism Development in South East Asia*. Hal 60

<sup>80</sup> Sapta nirwandar. 2011. *Pembangunan Sektor Pariwisata*. Kementerian Pariwisata. [http://kemenpar.go.id/userfiles/file/440\\_1257-PEMBANGUNANSEKTORPARIWISATA1.pdf](http://kemenpar.go.id/userfiles/file/440_1257-PEMBANGUNANSEKTORPARIWISATA1.pdf)

daya saingnya dengan melakukan pemanfaatan sumber daya yang telah dimiliki dan memperbaiki pengelolaan aar wisatwan tertarik berkunjung.

Tabel 3.2 Kekuatan, kelemahan, dan peluang pembangunan pariwisata

Kekuatan	Kelemahan	Peluang
- Kekayaan budaya	- Terbatasnya diversifikasi produk	- Kualitas SDM
- Kekayaan daya tarik wisata alam	- Masih lemahnya pengelolaan destinasi pariwisata	- Kondisi keamanan
- Keragaman aktivitas wisata yang dapat dilakukan	- Pengemasan daya tarik wisata	- Keramahtamahan penduduk
- Kekayaan budaya	- Kualitas pelayanan wisata	- Kemajemukan masyarakat
- Kebudayaan masyarakat (living culture) yang khas	- Disparitas pembangunan kawasan pariwisata	- Jumlah penduduk yang dapat berperan serta dalam kepariwisataan
- Pengemasan daya tarik wisata	- Interpretasi, promosi, dan komunikasi pemasaran	

Sumber: Kemenpar 2011<sup>81</sup>

<sup>81</sup> ibid

Dari tabel di atas yang dipaparkan oleh Sapta Nirwandar<sup>82</sup> dapat kita analisa bahwa banyak keunggulan wisata Indonesia yang dapat dikembangkan. Sedangkan dari segi kelemahan masih dinilai kelemahan yang dapat diperbaiki dengan perbaikan peraturam, sistem dan integrasi antar berbagai sektor industri yang lebih baik.

Optimalisasi potensi pariwisata di Indonesia dapat juga dilakukan dengan merujuk teori dari Spillane sebagai berikut<sup>83</sup>:

a. Daya tarik

Daya tarik dapat dibagi menjadi daya tarik fisik yang melekat di dalamnya, maupun daya tarik event yang hanya muncul ketika destinasi wisata tersebut mengadakan sebuah acara temporer seperti festival atau perlombaan.

b. Fasilitas

Fasilitas pendukung dalam kegiatan berwisata juga dapat mendukung sebuah destinasi wisata. Semakin banyak fasilitas yang dapat mengakomodasi kebutuhan wisatawan semakin besar daya tarik yang dimiliki oleh sebuah destinasi wisata.

c. Infrastruktur

Infrastruktur dasar sangat membantu keberlangsungan sebuah destinasi wisata. Diperlukan infrastruktur dasar bagi sebuah tujuan wisata. Daya tarik dan fasilitas tidak akan tercapai dengan mudah kalau belum ada infrastruktur dasar.

d. Transportasi

Transportasi merupakan hal krusial dalam pemenuhan daya tarik pariwisata, akses menuju daerah pariwisata haruslah dapat ditempuh dengan mudah bagi wisatawan. Kemudahan dan ketersediaan akses menuju lokasi wisata akan menjadi

---

<sup>82</sup> Sapta Nirwandar adalah Wakil Menteri Pariwisata periode 2011-2014 selama masa bhaktinya mencetuskan berbagai program kepariwisataan yang cemerlang.

<sup>83</sup> Nandi. 2008. *Jurnal GEA Jurusan Pendidikan Geografi Vol 8: Pariwisata dan Pengembangan Manusia*. Universitas Pendidikan Indonesia.

factor penentu utama apakah seorang wisatawan akan berkunjung atau tidak.

e. Keramahan.

Wisatwan mengharapkan kenyamanan baik secara fisik maupun psikologis selama masa berkunjungnya. Bila sebuah tujuan wisata memiliki masyarakat yang ramah dan kondisi lingkungan yang aman serta nyaman tentu saja poin ini akan menjadi daya tarik tambahan bagi wisatwan.

Peluang pariwisata di Indonesia sangat menjanjikan didukung oleh kondisi geografis dan kekayaan budayanya. Atraksi wisata dapat dikelompokkan menjadi dua golongan, yaitu atraksi sumber daya alam dan atraksi buatan manusia. Atraksi sumber daya alam adalah setiap ekosistem dan isinya termasuk dalam sumber daya alam fisik dan hayati yang dapat dikembangkan untuk objek wisata alam. Sedangkan atraksi buatan manusia meliputi atraksi budaya, tradisi, dan peristiwa olahraga.<sup>84</sup> Peluang peningkatan kepariwisataan juga ditentukan oleh sumberdaya manusia sebagai pengelola. Kualitas pelayanan pada industri pariwisata merupakan salah satu indikator yang menunjukkan tingkat profesionalitas. Sehingga pengembangan pariwisata perlu diiringi oleh tenaga kerja yang cakap, terampil, mempunyai skill yang baik, dan profesionalitas tinggi yang harus dikembangkan untuk menghadapi persaingan di pasar global.

