

# ANALISIS PENGARUH TARIF PENERBANGAN, JUMLAH PENERBANGAN DAN PENDAPATAN PERKAPITA DALAM MENINGKATKAN JUMLAH PENUMPANG

Andhi Pahlevi Amin

## Abstract

*The aim of this study are to obtain empirical evidence and test the factors that have an influence towards the amount of passanger flight in Ahmad Yani Airport of Semarang. Hypoteses tested in this study deal with passanger fare (FARE), flight frequency (FREQ) and per capita income (INC). Yet also to know whether there is any significant effect between flights frequencies, passanger fares, and per capita income towards the number of amount of passanger flights.*

*The population in this study is the flight data from 2002-2011. Techniques used for sampling in this study was purposive sampling. Collecting data using data pooling. Data were analyzed using regression in SPSS program .*

*Results and implications of this study is that this study supports previous research theoritically which says that the change number of flights frequencies and the amount of per capita income influenced towards the amount of passanger flights, while the passanger fare has no effect on the amount of passanger flights. At the managerial level, this study contributes to to increase the number of aircraft thus increasing the number of flights scheduled.*

## Key Words :

*flight frequency, passanger fare, per capita income, the number of passanger*

## I. PENDAHULUAN

Pada periode sebelum tahun 1999 industri penerbangan Indonesia hanya terdiri dari 5 maskapai saja yaitu Merpati Airline, Garuda Indonesia, Sempati Air, Mandala Airline dan Bouraq Airline. Namun, melalui PP No. 40 tahun 1995 tentang Angkutan Udara, deregulasi di sektor transportasi udara mulai bergulir pada tahun 1999, dimana industri penerbangan Indonesia memasuki era baru yang cenderung mengarah ke pasar bebas (*free market*). Pertumbuhan jumlah penumpang domestik meningkat cukup tinggi setiap tahun dengan rata-rata pertumbuhan per tahun mencapai 22% (Kompas, 13 April 2010). Pertumbuhan ini disebabkan pertumbuhan jumlah pesawat yang juga sangat cepat seiring dengan berdirinya maskapai swasta domestik seperti Lion Air, Batavia Air, Sriwijaya Air, AW Air (yang kemudian menjadi Indonesia Air Asia), Star Air, Indonesian Air, Jatayu Air, Express Air, dll. Dampak positif lain dari deregulasi penerbangan tersebut adalah maskapai Indonesia akan lebih siap menghadapi persaingan dengan maskapai penerbangan asing apabila *Open Sky Policy* di wilayah ASEAN mulai diberlakukan tahun 2015 karena perusahaan penerbangan domestik sudah terbiasa dengan iklim kompetisi yang sangat ketat.

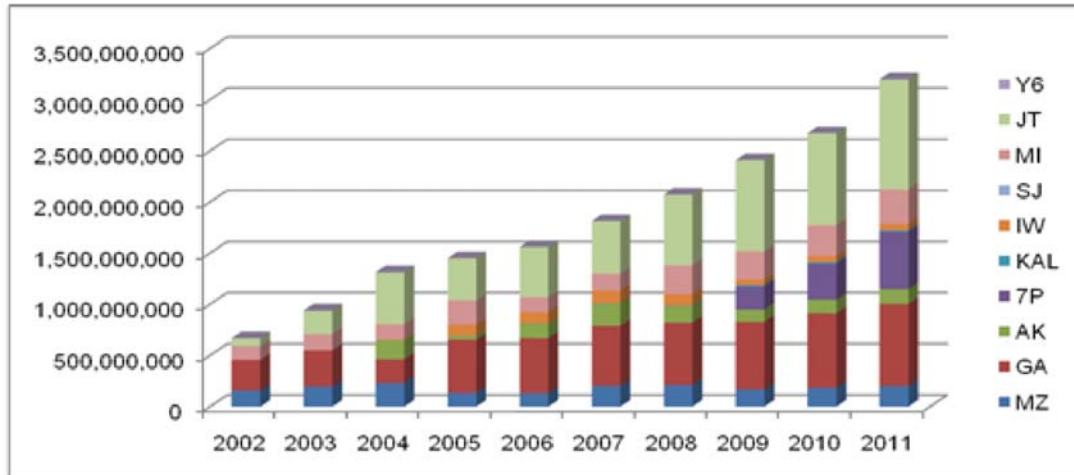
Pertumbuhan jumlah kapasitas tempat duduk yang terjadi akibat bertambahnya jumlah maskapai dan jumlah pesawat mengakibatkan harga jual tiket menjadi turun sehingga mengakibatkan pertumbuhan jumlah penumpang meningkat secara tajam sebesar 56% dari tahun 2002 ke tahun 2003. Turunnya harga tiket disebabkan karena sebagian besar airline swasta

yang baru berdiri tersebut mengikuti fenomena yang sedang berkembang hingga saat ini yaitu *low cost carrier*, karena para pemain baru tersebut banyak yang menggunakan pesawat-pesawat yang relatif tua sehingga sangat memungkinkan untuk menjual tiket dengan harga relatif murah seperti Lion Air dan Wings Air yang pada awalnya menggunakan pesawat MD-82 produksi tahun 1982; Sriwijaya Air dan Express Air bahkan menggunakan pesawat B737-200 buatan tahun 1976 (Kemenhub).

Pertumbuhan jumlah penumpang tersebut, selain disebabkan oleh turunnya harga jual tiket, juga disebabkan oleh pertumbuhan ekonomi Indonesia yang cenderung positif - menurut data *World Bank* yang mencapai rata-rata 5,29% selama periode 2002-2011 sehingga meningkatkan aktifitas usaha dan juga meningkatkan daya beli masyarakat untuk membeli tiket pesawat sehingga mengakibatkan beralihnya penumpang dari moda transportasi lainnya seperti kapal laut, bis dan kereta. Hal ini terjadi karena *value* dari transportasi udara lebih tinggi nilainya dibandingkan dengan moda transportasi lainnya yaitu harga tiket yang harus dibayarkan oleh penumpang pesawat dibandingkan waktu tempuh dengan jarak yang sama jauh lebih singkat, selain itu transportasi udara juga dilengkapi *inflight services* (*meals, readings material, dll*) yang lebih baik.

Dari grafik dibawah ini terlihat bagaimana pertumbuhan jumlah penumpang penerbangan berjadwal domestik pada periode tahun 2002 hingga 2011, dan diperkirakan pertumbuhan jumlah penumpang masih akan terjadi hingga tahun 2015.

**Gambar 1.1**  
**Grafik Pertumbuhan Penumpang Pesawat Udara Domestik**  
**Di Bandara Ahmad Yani Semarang**



*Sumber: Data Statistik Angkutan Udara 2002-2011, Dephub*

**Keterangan:**

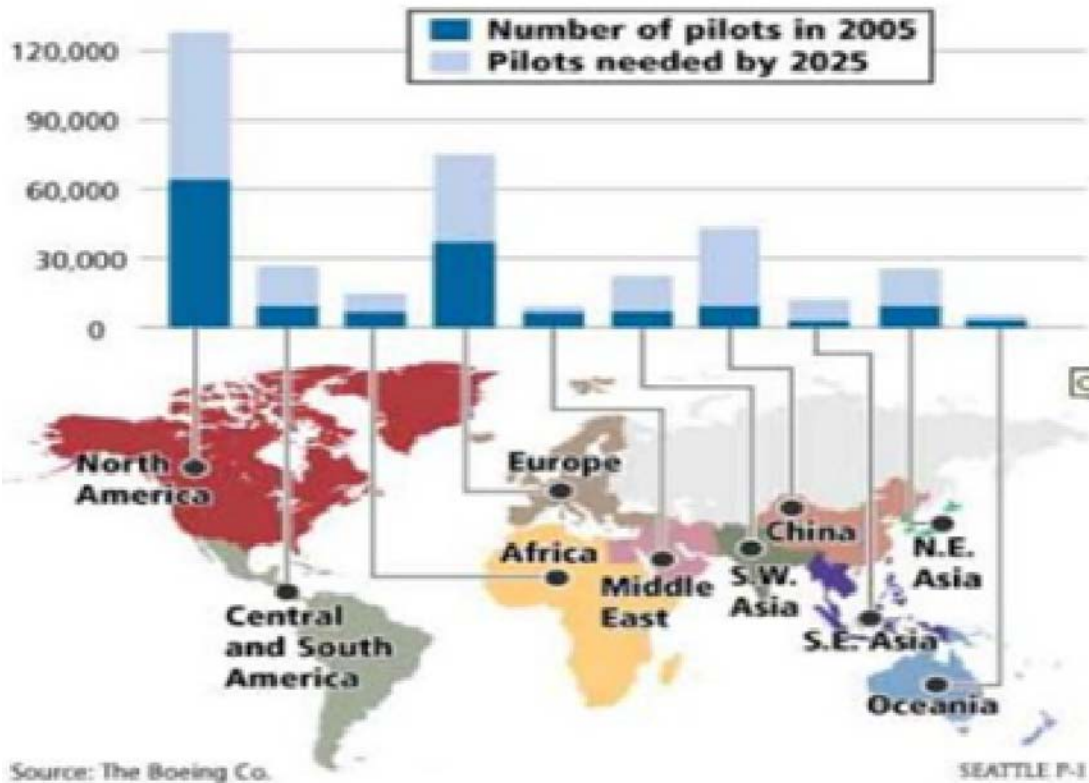
- JT : Lion Air AW : AW Indonesia Air
- GA : Garuda Indonesia IW : Wings Air
- 7P : Batavia Air Y6 : Adam air
- SJ : Sriwijaya Air KP : KalStar
- RI : Mandala Air MZ : Merpati Airline

Namun ketatnya persaingan antara perusahaan penerbangan dalam memperebutkan penumpang mulai mengarah pada persaingan tidak sehat. Hal ini diindikasikan dengan adanya perang harga yang berujung pada berhenti beroperasinya beberapa perusahaan penerbangan. Perusahaan penerbangan yang tutup tersebut diantaranya adalah perusahaan penerbangan yang baru berdiri yang belum mencapai usia 5 tahun yaitu, Bayu Air (2003), Seulawah Air (2004), Bali Air (2005), AW Air, Indonesian Air, Jatayu Gelang Sejahtera (2006),

Star Air (2006), Linus Air (2008), Adam Air (2008).

Bahkan perusahaan yang sudah cukup lama beroperasi juga tutup yaitu Bouraq Airline (2006) dan yang terbaru adalah Mandala Air, juga mengalami kebangkrutan pada Januari 2010 (Data statistik Dephub, 2009). Disamping sisi buruk dari deregulasi industri penerbangan Indonesia, terdapat juga dampak positif terhadap perekonomian Indonesia. Diantaranya, melalui penambahan jumlah maskapai dan jumlah pesawat, maka lapangan pekerjaan yang tersedia juga semakin besar.

**Gambar 1.2**  
**Jumlah Kebutuhan Pilot Dunia periode 2005-2025**



Sumber: Boeing

“Boeing sudah menyebut bahwa armada jetliner yang terbesar di dunia diprediksi akan naik dua kali lipat dalam waktu 20 tahun. Prakiraan mereka adalah lebih dari 17,000 pilot baru akan dibutuhkan setiap tahun untuk pesawat baru saja yang di-deliver dari tahun 2005 sampai 2025.”

Grafik dan pernyataan dari Boeing diatas menunjukkan bahwa tidak hanya di Indonesia, namun diseluruh dunia kebutuhan tenaga kerja Pilot sangat besar hingga 20 tahun ke depan. Hal ini seiring

dengan pertumbuhan jumlah pesawat milik maskapai penerbangan yang mengalami trend peningkatan. Dengan penghasilan USD 12,500-18,500 per bulan, profesi pilot menjadi lapangan pekerjaan yang sangat menarik.

Tidak hanya kebutuhan tenaga pilot saja, hal yang sama juga terjadi pada kebutuhan tenaga teknis (*flight engineer*), *Flight Operation Officer (FOO)*, pramugari (*flight attendant*), dan lapangan pekerjaan serta lapangan usaha pendukung industri penerbangan udara seperti *catering*, *ground handler*, dan lain-lain juga akan meningkat seiring dengan pertumbuhan jumlah pesawat udara yang digunakan untuk

mempercepat laju pertumbuhan ekonomian disetiap wilayah.

Topologi geografi Indonesia yang terdiri dari 17.000 pulau juga sangat mendukung pertumbuhan industri penerbangan Indonesia karena selain membutuhkan biaya yang lebih murah dibandingkan membangun infrastruktur transportasi darat juga membuat akselerasi pertumbuhan ekonomi lebih cepat karena pergerakan penumpang maupun barang jauh lebih cepat apabila menggunakan pesawat udara.

Tidak heran bahwa seluruh kabupaten di Indonesia yang berjumlah sekitar 400 kabupaten saling berlomba untuk menyiapkan infrastruktur transportasi udara, seperti: perpanjangan landasan (*runway lenght*), instalasi pendukung penerbangan malam (*night facilities*), *instrument landing system (ILS)*, bahkan sampai membeli pesawat sendiri hingga mendirikan perusahaan penerbangan daerah.

Salah satu pemerintah propinsi telah mendirikan Riau Airline dan mampu beroperasi cukup lama dari tahun 2004-2010 walaupun saat ini sudah mengalami stop operasi namun sempat mengoperasikan 2 unit pesawat jet dan 5 unit pesawat *propeller*.

Pemerintah kabupaten di kawasan timur Indonesia juga tidak ketinggalan dengan membeli 3 unit pesawat jet dan 1 unit pesawat *propeller* dengan nilai investasi ratusan Milyar (Bisnis Indonesia, 13 Januari 2009). Melalui kerja sama

operasi dengan salah satu perusahaan penerbangan domestik berhasil membuka keterisolasian kabupatennya sehingga mempermudah aktivitas para pengusaha, menarik minat para investor dan distribusi barang-barang kebutuhan pokok dan lainnya.