Daya serap industri pariwisata adalah kemampuan industri pariwisata dalam menyerap dan menerima dan menerima karyawan yang dipengaruhi oleh beberapa faktor, senagai berikut:

1. Besar kecilnya skala industri kepariwisataan dapat menjadi penentu jumlah pekerjaan yang tersedia bagi pencari kerja dan berapa besar serapan kerja industri pariwisata bagi tenaga kerja lokal itu sendiri.
2. Adanya lembaga pendidikan yang mampu mencetak calon tenaga kerja yang siap bersaing dalam industri pariwisata.
3. Keselarasan kemampuan calon tenaga kerja dengan industri yang ada. Industri pariwisata memerlukan tenaga yang mampu dan

---

<sup>84</sup> Nandi. *Jurnal GEA Jurusan Pendidikan Geografi* Vol. 8, No.1. 2008

professional agar mampu terus bersaing dan menawarkan produk yang baik.

4. Kondisi ekonomi, merupakan faktor utama yang menentukan besarnya daya serap suatu industri terhadap lulusan lembaga pendidikan.

sehingga pada keseluruhan dimensi, maka sumberdaya manusia bertumpu pada dua indikator penting yaitu tingkat pendidikan dan juga keterampilan yang dimiliki.<sup>85</sup>

### 3.3. Daya Saing Pariwisata Indonesia

Setiap destinasi pariwisata memiliki keunikan dan daya tariknya sendiri, keunikan tiap tujuan wisata ini yang mampu membuat daya saing tiap-tiap tempat berbeda. Teori ekonomi pariwisata mengemukakan bahwa citra *factor determining specific demand* menentukan permintaan daerah wisata.<sup>86</sup> Faktor-faktor yang menentukan permintaan terhadap daerah tujuan wisata yang akan dikunjungi, sebagai seperti faktor harga, daya tarik wisata, kemudahan berkunjung, serta informasi dan layanan sebelum berkunjung.<sup>87</sup>

Laporan *The Travel & Tourism Competitiveness Index* (TTCI) pada tahun 2017, indeks daya saing pariwisata Indonesia berada pada angka 42. Posisi tersebut mengalami peningkatan 8 posisi dibandingkan pada tahun 2015 pada posisi 50. Peningkatan tersebut tercantum dalam TTCI yang dikeluarkan secara resmi oleh *World Economic Forum* (WEF). Posisi daya saing Indonesia masih di bawah Malaysia pada posisi 26 dan Thailand pada posisi 34.<sup>88</sup>

Tabel 3.3 Indeks Daya Saing Pariwisata Indonesia dibandingkan Malaysia dan Thailand

No.	Sub Index/Pillar	Indonesia	Malaysia	Thailand
-----	------------------	-----------	----------	----------

<sup>85</sup> Ibid

<sup>86</sup> Yoeti (2008:123) dalam Agustin *et al.* Jurnal Kajian Ekonomi, Juli Vol.III, No. 5

<sup>87</sup> Rebecca Christina Febriyanti Putri, *Analisis Daya Saing Industri Pariwisata di Kabupaten Jepara untuk Meningkatkan Ekonomi Daerah*. 2014. Universitas Diponegoro

<sup>88</sup> Sekretariat Kabinet Republik Indonesia. <http://setkab.go.id/indeks-daya-saing-no-42-lebih-12-juta-wisatawan-berkunjung-ke-indonesia-sepanjang-2016/>. Diakses pada tanggal 10/05/2017 Pukul 20:48

Travel and Tourism Competitiveness Index 2015		42	26	34
<b>I ENABLING ENVIRONMENT</b>				
1	Business Environment	60	17	45
2	Safety Security	91	41	118
3	Health and Hygiene	108	77	90
4	Human Resources and Labour Market	64	22	40
5	Information Communication Technology (ICT) Readiness	91	39	58
<b>II TRAVEL AND TOURISM POLICY AND ENABLING CONDITION</b>				
6	Prioritization of Travel and Tourism	12	55	34
7	International Openness	17	35	52
8	Price Competitiveness	5	3	18
9	Environmental Sustainability	131	123	122
<b>III INFRASTRUCTURE</b>				
10	Air Transport Infrastructures	36	21	20
11	Ground and Port Infrastructure	69	34	72
12	Tourist Service Infrastructure	96	46	16
<b>IV NATURAL AND CULTURAL RESOURCES</b>				
13	Natural Resources	14	28	7
14	Cultural Resources and Business Travel	23	34	37

Sumber: *World Economic Forum* (WEF)

Berdasarkan Tabel 3.3 terdapat tiga area kelemahan industri pariwisata Indonesia yang perlu segera diperbaiki, hal tersebut ditunjukkan dengan tiga indeks daya saing pariwisata dengan peringkat terendah yaitu, *Tourist Service Infrastructure*, *Health and Hygiene*, dan *Environmental Sustainability*. Untuk dapat unggul dalam aspek obyek wisata maka diperlukan mutu obyek wisata yang sangat baik untuk menjadi daya tarik bagi calon wisatawan. Kendala yang krusial

pada kepariwisataan di Indonesia adalah promosi, kesehatan dan kebersihan, keberlanjutan lingkungan, iklim usaha/investasi, keterbukaan international, lingkungan bisnis, SDM, dan infrastruktur ( infrastruktur ICT, infrastruktur pariwisata, infrastruktur transportasi darat dan udara).<sup>89</sup>

Tabel. 3.4 Perbandingan Portofolio Produk Destinasi Wisata Indonesia dengan Malaysia dan Thailand

No	Dimensi	Indonesia	Thailand	Malaysia
Island : akselerasi pelabuhan tanjung rakit				
1	Tipe destinasi	Bintan	Phuket	Langkawi
2	Jumlah wisman	500.000	4.050.000	3.570.000
3	Daya tarik utama (highlights attraction)	Pantai, resort, golf	Pantai	Pantai, cable car and sky bridge
4	Amenitas	Hotel, pelabuhan mina, public transportation, rental sepeda, pertokoan, kuliner	TIC, hotel, villa, money changer, public transportation, rental	TIC, hotel, villa, money changer, public transportation, rental, cable car and sky bridge
5	Event	Bintan art festival	Phuket king's cup regatta	Langkawi international water festival
6	Pengelolaan	Badan otorita	Regency government	Langkawi development authority

<sup>89</sup> Biro Analisa Anggaran dan Pelaksanaan APBN-SETJEN DPR-RI. *Industri Pariwisata : Alternatif Sektor Andalan di Tengah Pelemahan Ekonomi Domestik*. <http://www.dpr.go.id/doksetjen/dokumen/biro-apbn-apbn-Industri-Pariwisata-Alternatif-Sektor-Andalan-Di-Tengah-Pelemahan-Ekonomi-Domestik-1441781638.pdf> pada tanggal 11 Mei 2017 pukul 13:20

				(LADA)
<b>Beach</b>				
1	Tipe destinasi	Pantai sanur – Bali	Pantai Pattaya	Pantai Cenang
2	Jumlah wisman	4,1 juta	4,0 juta	1,2 juta
3	Daya tarik utama (highlights attraction)	- Sunrise spot - Pantai pasir putih - Seawalker, snorkeling - Scuba diving	- Pantai pasir putih - Jetski, selancar angin	- Pantai pasir putih - Jetski, parasailing, banana boat
4	Amenitas	Hotel, restaurant, souvenir shop & shopping centre, spa, ATM, money changer, public toilet	Hotel, restaurant, souvenir shop & shopping centre, ATM, money changer, public toilet	Hotel, restaurant, souvenir shop & shopping centre, spa, night market, museum, public toilet
5	Event	Sanur village festival	Pattaya international bed race	Langkawi international water festival
6	Pengelolaan	Dinas Pariwisata Provinsi Bali	Tourism Authority of Thailand (TAT)	Langkawi Development Authority (LADA)
<b>Diving : mengundang investor</b>				
1	Tipe destinasi	Raja Ampat	Phi Phi Island	Sipadan
2	Jumlah wisman	18.000	30.000	774,276
3	Daya tarik utama	- Diving - Snorkeling	- Diving - Snorkeling	- Diving - Snorkeling

	(highlights attraction)	- Fotografi - Island hopping - Coral triangel	- Spa - Sunset tour - Cliff jumping	- Fotografi - Memancing - Eksplorasi desa nelayan
4	Amenitas	Hotel, resort, homestay, restaurant	Hotel, resort, restaurant, souvenir shop	Hotel, resort, restaurant, souvenir shop
5	Event	Festival bahari raja empat	Andaman sea festival	Sipadan surf festival
6	Pengelolaan	Dinas Pariwisata Kabupaten Rata Ampat	Tourism Authority of Thailand (TAT)	Sabah Tourism Board
Heritage : manunjuk “Paradores Spanyol” sebagai konsultan				
1	Tipe destinasi	Kota Tua Jakarta UNESCO Nominee	Sukhothal Old City UNESCO Heritage Site	Kota Malaka UNESCO Heritage Site
2	Jumlah wisman	114.461	1.000.000	3.900.000
3	Daya tarik utama (highlights attraction)	Gedung tua peninggalan sejarah dan museum	Candi peninggalan sejarah	Gedung tua peninggalan sejarah dan museum
4	Amenitas	Hotel, parkir, TIC, signage, public transportation, rental sepeda, pertokoan, kuliner	TIC, hotel guesthouse, busloads, songtaews, rental sepeda, money changer, souvenir	TIC, bandara (LCCT), hotels, signage, pedestrian, becak, kuliner
5	Event	Festival Kota Tua	Sukothai sound and light festival	George town festival

6	Pengelolaan	PT. Pembangunan Kota Tua Jakarta	Independent managemen under the direction of fine arts department of Thailand	Melaka State Governement
---	-------------	---	--	-----------------------------