Dari sisi pendapatan per kapita, pendapatan penduduk Indonesia mengalami kemajuan pesat dibanding sejak krisis 1997/1998. Menurut Gubernur BI Darmin Nasution, pendapatan per kapita Indonesia akhir 2011 sudah mencapai 3.000 dollar AS, enam kali lipat dari angka masa krisis 1997/1998. Jika ekonomi terus tumbuh dengan stabilitas yang terpelihara, bukan tidak mungkin Indonesia akan menjadi negara berpenghasilan menengah (*upper middle income*) dengan pendapatan per kapita 4.000 dollar AS. Seiring dengan naiknya kelas pendapatan masyarakat, maka gaya hidup masyarakat pun cenderung berubah; dalam hal ini preferensi masyarakat yang sebelumnya memilih moda transportasi murah dan mudah diperoleh tapi lambat (bis, kapal api, kereta), maka terbuka kemungkinan akan beralih ke moda transportasi yang nyaman, aman, cepat namun lebih mahal (pesawat terbang).

Permasalahan dalam penelitian ini adalah turunnya jumlah penumpang pengguna jasa bandara Ahmad Yani Semarang Periode Tahun 2008-2011 seperti dijelaskan pada Tabel 1.1 sebagai berikut:

**Tabel 1.1**  
**Data Jumlah Penumpang, Jumlah Penerbangan, Tarif Penerbangan dan Pendapatan**  
**Perkapita Bandara Ahmad Yani Periode Tahun 2002-2011**

Tahun	Penumpang (orang)	Pesawat (unit)	Tarif/KM (Rp/KM)	Pendapatan/Kapita (Rp)
2002	12.306.437	98	482	6.660.000
2003	19.216.788	118	534	8.370.000
2004	23.845.279	138	503	10.080.000
2005	28.754.403	140	505	10.530.000
2006	34.996.646	151	521	11.700.000
2007	39.240.468	170	560	13.680.000
2008	48.537.223	165	664	16.920.000
2009	46.478.320	162	661	16.567.643
2010	44.362.899	159	629	16.433.969
2011	44.048.993	171	699	17.667.969

Sumber: Bandara Ahmad Yani, (2002-2011)

Jumlah penumpang pesawat diprediksi akan terus bertambah cukup signifikan seiring dengan pertumbuhan ekonomi Indonesia. Pertumbuhan ekonomi suatu negara akan meningkatkan pendapatan per kapita masyarakat, dimana pendapatan per kapita tersebut pada akhirnya akan meningkatkan daya beli masyarakat. Transportasi pesawat yang dahulu dipandang mahal dan susah terjangkau, akan menjadi pilihan yang rasional seiring naiknya kemampuan daya beli masyarakat.

Permasalahan dalam penelitian ini juga didukung karena adanya research gap pengaruh variabel independen terhadap jumlah penumpang, dimana: (1) Steen dan Sorgard (2012) menyatakan bahwa tarif penerbangan tidak mempunyai pengaruh signifikan terhadap jumlah penumpang; sedangkan Toru (2012) menyatakan bahwa tarif penerbangan berpengaruh signifikan terhadap jumlah penerbangan; (2) Castelli et al., (2012) menyatakan bahwa jumlah penerbangan

mempunyai pengaruh signifikan terhadap jumlah penumpang, sedangkan Stten dan Sorgard, (2012) menunjukkan bahwa jumlah penerbangan tidak berpengaruh signifikan terhadap jumlah penumpang; (3) Fatah et al., (2009) menunjukkan bahwa pendapatan per kapita mempunyai pengaruh signifikan terhadap jumlah penumpang, Namun demikian hasil yang berbeda ditunjukkan oleh penelitian yang dilakukan oleh Castelli et al., (2012) yang menyatakan pendapatan per kapita tidak mempunyai pengaruh signifikan terhadap jumlah penumpang.

Beberapa penelitian terdahulu telah mencoba meneliti pengaruh pendapatan per kapita, tarif yang harus dibayar dan jumlah ketersediaan sarana terhadap jumlah konsumsi masyarakat. Akan tetapi masih terdapat banyak ketimpangan di antara penelitian tersebut, sehingga penelitian ini mencoba untuk menguji kembali, dengan rumusan pertanyaan penelitian sebagai berikut :

1. Bagaimana pengaruh tarif penerbangan terhadap jumlah penumpang?
2. Bagaimana pengaruh jumlah penerbangan terhadap jumlah penumpang?
3. Bagaimana pengaruh pendapatan per kapita terhadap jumlah penumpang?

## II. TELAHAH PUSTAKA DAN PENGEMBANGAN MODEL

### Telaah Pustaka

#### 2.1.1. Goal Setting Theory

Beck dan Hillmar (1976) dalam Sekaran (1992) menjelaskan salah satu jenis intervensi pengembangan organisasi adalah setting. Proses pelaksanaan goal setting ini merupakan pendekatan terhadap pemahaman manajemen berdasarkan sasaran atau hasil yang membantu memberi pengertian tentang aspek pengelolaan atau manajemen, hasil dan sasaran.

Pengertian goal setting adalah proses penetapan sasaran atau tujuan dalam bidang pekerjaan, dalam proses goal setting ini melibatkan atasan dan bawahan secara bersama-sama menentukan atau menetapkan sasaran atau tujuan-tujuan kerja yang akan dilaksanakan tenaga kerjanya sebagai pengembalian tugas dalam suatu periode tertentu (Gibson, dkk. 1985 dalam Sekaran, 1992). Latham dan Locke (dalam Sekaran, (1992) menjelaskan bahwa pengertian goal setting adalah suatu gagasan untuk menetapkan. Tenaga kerja melaksanakan suatu pekerjaan dimana tugas yang diberikan sudah ditetapkan targetnya atau sasarannya, misalnya untuk mencapai kuota yang ditargetkan atau menyelesaikan sejumlah tugas dengan batas waktu yang sudah ditentukan. Dalam hal ini sasaran (goal) adalah objek dari perbuatan dan jika individu menetapkan taktik kemudian berbuat untuk mencapai sasaran atau tujuannya tersebut, berarti sasaran atau tujuan ini menentukan

perilaku dalam bekerja. Hersey dan Blanchard (1986) dalam Sekaran (1992), orientasi seseorang menyatakan bahwa perilaku pada umumnya dimotivasi oleh keinginan untuk memperoleh tujuan tertentu, dan perilaku itu pada dasarnya bertujuan pada objek atau sasaran

Pengertian goal setting yang dikemukakan Davis (1981) dalam Sekaran (1992) adalah manajemen penetapan sasaran atau tujuan untuk keberhasilan mencapai kinerja (performance). Lebih lanjut dijelaskan bahwa penerapan penetapan tujuan yang efektif membutuhkan tiga langkah yaitu: menjelaskan arti dan maksud penetapan target tersebut, kedua menetapkan target yang jelas, dan yang ketiga memberi umpan balik terhadap pelaksanaan pekerjaan yang dilakukan. Cascio (1987) dalam Sekaran (1992) menyatakan bahwa goal setting itu didasarkan pada pengarahan tingkah laku terhadap suatu tujuan. Sasaran atau target bisa ditambah dengan memberi penjelasan atau informasi kepada tenaga kerja bagaimana mengerjakan tugas tersebut, serta mengapa sasaran atau tujuan tersebut penting dilaksanakan

Pendekatan manajemen berdasarkan sasaran ini meliputi perencanaan, pengawasan, penilaian pegawai, serta keseluruhan sistem kinerja yang ada dalam organisasi. Prosedur umum dalam manajemen berdasarkan sasaran ini yang paling utama adalah mengidentifikasi bagian-bagian kunci keberhasilan, sehingga dapat berpengaruh terhadap keseluruhan performance organisasi misalnya volume penjualan, hasil keluaran (production output), maupun kualitas layanan, dengan demikian pengukuran kinerja (performance) dapat ditentukan (Luthans, 1981) dalam Sekaran (1992).

Gibson dkk, (1985) dalam Sekaran (1992) menggambarkan penerapan goal setting

dari perspektif manajemen. Langkah-langkahnya adalah (1) diagnosis kesiapan, misalnya apakah tenaga kerja, organisasi dan teknologi sesuai dengan program goal setting; (2) mempersiapkan tenaga kerja berkenaan dengan interaksi antara individu, komunikasi, pelatihan (training) dan perencanaan; (3) penekanan pada sasaran yang harus diketahui dan dimengerti oleh manajer dan bawahannya; (4) mengevaluasi tindak lanjut untuk penyesuaian sasaran yang ditentukan; (5) tinjauan akhir untuk memeriksa cara pengerjaan dan modifikasi yang ditentukan. Strauss dan Sayless (1981) dalam Sekaran (1992) menjelaskan bahwa prosedur manajemen berdasarkan sasaran memberi kesempatan kepada tenaga kerja untuk membuat penilaiannya sendiri mengenai hasil-hasil operasi, artinya jika ia membicarakan hasil maka sebenarnya individu tersebut menilai dirinya sendiri dan mungkin sekali mendapatkan wawasan mendalam bagaimana ia harus memperbaiki sikapnya. cara-caranya atau kelakuannya.

## 2.2. Jumlah Penumpang

Jumlah penumpang memberikan gambaran tentang pelanggan suatu perusahaan, mempertimbangkan apa yang diinginkan, dan percaya bahwa penumpang memperoleh manfaat dari suatu produk (Woodruff, 1997). William A. Band (1991) melihat perlunya lintas fungsional dalam sebuah perusahaan, yaitu pemasaran, operasi dan sumber daya manusia sebagai prasyarat dalam mengelola customer value. Elemen mengelola hubungan dengan pelanggan dan mengelola persepsi nilai adalah tugas dari fungsi pemasaran, elemen meningkatkan kemampuan para karyawan sebagai value creator adalah tugas dari manajemen sumber daya manusia, sedangkan elemen meningkatkan kinerja kualitas adalah tugas dari fungsi operasi (Sinkula et al, 1997).

Dari beberapa hasil penelitian yang telah dilakukan oleh beberapa peneliti diperoleh definisi tentang jumlah penumpang. Jumlah penumpang merupakan keseluruhan pelanggan yang menggunakan jasa perusahaan tentang kegunaan suatu produk yang berdasar pada persepsi tentang apa yang diterima dan apa yang diberikan (Zeithami, 1987). Persepsi pembeli tentang nilai yang menggambarkan sebuah perbandingan antara kualitas atau keuntungan yang mereka rasakan dalam produk dengan pengorbanan yang mereka rasakan ketika membayar harga produk.

Jumlah penumpang merupakan kuantitas yang dirasakan pelanggan yang disesuaikan dengan harga relatif dari produk yang dihasilkan oleh suatu perusahaan (Slater dan Narver, 1994, p.23). Dengan banyaknya penumpang atau pelanggan, kita mengartikan ikatan emosional yang terbentuk antara pelanggan dan produsen setelah pelanggan menggunakan suatu produk atau jasa penting yang diproduksi oleh produsen dan menemukan produk tersebut memberikan suatu tambahan nilai (Butz dan Goodstein, 1996). Ukuran jumlah penumpang adalah jumlah orang yang naik pesawat.

## 2.3. Tarif Penerbangan

Tarif adalah sejumlah nilai yang ditukarkan konsumen yang mengambil manfaat dari memiliki atau menggunakan produk atau jasa yang nilainya ditetapkan oleh pembeli dan penjual melalui tawar-menawar, atau ditetapkan oleh penjual untuk satu harga yang sama terhadap semua pembeli (Toru, 2012).

Tarif penerbangan adalah biaya yang harus ditanggung oleh penumpang dalam menggunakan layanan penerbangan. Hubungan antara variabel jumlah penumpang (PAX) dan tarif penerbangan (FARE) diduga memiliki hubungan negatif atau berlawanan karena



sesuai dengan hukum permintaan, apabila terjadi kenaikan biaya, maka permintaan akan barang/jasa tersebut akan menurun.

Dalam menetapkan tarif, faktor-faktor yang berpengaruh dalam penetapan tarif tersebut, yaitu:

1. Biaya menjadi batas bawah
2. Tarif pesaing dan tarif barang pengganti menjadi titik orientasi yang perlu dipertimbangkan perusahaan.
3. Penilaian pelanggan terhadap tampilan produk yang unik dari penawaran perusahaan menjadi batas atas tarif harga.

Setelah mempertimbangkan faktor-faktor tersebut, maka perusahaan baru akan memecahkan masalah penetapan harga ini dengan menggunakan metode penetapan harga. Kotler (1997) menyatakan macam-macam penetapan tarif sebagai berikut:

1. Penetapan Harga Mark-Up  
Metode ini merupakan metode penetapan harga paling dasar, yaitu dengan menambahkan mark-up standar pada biaya produk. Besarnya mark-up sangat bervariasi diantara berbagai barang. Mark-up umumnya lebih tinggi untuk produk-produk musiman, produk khusus, produk yang penjualannya lambat dan produk yang permintaannya tidak elastis.
2. Penetapan Harga Berdasarkan Sasaran Pengembalian (target-return pricing)  
Perusahaan menentukan harga berdasarkan biaya lainnya, atau perusahaan menentukan harga yang akan menghasilkan tingkat pengembalian atas investasi (ROI) yang diinginkan. Konsep harga ini menggunakan konsep bagan pulang pokok yang menunjukkan total biaya

(penjumlahan biaya tetap dan biaya variabel) dan jumlah pendapatan yang diinginkan.