Sumber : Kementerian Pariwisata

Salah satu penentu keputusan seorang wisatawan akan berkunjung atau tidak dapat dipengaruhi dari informasi mengenai destinasi wisata yang mereka peroleh melalui promosi maupun iklan. Anggaran belanja promosi dalam APBN belum memberikan kontribusi maksimal untuk mendorong pariwisata. Belanja promosi wisata Indonesia sekitar US\$ 49,6 juta, sedangkan Malaysia sebesar US\$ 300 juta dan Thailand berkisar US\$ 213 juta.<sup>90</sup> Semakin tinggi anggaran untuk promosi tentu saja promosi yang dilakukan mampu menjangkau area yang lebih besar dan memiliki dampak yang lebih besar. Lebih dari itu, keaktifan pemerintah daerah dalam mendorong pertumbuhan pariwisata juga sangatlah penting. Sebagaimana diatur dalam Undang-Undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah, menjelaskan bahwa urusan bidang pariwisata merupakan salah satu rancangan pembangunan. Maka dari itu, peranan pemerintah daerah setempat dan pemerintah pusat haruslah saling dukung demi terciptanya potensi pariwisata yang maksimal.

Selanjutnya, dukungan pemerintah terhadap infrastruktur sebagai penunjang pariwisata merupakan hal krusial. Infrastruktur pariwisata Indonesia masih rendah menurut TPCI. Berdasarkan beberapa literatur, infrastruktur adalah salah satu penentu pergerakan semua struktur ekonomi, salah satunya sektor pariwisata. Kelemahan infrastruktur dapat menyebabkan aksesibilitas dan juga dapat mempengaruhi harga yang dibebankan oleh setiap destinasi wisata. Akselerasi pariwisata juga akan terhambat jika tidak ada perubahan infrastruktur yang lebih baik, jika dibandingkan dengan Malaysia dan Thailand yang menjadikan peningkatan aksesibilitas destinasi wisata sebagai skala prioritas yang

<sup>90</sup> <http://semarang.bisnis.com/read/20150429/12/78587/ini-perbandingan-belanja-promosi%20-wisata-indonesia-negara-asean> pada 13 Mei 2017 pukul 15:55

dipersiapkan oleh pemerintah.<sup>91</sup> Sehingga, dukungan pemerintah dalam hal anggaran dan kebijakan perlu dioptimalkan untuk mendukung optimalisasi sektor pariwisata terhadap peningkatan aksesibilitas.

Pendekatan WEF dalam mengukur daya saing pariwisata antar negara berdasarkan empat pilar utama, menunjukkan bahwa perkembangan sektor pariwisata bukan hanya berpijak pada potensi wisata (alam dan budaya) tetapi juga dipengaruhi oleh sumber daya manusia (SDM), promosi, regulasi pemerintah, dan infrastruktur utama pendukung pariwisata. Sektor pariwisata merupakan industri yang berdasarkan jasa yang ditawarkan, keramah tamahan, serta citra yang ditawarkan. Oleh karena itu, diperlukan SDM yang berkualitas agar dapat memberikan kepuasan terhadap wisatawan dalam pelayanan. SDM yang kuat dan berdaya saing tinggi dalam berbagai aspek akan mendukung peningkatan pembangunan, baik di bidang ekonomi maupun di bidang sosial dan budaya terutama di bidang pariwisata. Berdasarkan paradigma baru dalam pengembangan pariwisata, maka aspek manusia baik sebagai wisatawan (*visitors*) maupun sebagai tuan rumah (*host*) menjadi sangat penting guna menunjang keberhasilan pengelolaan daerah tujuan wisata.<sup>92</sup>

### 3.4. Kontribusi Pariwisata bagi Perekonomian Indonesia

Indonesia memiliki potensi pariwisata yang sangat indah dan tentunya memiliki banyak tujuan wisata. Banyaknya tujuan wisata ini karena Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia. Berdasarkan dari data Kementerian Dalam Negeri pada tahun 2010 Indonesia terdiri atas 17.504 pulau.<sup>93</sup> Selain itu, Indonesia memiliki samudra yang sangat luas sebesar 6.279 juta km<sup>2</sup> yang membuat kaya akan sumberdaya laut yang sangat indah.<sup>94</sup> Sehingga Indonesia juga memiliki banyak pantai yang sangat indah dimana hal ini menjadi salah satu

---

<sup>91</sup> Biro Analisa Anggaran dan Pelaksanaan APBN-SETJEN DPR-RI. Industri Pariwisata : Alternatif Sektor Andalan di Tengah Pelemahan Ekonomi Domestik. <http://www.dpr.go.id/doksetjen/dokumen/ biro-apbn-apbn-Industri-Pariwisata-Alternatif-Sektor-Andalan-Di-Tengah-Pelemahan-Ekonomi-Domestik-1441781638.pdf> pada tanggal 11 Mei 2017 pukul 13:20

<sup>92</sup> <http://www.lpp.ac.id/2015/11/pengembangan-sdm-pariwisata/> pada 14 Mei 2017 pukul 9:41

<sup>93</sup> *About Wonderful Indonesia*. Indonesia-Tourism. Diakses pada tanggal 10 Juni pada <http://www.indonesia-tourism.com/>

<sup>94</sup> Ibid

tujuan utama pariwisata di Indonesia. Selain memiliki banyak tujuan wisata, Indonesia juga kaya akan budaya.<sup>95</sup> Berbagai macam suku menyatu dengan harmoni dan damai. Banyaknya suku ini mengakibatkan semakin banyak ciri khas kebudayaan salah satunya adalah Indonesia memiliki banyak kuliner khas di setiap masing-masing daerah. Oleh karena itu, tidak heran apabila Indonesia kaya akan tujuan pariwisata yang banyak diidamkan oleh para wisatawan domestik maupun mancanegara.