3. Penetapan Harga Berdasarkan Nilai yang Dipersepsikan (perceived value)  
Metode ini perusahaan menetapkan harga produk bukan berdasarkan biaya penjual yang terkadang terlalu tinggi atau terlalu rendah, melainkan dari persepsi konsumen. Kunci dalam metode ini adalah dengan secara akurat menentukan persepsi pasar atas nilai penawaran. Riset pasar dibutuhkan untuk membentuk persepsi nilai pasar sebagai panduan penetapan harga yang efektif.
4. Penetapan Harga Nilai (Value Pricing)  
Perusahaan dalam metode ini menetapkan yang cukup rendah untuk penawaran bermutu tinggi. Penetapan harga nilai menyatakan bahwa harga harus mewakili suatu penawaran bernilai tinggi bagi konsumen. Penetapan Harga Sesuai Harga Berlaku (going-rate pricing)  
Dalam metode ini perusahaan kurang memperhatikan biaya atau permintaannya sendiri tetapi mendasarkan harganya terutama pada harga pesaing. Perusahaan dapat mengenakan harga yang sama, lebih tinggi, lebih rendah dari pesaingnya. Metode ini cukup populer, apabila biaya sulit untuk diukur atau tanggapan pesaing tidak pasti.
5. Penetapan Harga Penawaran Tertutup.  
Perusahaan menentukan harganya berdasarkan perkiraannya tentang bagaimana pesaing akan menetapkan harga dan bukan berdasarkan hubungan yang kaku dengan biaya atau permintaan perusahaan. Dalam

metode ini, penetapan harga yang kompetitif umum digunakan jika perusahaan melakukan penawaran tertutup atas suatu proyek (Toru, 2012).

Dalam literatur ilmu ekonomi secara jelas menunjukkan bahwa tarif merupakan salah satu faktor yang penting yang harus dipertimbangkan dalam mengembangkan strategi. Dalam banyak kasus, harga merupakan variabel keputusan yang paling penting yang diambil oleh pelanggan karena berbagai alasan. Tarif merupakan sejumlah uang atau barang atau jasa yang ditukar pembeli untuk beraneka produk atau jasa yang disediakan penjual. Sedangkan menurut Steven dan Wiesberg (2007) menyatakan tarif merupakan pengorbanan ekonomis yang dilakukan pelanggan untuk memperoleh produk atau jasa. Selain itu harga adalah suatu faktor penting bagi konsumen dalam mengambil keputusan untuk melakukan transaksi atau tidak. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tarif adalah sejumlah uang yang telah ditentukan perusahaan sebagai imbalan barang atau jasa yang diperdagangkan dan sesuatu yang lain yang diadakan perusahaan untuk memuaskan keinginan konsumen.

## 2.4 Jumlah Penerbangan

Jumlah penerbangan adalah hasil dari serangkaian kegiatan perusahaan airlines merupakan dampak dari peran seluruh bagian dalam organisasi. Kualitas hubungan adalah suatu konstruk yang mencerminkan ukuran secara keseluruhan iklim hubungan di dalam perusahaan (Castelli et al., 2012). Jumlah penerbangan adalah sebagai suatu yang ingin dicapai oleh perusahaan penerbangan yaitu kemampuan perusahaan dalam mengefektikan perusahaan, meningkatkan pangsa pasar serta profitabilitas.

Jumlah penerbangan merupakan konsep untuk mengukur prestasi pemasaran suatu jasa penerbangan. Kinerja penjualan merupakan konstruk (faktor) yang umum digunakan untuk mengukur hasil dari seluruh strategi perusahaan penerbangan. Oleh karena itu ukuran yang sebaiknya digunakan adalah ukuran yang bersifat activity based measure yang dapat menjelaskan aktivitas-aktivitas pemasaran yang menghasilkan jumlah penerbangan tersebut.

Setiap perusahaan harus berkompetisi untuk memenangkan persaingan, dan untuk menang perusahaan harus memiliki nilai tambah dalam mencari pelanggan. Castelli et al., (2012) yang harus dilakukan oleh perusahaan adalah memikirkan dan memelihara hal-hal dasar dalam keunggulan bersaing, kemudian perbaikan reputasi untuk memperkuat posisi perusahaan dalam pasar.

Stten dan Sorgard, (2012) bahwa untuk mencapai jumlah penerbangan yang baik dalam lingkungan persaingan, maka yang harus dilakukan oleh perusahaan adalah merancang keunggulan kompetitif yang berkesinambungan. Stten dan Sorgard, (2012) menegaskan bahwa kemampuan untuk mengembangkan dan menciptakan kesuksesan produk diidentifikasi sebagai penentu utama pencapaian jumlah penerbangan yang diharapkan perusahaan. Jumlah penerbangan ini diukur banyaknya maskapai yang melakukan aktivitas penerbangan.

## 2.5. Pendapatan Per Kapita

Salah satu indikator penting untuk mengetahui kondisi ekonomi di suatu negara dalam suatu periode tertentu adalah data pendapatan perkapita, baik atas dasar harga berlaku maupun atas dasar harga konstan.

Pendapatan perkapita mengukur semua pendapatan atas barang dan jasa yang bersifat final, yaitu seluruh nilai produksi barang dan jasa dalam perekonomian dalam jangka waktu tertentu yang dihasilkan dalam batas wilayah negara tertentu (Fatah et al., 2009).

Pendapatan perkapita ini meliputi semua barang dan jasa yang dihasilkan dalam wilayah suatu negara termasuk yang dihasilkan oleh PMA (Penanaman Modal Asing). Pendapatan perkapita dapat dibagi atas dua ukuran yaitu nominal GDP dan real GDP. Nominal GDP adalah Perubahan GDP yang dihitung berdasarkan harga yang berlaku pada masing-masing tahun perhitungan GDP yang bersangkutan. Real GDP adalah GDP yang dihitung dengan menggunakan harga konstan yang ditentukan pada tahun tertentu. Tahun dimana harga-harga barang dan jasa dijadikan patokan atau dasar untuk melakukan perhitungan ini disebut Tahun Dasar. Pertumbuhan ekonomi suatu negara biasanya dipahami sebagai laju atau tingkat pertumbuhan real GDP (Fatah et al., 2009).

## **Pengaruh antar Variabel**

### **2.6.1. Pengaruh Tarif Penerbangan terhadap Jumlah Penumpang**

Konsumen cenderung untuk membeli pada tarif yang relatif lebih murah. Umumnya mereka tidak memperhatikan kelebihan-kelebihan dari produk, tetapi hanya mencari tarif yang mempunyai perbedaan yang tinggi. Sampai saat ini, kebanyakan konsumen yang memiliki pendapatan yang lebih rendah adalah konsumen yang memperhatikan price dalam mengambil keputusan. Untuk itu umumnya mereka akan berusaha mencari informasi tentang tarif dan proses seleksi yang tinggi (Shibin et al., 2007).

Tarif penerbangan adalah biaya yang harus ditanggung oleh penumpang dalam menggunakan layanan penerbangan. Hubungan

antara variabel jumlah penumpang (PAX) dan tarif penerbangan (FARE) diduga memiliki hubungan negatif atau berlawanan karena sesuai dengan hukum permintaan, apabila terjadi kenaikan biaya, maka permintaan akan barang/jasa tersebut akan menurun. Hasil penelitian ini didukung Toru (2012) menyatakan bahwa tarif penerbangan berpengaruh signifikan negatif terhadap jumlah penerbangan. Logikanya adalah tarif penerbangan yang tinggi akan menurunkan minat penumpang untuk menggunakan jasa penerbangan, karena biayanya yang mahal.

*H1 : Tarif penerbangan berpengaruh negatif terhadap jumlah penumpang*

### **2.6.2. Pengaruh Jumlah Penerbangan terhadap Jumlah Penumpang**

Castelli et al., (2012) mengungkapkan bahwa jumlah penerbangan akan diukur dengan menggunakan banyak jadwal penerbangan untuk lebih menyatakan kegiatan pemasaran. Castelli et al., (2012) menyatakan bahwa jumlah penerbangan dapat diukur dengan adanya peningkatan volume penerbangan, pertumbuhan pelanggan dan keuntungan perusahaan. Jumlah penerbangan merupakan hasil yang dicapai oleh perusahaan dimana sebelumnya produk yang dijual tersebut sukses atau tidak dipasarkan.

Jumlah penerbangan (FREQ) adalah total banyaknya jadwal penerbangan yang dilakukan maskapai pesawat setiap tahunnya. Semakin banyak jumlah penerbangan memungkinkan jumlah penumpang (PAX) yang diangkut akan meningkat jumlah penumpangnya. Hasil penelitian ini didukung penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Castelli et al., (2012) menyatakan bahwa jumlah penerbangan mempunyai pengaruh signifikan terhadap jumlah penumpang. Diduga ke dua variabel ini memiliki hubungan yang positif, sehingga dapat diambil hipotesis sebagai berikut:

*H2 : Jumlah penerbangan berpengaruh positif terhadap jumlah penumpang*

### **2.6.3. Pengaruh Pendapatan per Kapita terhadap Jumlah Penumpang**

Laju pertumbuhan ekonomi adalah suatu proses kenaikan output perkapita jangka panjang. Penekanan pada proses karena mengandung unsur dinamis, perubahan dan perkembangan. Oleh karena itu pemakaian indikator pertumbuhan ekonomi akan dilihat dalam kurun waktu tertentu. Misalnya Pelita atau periode tertentu tapi dapat pula secara tahun. Salah satu pendekatan yang dapat digunakan untuk menghitung pendapatan masyarakat suatu negara, adalah dengan menghitung PDB (Pendapatan Domestik Bruto). PDB adalah nilai barang dan jasa yang dihasilkan oleh seluruh masyarakat suatu negara (termasuk warga negara asing) (Fatah et al., 2009).

Pendapatan per kapita penduduk (INC) adalah jumlah total produksi bruto suatu negara tiap tahun dibagi dengan jumlah penduduk. Apabila terjadi peningkatan pada pendapatan per kapita, maka jumlah penumpang (PAX) kemungkinan juga akan meningkat karena daya beli dari penumpang semakin besar. Fatah et al., (2009) menunjukkan bahwa pendapatan per kapita mempunyai pengaruh signifikan positif terhadap jumlah penumpang. Diduga ke dua variabel ini memiliki hubungan yang positif, sehingga dapat diambil hipotesis sebagai berikut:

*H3 : Pendapatan per kapita berpengaruh positif terhadap penumpang pesawat*

## **2.7. Penelitian Terdahulu**

Toru (2012) menyatakan bahwa Tarif penumpang dan jumlah penerbangan mempunyai peranan yang besar dalam meningkatkan jumlah penumpang. Hasil

penelitian Toru (2012) menunjukkan bahwa tarif penumpang yang tinggi menurunkan jumlah penumpang, hasil penelitian yang sama juga ditemukan pada variabel jumlah penerbangan yang semakin banyak maka jumlah penumpang menurun.

Castelli et al., (2012) meneliti preferensi penumpang transportasi udara. Hasil penelitian menunjukkan bahwa jumlah penerbangan berpengaruh negatif terhadap tingkat penjualan walaupun penumpang ditawarkan atribut pelayanan lainnya seperti: meals, inflight entertainment, booking channel dan booking flexibility. Preferensi terhadap jumlah penerbangan ini sangat mempengaruhi keinginan masyarakat untuk menggunakan transportasi udara.

Fatah et al., (2012) menyatakan bahwa pendapatan perkapita mempunyai peranan yang besar dalam meningkatkan jumlah penumpang. Hasil penelitian Fatah et al., (2012) menunjukkan bahwa pendapatan perkapita yang tinggi meningkatkan jumlah penumpang. Jumlah penerbangan sebagai faktor produksi atau kapasitas terpasang dan pendapatan per kapita juga sangat mempengaruhi jumlah penumpang secara positif. Pengaruh positif ini terjadi terutama pada pasar industri penerbangan yang masih dalam tahap pertumbuhan seperti yang sedang dialami saat ini di Indonesia, Cina, India dan Rusia.

Li dan Serguei, (2012) menunjukkan bahwa tarif penerbangan mempengaruhi jumlah penumpang, dimana fakta yang memperlihatkan mengapa low cost carrier dapat berkembang dengan cepat dalam merebut pasar dari moda transportasi lainnya sehingga pada akhirnya mengakibatkan pertumbuhan penumpang industri penerbangan yang signifikan.

Penelitian terdahulu yang mendukung penelitian ini dapat dijelaskan pada Tabel 2.1 sebagai berikut:

**Tabel 2.1:**  
**Penelitian Terdahulu**

No	Nama (Tahun)	Variabel	Teknik Analisis	Hasil Penelitian
1	Toru (2012)	Tarif penerbangan dan jumlah penumpang	Analisis Regresi	Toru (2012) menyatakan bahwa tarif penerbangan berpengaruh signifikan terhadap jumlah penerbangan
2	Castelli et al., (2012)	Jumlah penerbangan dan jumlah penumpang	Analisis Regresi	Castelli et al., (2012) menyatakan bahwa jumlah penerbangan mempunyai pengaruh signifikan terhadap jumlah penumpang
3	Fatah et al., (2012)	Pendapatan perkapita dan jumlah penumpang	Analisis Regresi	Fatah et al., (2009) menunjukkan bahwa pendapatan per kapita mempunyai pengaruh signifikan terhadap jumlah penumpang
4	Li dan Serguei, (2012)	Tarif penerbangan dan jumlah penumpang	Analisis Regresi	Li dan Serguei, (2012) menyatakan bahwa tarif penerbangan berpengaruh signifikan terhadap jumlah penerbangan