Dengan potensi pariwisata yang dimiliki, dapat dilihat bahwa sektor pariwisata juga ikut mengambil peran dalam peningkatan perekonomian di Indonesia. Hal ini dibuktikan dengan adanya dampak kepariwisataan pada peningkatan Produk Domestik Bruto (PDB) nasional tahun 2015 sejumlah RP. 461,36 Triliun atau 4,23% dari PDB Nasional.<sup>96</sup> Kontribusi dari sektor pariwisata terkait dengan PDB nasional merupakan sebuah dukungan yang diberikan oleh Kementerian Pariwisata terhadap peningkatan pertumbuhan ekonomi untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

### **3.5. Industri Pariwisata di Bali**

Dalam penelitian ini penulis memilih Bali sebagai studi kasus karena Bali memiliki keunikan sendiri dibandingkan destinasi wisata lain di Indonesia. Pesona alam dan bentang budayanya yang khas dan unik membuat destinasi wisata ini menjadi primadona dari tahun ke tahun bahkan ketika terjadi gejolak ekonomi pun, Bali masih tetap memikat para wisatawan untuk berkunjung. Kompleksitas modern dan tradisional yang disajikan Bali memberi pilihan bagi wisatawan, bagi mereka yang menikmati kehidupan malam yang kosmopolis dan mewah maupun mereka yang ingin kehidupan alam yang holistik.

Pada studi pustaka yang dilakukan, penulis menemukan pesona lain yang dimiliki Bali. Pesona ini adalah kemampuan industri pariwisata Bali untuk

---

<sup>95</sup> Ibid

<sup>96</sup> Kontribusi Ekonomi Pariwisata. Laporan Akuntabilitas Kinerja Kementerian Pariwisata Tahun 2015. Hal 52

melakukan pertumbuhan yang cukup signifikan bahkan pada periode krisis ekonomi global di tahun 2008. Bali tetap menjadi tujuan destinasi bagi warga Indonesia dan dunia. Terdapat pula perubahan pola wisata wisatawan yang terindikasi dari data yang didapat penulis, yang selanjutnya akan dijelaskan pada bab berikutnya.



## BAB 5

### KESIMPULAN

Fenomena liberalisasi yang terjadi secara global tidak dapat terelakkan terjadi pula pada Indonesia. Hadirnya LCC sebagai moda transportasi udara alternatif pun menjadi salah satu konsekuensi liberalisasi yang terjadi di Indonesia. Munculnya LCC sebagai bentuk *sub-unit business* baru dalam industri penerbangan memberi corak baru dalam industri penerbangan Indonesia. Liberalisasi penerbangan di Indonesia juga dapat diartikan sebagai babak baru yang lebih kompetitif dan inovatif bagi pelaku industri penerbangan. Hal ini terbukti dengan banyaknya gebrakan baru dalam kurun waktu lima tahun (2008-2013), strategi pemasaran yang lebih efisien, terakomodasinya kebutuhan seluruh lapisan masyarakat, dan juga dibukanya tujuan destinasi wisata baru yang sebelumnya tidak terlayani sebelum liberalisasi penerbangan.

Liberalisasi penerbangan ini juga bersifat multi dimensional, karena efeknya juga dirasa di sektor industri lain yaitu industri pariwisata. Penulis memilih Bali sebagai skala kecil untuk melihat dampak yang dihasilkan liberalisasi penerbangan ini. Karena Bali yang memang telah dikenal sebagai destinasi wisata utama Indonesia, serta kemampuan Bali untuk tetap mampu menarik kunjungan wisatawan mancanegara walaupun pernah mengalami terror bom serta bahkan dalam kondisi krisis ekonomi global, kondisi industri pariwisata Bali dinilai lebih stabil dibanding destinasi wisata lain di Indonesia. Terjadi perubahan pola wisata para wisatawan, terlihat dari berubahnya pola akomodasi, yang dulunya hanya didominasi dengan akomodasi hotel, kini mulai ada alternatif lain yaitu model pemondokan seperti hostel, *dorm*, dan pemondokan murah lainnya.

Dari hasil analisa penulis terhadap fenomena liberalisasi penerbangan di industri penerbangan Indonesia di atas, penulis menyimpulkan terdapat dampak

atas beroperasinya model maskapai baru, LCC, terhadap pertumbuhan industri pariwisata di Bali.



## Daftar Pustaka

### Buku dan Jurnal

- Anderson *et al.* 2005. Dalam Cento, Alessandro. 2009. *Air Line Industry.Challenges in the 21<sup>st</sup> Century*. Physica-Verlag Heidelberg.
- Anom, I Putu, et al. 2013. *Jurnal Analisa Pariwisata Bali: Faktor-Faktor yang Memotivasi Perempuan Sebagai Pengelola Pondok Wisata*. Universitas Udayana Bali.
- Cento, Alessandro. 2009. *Air Line Industry. Chanllenges in the 21<sup>st</sup> Century*. Physica-Verlag Heidelberg.
- Dwyers, Larry. 2015. *Globalisation of Tourism; Drivers and Outcomes*. Griffith University
- Forsyth, Peter. 2004. *Preparing ASEAN for Open Sky*. Monash International Pty Ltd
- Friedman, Milton. 1982. *Capitalism and Freedom*. London, The University of Chicago Press Ltd.
- Graham, Francis *et al.* 2005. *Where Next for low Cost Airlines? A spatialand temporal comparative study*, journal of transport geography 5(2006) 83-94
- Hameed, Mishma. 2011. *Low Cost Airlines: A Brief History, The Current State and The Future*. <http://aviationknowledge.wikidot.com/aviation:low-cost-airlines:a-brief-history-the-current-state>
- Hanlon, James Pat. 2007. *Global Arilines: Competition in Transnasional Industry*. University of Brimingham. Dalam Piermartini, Roberta. 2008. *Liberalization of Air Transportation and Passenger Traffic*. World Trade Organization.
- Higgins-Desbiolles, Freya. 2004. *More than an “industry”;* *The Forgotten Power of Tourism as a Social Force*. University of Australia
- Hubner W. and P. Sauve 2001. Liberalizing Scenarios for International Air Transport Journal of World Trade, 35(5):973-987. Dalam Piermartini,

- Roberta. 2008. *Liberalization of Air Transportation and Passenger Traffic*. World Trade Organization.
- ICAO. 2011. *Social Benefits of Air Transport*. Jurnal dalam [https://www.icao.int/Meetings/wrdss2011/Documents/JointWorkshop2005/ATAG\\_SocialBenefitsAirTransport.pdf](https://www.icao.int/Meetings/wrdss2011/Documents/JointWorkshop2005/ATAG_SocialBenefitsAirTransport.pdf).
- Jackson, Robert & George Sorensen. 2005. *Pengantar Studi Hubungan Internasional*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Jensen, Camila *et al.* 2014. *Trade Liberalisation, tourism*. Denmark, University of Southern Denmark. Diakses melalui [https://link.springer.com/referenceworkentry/10.1007/978-3-319-01669-6\\_691-1](https://link.springer.com/referenceworkentry/10.1007/978-3-319-01669-6_691-1)
- Mazumder, M. Nurul Huda, *et al.* 2006. *Tourism and Regional Economic Development in Southeast Asia*. Jurnal dalam [https://www.researchgate.net/publication/261986885\\_2006](https://www.researchgate.net/publication/261986885_2006)
- Nandi. 2008. *Jurnal GEA Jurusan Pendidikan Geografi Vol 8: Pariwisata dan Pengembangan Manusia*. Universitas Pendidikan Indonesia.
- Oluwakoya, Adeniyi Olufemi. 2011. *The Impact of Deregulation and Liberalization in the Nigerian Air Transport*. Nigeria
- Putri, Rebecca Christina Febriyanti. 2014. *Analisis Daya Saing Industri Pariwisata di Kabupaten Jepara untuk Meningkatkan Ekonomi Daerah*. Universitas Diponegoro.
- Rey, Bellen. 2011. *Effect of low-cost airlines on tourism in Spain. A dynamic panel data model*. Elsevier.
- Rittenberg, Libby. 2012. *Principles of Economic*. Diakses melalui [https://ocw.mit.edu/ans7870/14/14.01SC/MIT14\\_01SCF11\\_rttext.pdf](https://ocw.mit.edu/ans7870/14/14.01SC/MIT14_01SCF11_rttext.pdf)
- Soebagyo. 2012. *Strategi Pengembangan Pariwisata di Indonesia*. *Jurnal Liquidity Vol. 1, No.2 Juli-Desember 2012*, hlm. 153-158
- Suyanto, Bagong. 2005. *Metode Penelitian Sosial*. Jakarta, Kencana.
- Utkulu, Utku. 2005. *Does Trade Liberalization Cause a Long Run Economic Growth in Turkey*. Istanbul, Istanbul Bilgi University.

- Wijaya, Kandi. 2015. *Jurnal Masa Dapan Pariwisata Bali*. Universitas Ngurah Rai Peter Forsyth, Peter. 2004. *Preparing for Asean Open Sky*. Monash University Pty Ltd.
- Womack, Tom. 2015. *The Allied Defense of The Malay Barrier, 1941-1942*. North Carolina, McFarland & Company.
- Yoeti, Oka. 2008. *Ekonomi Pariwisata: Introduksi, Informasi, dan Implementasi*. Jakarta, Kompas. Dalam Agustin *et al.* 20015. *Jurnal Kajian Ekonomi*, Juli Vol.III, No. 5.