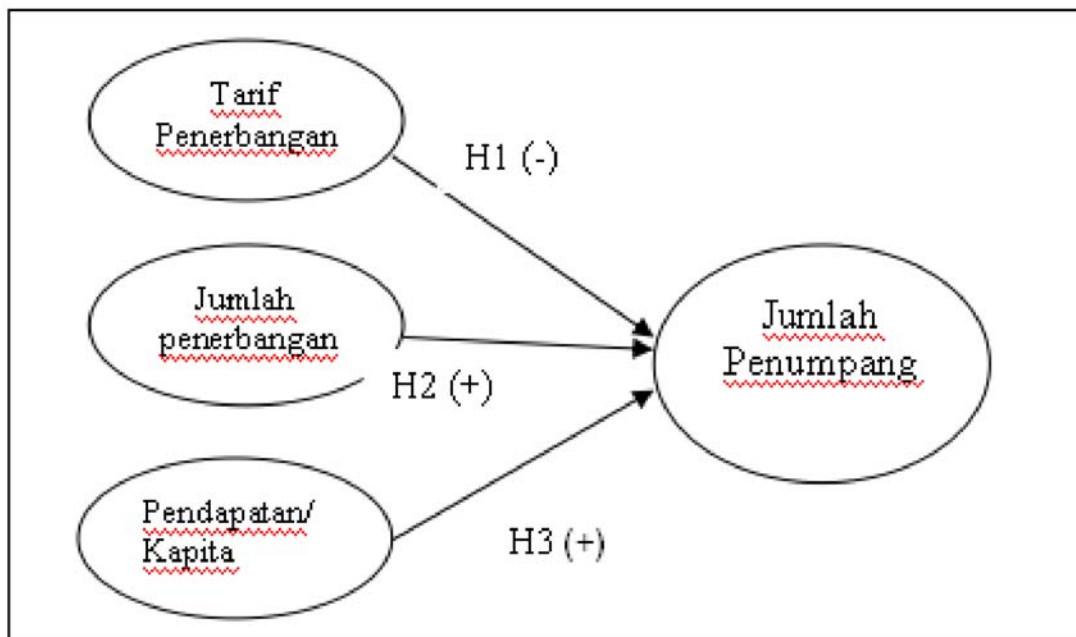
Sumber: Toro, (2012); Casteli et al., (2012); Fatah et al., (2012); dan Li dan Serguei, (2012)

## 2.8. Kerangka Pemikiran Teoritis

Jumlah penumpang pesawat diprediksi akan terus bertambah cukup signifikan seiring dengan pertumbuhan ekonomi Indonesia. Pertumbuhan ekonomi suatu negara akan meningkatkan pendapatan per kapita masyarakat, dimana pendapatan per kapita tersebut pada akhirnya akan meningkatkan daya

beli masyarakat. Transportasi pesawat yang dahulu dipandang mahal dan susah terjangkau, akan menjadi pilihan yang rasional seiring naiknya kemampuan daya beli masyarakat. Beberapa penelitian terdahulu telah mencoba meneliti pengaruh pendapatan per kapita, tarif yang harus dibayar dan jumlah ketersediaan sarana terhadap jumlah konsumsi masyarakat.

**Gambar 2.1**  
**Kerangka Pikir Teoritis**



## 2.9. Perumusan Hipotesis

Berdasarkan telaah pustaka, maka hipotesis dalam penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

- H1 : Terdapat hubungan yang negatif antara tarif penerbangan dengan jumlah penumpang pesawat.
- H2 : Terdapat hubungan yang positif antara jumlah penerbangan dengan jumlah penumpang pesawat.
- H3 : Terdapat hubungan positif antara pendapatan per kapita dengan jumlah penumpang pesawat.

## III. METODE PENELITIAN

Populasi dalam penelitian ini adalah data penerbangan dari 2002-2011. Teknik yang

digunakan dalam pengambilan sampel dalam penelitian ini adalah *purposive sampling*. Pengumpulan data menggunakan data pooling. Data dianalisis dengan menggunakan *regresi* dalam program SPSS.

## IV. ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN

### 4.1. Analisis Regresi dan Pengujian Hipotesis

#### 4.1.1. Pengujian Secara Serentak (*Overall*)

Hasil pengujian uji F yang menguji model yang memiliki estimasi F sebesar 3,963 dengan signifikansi 0,010. Hal ini mengindikasikan bahwa ada pengaruh secara simultan variabel independen terhadap jumlah penumpang atau bisa dikatakan model layak untuk diteliti (*goodness of fit*).

**Tabel 4.1**  
**Hasil Uji F**

**ANOVA<sup>a</sup>**

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	21,747	3	7,249	3,963	,010 <sup>a</sup>
	Residual	175,587	96	1,829		
	Total	197,335	99			

a. Predictors: (Constant), LnInc, LnFreq, LnFare

b. Dependent Variable: LnPax

**4.1.2. Koefisien Determinasi**

Koefisien determinasi merupakan penunjuk mengenai besarnya pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikatnya. Nilai koefisien determinasi ditunjukkan dengan nilai adjusted  $R^2$ . Hasil penelitian ini memberikan hasil nilai adjusted  $R^2$  sebesar 0,308. Hal ini

mengindikasikan bahwa 30,8% jumlah penumpang dapat dijelaskan oleh tarif penerbangan, jumlah penerbangan, dan pendapatan per kapita sedangkan selebihnya 69,2% jumlah penumpang dipengaruhi oleh variabel lainnya yang tidak termasuk dalam model ini.

**Tabel 4.2**  
**Koefisien Determinasi**

**Model Summary<sup>b</sup>**

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,432 <sup>a</sup>	,310	,308	,35242

a. Predictors: (Constant), LnInc, LnFreq, LnFare

b. Dependent Variable: LnPax

**4.1.3. Analisis Regresi**

Berdasarkan perhitungan regresi berganda antara tarif penerbangan, jumlah penerbangan, dan pendapatan per kapita,

terhadap jumlah penumpang dengan menggunakan program SPSS dalam proses perhitungannya dapat diperoleh hasil sebagai berikut:

**Tabel 4.3**  
**Ringkasan Hasil Perhitungan Regresi Linear Berganda**

**Coefficients<sup>a</sup>**

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	39,503	75,896		,520	,604
	LnFreq	2,456	1,067	,436	2,302	,023
	LnFare	-,051	1,128	-,013	-,045	,964
	LnInc	2,842	1,143	,443	2,486	,020

a. Dependent Variable: LnPax

Hasil tersebut dapat disajikan dalam persamaan regresi linier bentuk standardized sebagai berikut :

$$\text{LnPAX} = 0,436 \text{ LnFREQ} - 0,013 \text{ LnFARE} + 0,443 \text{ LnINC}$$

Persamaan regresi menggunakan nilai beta standardized karena variabel dalam penelitian ini memiliki satuan yang tidak sama sehingga nilainya perlu distandarisasikan dulu. Hasil persamaan regresi berganda tersebut diatas menunjukkan bahwa Perubahan FREQ naik 1 % maka Perubahan PAX naik 0,436 % , Perubahan FARE naik 1 % maka perubahan PAX turun 0,013 % , Perubahan INC naik 1 % maka perubahan PAX naik 0,443% , koefisien variabel pendapatan per kapita bertanda positif. Hal memberikan arti bahwa pendapatan per kapita yang meningkat, maka jumlah penumpang akan semakin meningkat.