## Situs dan Report

- ASEAN. 2003. *Declaration of Asean Concord II Bali*.  
[http://asean.org/?static\\_post=declaration-of-asean-concord-ii-bali-concord-ii](http://asean.org/?static_post=declaration-of-asean-concord-ii-bali-concord-ii)
- Badan Pusat Statistik. 2017. *Istilah Pariwisata*.  
<https://bps.go.id/index.php/istilah/357>.
- Biro Analisa Anggaran dan Pelaksanaan APBN-SETJEN DPR-RI. 2015. *Industri Pariwisata : Alternatif Sektor Andalan di Tengah Pelemahan Ekonomi Domestik*. <http://www.dpr.go.id/doksetjen/dokumen/ biro-apbn-apbn-Industri-Pariwisata-Alternatif-Sektor-Andalan-Di-Tengah-Pelemahan-Ekonomi-Domestik-1441781638.pdf> diakses Mei 2017
- Bisniscom. 2015. <http://semarang.bisnis.com/read/20150429/12/78587/ini-perbandingan-belanja-promosi%20-wisata-indonesia-negara-asean>
- BPS. 2014. *Bali Dalam Angka 2014*. Badan Pusat Statistik Provinsi Bali.
- BusinessDictionary. 2017. <http://www.businessdictionary.com/definition/flag-carrier.html/>
- CAPA. 2012. *Analysis: AirAsia Adjusts Indonesian Operation but Should be Able to Maintain Leading International Position*.  
<https://centreforaviation.com/insights/analysis/airasia-adjusts-indonesian-operation-but-should-be-able-to-maintain-leading-international-position-234589>

- CAPA. 2014. *Competition in Southeast Asia's low-cost airline sector heats up as capacity surges*. <http://centreforaviation.com/analysis/competition-in-southeast-asias-low-cost-airline-sector-heats-up-as-capacity-surges-126798>
- CAPA. 2015. *Analysis; Air Asia Faces Uphill Battle in Indonesian Domestic Market After Dropping Plans to Acquire Batavia*. <https://centreforaviation.com/insights/analysis/airasia-faces-uphill-battle-in-indonesian-domestic-market-after-dropping-plans-to-acquire-batavia-86234>
- Departemen Perhubungan. 2017. *Penerbangan dari Masa Kemasa*. <http://hubud.dephub.go.id/?id/page/detail/91>
- Departemen Perhubungan. *Penerbangan dari Masa Kemasa*. <http://hubud.dephub.go.id/?id/page/detail/91>
- Deraya Air Carter. 2016. *Our Philosophy*. <http://www.deraya.co.id/ac/About/At-a-Glance>
- National Geographic Indonesia. 2013. *Seulawah Airlines Maskapai Swasta Perdana di RI*. <http://nationalgeographic.co.id/berita/2013/08/seulawah-airlines-maskapai-swasta-perdana-di-ri>
- EconomicsOnline. 2016. *Trade Liberalization*. [http://www.economicsonline.co.uk/Global\\_economics/Trade\\_liberalisation.html](http://www.economicsonline.co.uk/Global_economics/Trade_liberalisation.html)
- EuroCheapo. 2017. *History of Budget Carriers*. <http://www.eurocheapo.com/flights/articles/history-budget-airlines.html>
- Garuda. 2017. *Tentang Garuda*. <https://www.garuda-indonesia.com/id/id/corporate-partners/company-profile/about/index.page?>
- Gibson, Bill. 2011. "Assessing The Impact Of Trade On Employment: Methods Of Analysis". *Trade and Employment from Facts to Myths*. International Labour Organization

- Government of Canada. 1999. *The U.S-Canada Open Skies Agreement: Three Years Later*. 1999. Publikasi dalam <http://publications.gc.ca/site/archivee-archived.html?url=http://publications.gc.ca/Collection-R/Statcan/87-003-XIE/0039987-003-XIB.pdf>
- Huang, Wendy Ven-Dee. 2014. *International Tourism Data: Top Destinations, Number Arrivals, and more*. Report dalam <http://blogs.worldbank.org/opendata/international-tourism-data-top-destinations-number-arrivals-and-more>
- IATA. 2016. *Air Transport Liberalisation and The Economic Development of The Countries*.  
[https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/WP/wp\\_189\\_en.pdf](https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/WP/wp_189_en.pdf)
- IATA. 2016. *IATA History* [www.iata.org/about/page/history.aspx](http://www.iata.org/about/page/history.aspx)
- Indonesia-Tourism. 2017. *About Wonderful Indonesia*. <http://www.indonesia-tourism.com/>
- Intervistas. 2016. *The Economic Impact of Air Service Liberalization*. Report dalam <http://www.intervistas.com/?insight=the-economic-impact-of-air-service-liberalization-final-report>
- Jakarta Globe. 2014. *Merpati Flights Grounded As Airline Struggles To Take Off Under Weight of Debt*.  
<http://jakartaglobe.beritasatu.com/business/merpati-flights-grounded-as-airline-struggles-to-take-off-under-weight-of-debt/>
- Jakpat. 2016. *Lion Air vs Citilink vs Air Asia*. Survey report dalam <http://jakpat.net/surveyorproject/4816/print>
- Jalo. 2015. *Sejarah Pesawat Terbang Indonesia*. <http://www.nkri.web.id/index.php/2015/07/08/sejarah-penerbangan-indonesia/>
- Kemenpar. 2014. *Passanger Exit Survey 2014*.  
<http://www.kemenpar.go.id/userfiles/PES%202014rev.pdf>. Diakses 1 Juni 2017