Namun demikian untuk menguji kemaknaan pengaruh dari masing-masing variable bebas tersebut dapat diuji sebagai berikut :

1. Uji Hipotesis pengaruh perubahan Tarif Penerbangan terhadap perubahan Jumlah Penumpang  
Hasil perhitungan yang diperoleh dari t hitung variabel tarif penerbangan terhadap jumlah penumpang adalah sebesar -0,045 dan dengan signifikansi sebesar 0,964. Nilai signifikansi t = -0,045 lebih besar 0,05, menandakan bahwa tarif penerbangan tidak mempunyai pengaruh terhadap jumlah penumpang. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa H1 ditolak.
2. Uji Hipotesis pengaruh perubahan Jumlah Penerbangan terhadap perubahan Jumlah Penumpang  
Hasil perhitungan yang diperoleh dari t hitung variabel jumlah penerbangan terhadap jumlah penumpang adalah

sebesar 2,302 dan dengan signifikansi sebesar 0,023. Nilai signifikansi t = 0,023 < 0,05, menandakan bahwa jumlah penerbangan mempunyai pengaruh positif terhadap jumlah penumpang. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa H2 diterima .

3. Uji Hipotesis pengaruh perubahan Pendapatan per Kapita terhadap perubahan Jumlah Penumpang  
Hasil perhitungan yang diperoleh dari t hitung variabel pendapatan per kapita terhadap jumlah penumpang adalah sebesar 2,486 dan dengan signifikansi sebesar 0,020. Nilai signifikansi t = 0,020 < 0,05, menandakan bahwa pendapatan per kapita mempunyai pengaruh terhadap jumlah penumpang. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa H3 diterima.

#### 4.2. Pembahasan

Variable Tarif penerbangan adalah biaya yang harus ditanggung oleh penumpang dalam menggunakan layanan penerbangan. Konsumen cenderung untuk membeli pada tarif yang relatif lebih murah. Umumnya mereka tidak memperhatikan kelebihan-kelebihan dari produk, tetapi hanya mencari tarif yang mempunyai perbedaan yang tinggi. Sampai saat ini, kebanyakan konsumen yang memiliki pendapatan yang lebih rendah adalah konsumen yang memperhatikan price dalam mengambil keputusan..

Perbedaan harga antar individu (cross-individual price differences) akibat adanya seat inventory control akan berpengaruh pada kepuasan konsumen. Perbedaan harga yang (tidak) disukai akan mengakibatkan ke-(tidak)-puasan konsumen. Maksudnya secara statistik terbukti bahwa unfavorable price difference akan



mengakibatkan ketidakpuasan penumpang dan terbukti pula favorable price difference akan mengakibatkan kepuasan penumpang.

Ketika penumpang mengetahui bahwa penumpang lain mendapatkan tiket dengan harga yang lebih murah daripada tiket yang ia dapatkan, maka kepuasannya akan tercederai karena merasa bahwa value yang ia dapatkan lebih kecil daripada yang didapatkan oleh penumpang lain. Sebaliknya ketika penumpang mengetahui bahwa penumpang lain mendapatkan tiket dengan harga yang lebih mahal daripada tiket yang ia dapatkan, maka kepuasannya juga akan meningkat. Perbedaan harga antar individu yang tidak disukai (unfavorable) akan menghasilkan respon kepuasan yang lebih nyata dibandingkan perbedaan harga yang disukai (favorable).. Respon kepuasan akibat tidak adanya perbedaan harga antar individu tidak sama untuk setiap kelas pemesanan (booking class).

Variable Jumlah penumpang merupakan keseluruhan pelanggan yang menggunakan jasa perusahaan tentang kegunaan suatu produk yang berdasar pada persepsi tentang apa yang diterima dan apa yang diberikan (Zeithami, 1987). bahwa jumlah penerbangan akan diukur dengan menggunakan banyak jadwal penerbangan untuk lebih menyatakan kegiatan pemasaran. Castelli et al., (2012) menyatakan bahwa jumlah penerbangan dapat diukur dengan adanya peningkatan volume penerbangan,

pertumbuhan pelanggan dan keuntungan perusahaan. Jumlah penerbangan merupakan hasil yang dicapai oleh perusahaan dimana sebelumnya produk yang dijual tersebut sukses atau tidak dipasarkan.

Penumpang yang mengalami penundaan waktu naik pesawat (denied boarding) mengalami efek negatif terhadap kepuasannya walau telah diterapkan service recovery.

Maksudnya secara statistik terbukti bahwa penumpang yang mengalami denied boarding akan mengalami kepuasan yang negatif (walau telah diterapkan service recovery). Penumpang yang mengalami denied boarding akan mengalami kekecewaan (ketidakpuasan) walaupun airline memberikan kompensasi kepada penumpang untuk memenuhi kewajiban perundang-undangan sekaligus sebagai service recovery .

Variable Pendapatan perkapita mengukur semua pendapatan atas barang dan jasa yang bersifat final, yaitu seluruh nilai produksi barang dan jasa dalam perekonomian dalam jangka waktu tertentu yang dihasilkan dalam batas wilayah negara tertentu (Fatah et al., 2009). Pendapatan per kapita penduduk (INC) adalah jumlah total produksi bruto suatu negara tiap tahun dibagi dengan jumlah pendu.duk. Apabila terjadi peningkatan pada pendapatan per kapita, maka jumlah penumpang (PAX) kemungkinan juga akan meningkat karena daya beli dari penumpang semakin besar.

---

## DAFTAR PUSTAKA

---

- Case, Karl E. & Fair, Ray C. (2007) Principles of Economics, Prentice Hall
- Delft University of Technology The Netherlands. (2012) Air Transport and Operations Proceedings of The Third International Air Transport and Operations Symposium, IOS Press BV. Netherlands.
- Forecasts, Journal compilation, *Decision Sciences Volume 38 Number 2, p309-327*
- Gujarati, Damodar N dan Porter, Dawn C. (2010) Essentials of Econometrics, McGraw Hill International Indonesia strategi for open sky kemitraan Indonesia dengan Australia, 2012, Jakarta
- L.Castelli et al. (2012) The Impact of Airlines' Collaboration in Air Traffic Flow Management, IOS Press BV Amsterdam, Netherlands
- Li Jun & Netessine Serguei, Partnering with Competitors - Effects of Alliances on Airline Entry and Capacity Decisions
- Mukhopadhyay Somnath, et all (2007), Improving Revenue Management Decision Making for Airlines by Evaluating Analyst-Adjusted Passenger Demand Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 26 tahun 2010
- Nachrowi, D. Nachrowi dan Usman, Hardius (2006) Pendekatan Populer dan Praktis Ekonometrika untuk Analisis Ekonomi dan Keuangan, Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi
- Pindyck , Robert S. & Rubinfeld, Daniel L. (2005) Microeconomics, Prentice Hall
- Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara
- Statistik dari Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Aungkutan Udara dari berbagai tahun
- Toru (2012) Managing the Future Suply Chain: Current Concepts and Solutions for Reliability and Robustness. Josef Eul Verlag GmbH, Lohmar – Koln. Netherlands.
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan
- Wiranta, Sukarna. (2009) Dampak perdagangan internasional terhadap pertumbuhan ekonomi nasional: kasus kawasan perdagangan bebas ASEAN (AFTA) dan segitiga pertumbuhan (IMT-GT, IMS-GT, dan BIMP-EAGA). Jakarta, Indonesia