- Kemenpar. 2014. *Passanger Exit Survey*.  
<http://www.kemenpar.go.id/userfiles/PES%202014rev.pdf>.
- Kemenpar. 2015. *Kontribusi Ekonomi Pariwisata. Laporan Akuntabilitas Kinerja Kementerian Pariwisata Tahun 2015*.
- Kemenpar. 2015. *Pernyataan Presiden Joko Widodo dan Wapres Jusuf Kalla dalam visi-misi mereka, Nawa Cita. Laporan Kinerja Kementerian Pariwisata Tahun 2015*  
<http://www.kemenpar.go.id/userfiles/file/test/LAKIP-KEMENPAR%202015.pdf>
- KLM. 2016. *Milestone's in KLM History*.  
<http://www.klm.com/corporate/en/about-klm/history/>
- Knibb, David. 2013. *Sempati First to Shut Down*.  
<https://www.flightglobal.com/news/articles/semptati-first-to-shut-down-38919/>
- Kompas. 2014. *Jatuh Bangun dn Jatuh Lagi Bisnis Mandala Air*.  
<http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2014/06/20/1350189/Jatuh.Bangun.dan.Jatuh.Lagi.Bisnis.Mandala.Air>.
- Lamb, Katrina. 2007. *Investing in Emerging Market Debt*. InvestoPedia.com
- Latif, Syahid. 2013. *Sempati Air Matinya Maskapai Kontroversial dengan Segala Utang* <http://bisnis.liputan6.com/read/708838/semptati-air-matinya-maskapai-kontroversial-dengan-segunung-utang>
- Lembaga Pendidikan Perkebunan. 2015. *Pengembangan SDM Pariwisata*.  
<http://www.lpp.ac.id/2015/11/pengembangan-sdm-pariwisata/>
- LowCostCarriers-Europe. 2014. *Low Cost Carriers History*.  
<http://www.jvdz.net/index2.html?lcc-history.html&>
- Nelson, Stephen A. 2015. *Glaciers*.  
<http://www.tulane.edu/~sanelson/eens1110/glaciers.htm>
- NhandanOnline. 2014. *Vietnam Records Remarkable Growth in Tourist Arrivals*.  
<http://en.nhandan.org.vn/travel/item/2143402-vietnam-records-remarkable-growth-in-tourist-arrivals.html>

- Sapta Nirwandar. 2011. *Pembangunan Sektor Pariwisata*. Kementerian Pariwisata. [http://kemenpar.go.id/userfiles/file/440\\_1257-PEMBANGUNANSEKTORPARIWISATA1.pdf](http://kemenpar.go.id/userfiles/file/440_1257-PEMBANGUNANSEKTORPARIWISATA1.pdf)
- Sekretariat Kabinet Republik Indonesia. 2016. *Indeks Daya Saing 42 Lebih Dari 12 Juta Wisatawan Berkunjung Ke Indonesia Sepanjang 2016*. <http://setkab.go.id/indeks-daya-saing-no-42-lebih-12-juta-wisatawan-berkunjung-ke-indonesia-sepanjang-2016/>
- UNESCO. 2017. *Lorentz National Park*.
- UNESCO. 2017. *Prambanan Temple Compounds*. <http://whc.unesco.org/en/list/642>
- UNESCO. 2017. *Borobudur Temple Compounds*. <http://whc.unesco.org/en/list/592>
- UNESCO. 2017. *Cultural landscape of Bali Province: Subak System as Manifestation of Tri Hita Karana Philosophy*. <http://whc.unesco.org/en/list/1194>
- UNESCO. 2017. *Komodo National Park*. <http://whc.unesco.org/en/list/609>
- UNESCO. 2017. *Sangiran Early Man Site*. <http://whc.unesco.org/en/list/593>
- UNESCO. 2017. *Tropical Rainforest Heritage of Sumatra*. <http://whc.unesco.org/en/list/1167>
- UNESCO. 2017. *Ujung Kulon National Park*. <http://whc.unesco.org/en/list/608>
- USA State Government. 1995. *Air Transport Agreement between The government of The United State of America and The Government of Canada*. <https://www.state.gov/documents/organization/114328.pdf>
- Widarti, Peni. 2014. *Singapura Incar Pertumbuhan 10% Wisatawan Indonesia*. <http://surabaya.bisnis.com/m/read/20140616/17/72291/singapura-incar-pertumbuhan-10-wisatawan-indonesia>
- Wikipedia. 2015. *Open Skies*. [http://en.wikipedia.org/wiki/Open\\_skies](http://en.wikipedia.org/wiki/Open_skies)
- WikiPedia. 2017. *No Frills*. [https://en.wikipedia.org/wiki/No\\_frills](https://en.wikipedia.org/wiki/No_frills)
- Wikipedia. 2017. *Taman Nasional Ujung Kulon*. [https://id.wikipedia.org/wiki/Taman\\_Nasional\\_Ujung\\_Kulon](https://id.wikipedia.org/wiki/Taman_Nasional_Ujung_Kulon)

World's Airline. 2016. *Dutch East Indies Airline*.  
<http://www.airlinehistory.co.uk/RestofWorld/Dutch%20East%20Indies/Airlines.asp>

**Pidato**

McCreevy, Charlie. 2005. Pidato pada Kenmare Economic Confrence.

