

FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENURUNAN JUMLAH PENUMPANG PESAWAT UDARA DI BANDAR UDARA TUNGGUL WULUNG CILACAP

Sri Hapsari Winahyu

Peneliti Bidang Transportasi Udara

Badan Litbang Perhubungan

Jl. Medan Merdeka Timur No.5 Jakarta Pusat 10110

email : ariewinahyu@gmail.com

Dian Wahyudi

Teknisi Penerbangan

email : dawir_twl@yahoo.com

Henny Puspaningrum

Peneliti Bidang Manajemen Transportasi Multimoda - Badan Litbang Perhubungan

Jl. Medan Merdeka Timur No.5 Jakarta Pusat 10110

email : hennypuspaningrum@yahoo.co.id

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi penurunan jumlah penumpang di Bandara Tunggul Wulung – Cilacap. Bagaimana dampak dari faktor-faktor tersebut terhadap penurunan jumlah penumpang untuk selanjutnya menetapkan kebijakan di bidang transportasi udara.

Jumlah responden dalam penelitian ini sebanyak 100 orang, dengan menggunakan teknik *sampling purposive*. Variabel-variabel yang mempengaruhi keputusan penumpang adalah harga tiket, promosi, pelayanan dan kenyamanan, keamanan dan keselamatan, waktu perjalanan, dan referensi dari anggota kelompoknya. Variabel penelitian digambarkan dengan *statistic deskriptif*. Sedangkan analisis data penelitian menggunakan analisis *multiple regression*

Hasil pengolahan data menunjukkan mayoritas penumpang setuju bahwa harga tiket, promosi, pelayanan dan kenyamanan, keamanan dan keselamatan, waktu perjalanan dan referensi dari kelompok mempengaruhi keputusan penumpang untuk menggunakan transportasi udara sebesar 58,1%.

Kata kunci : penurunan jumlah penumpang

ABSTRACT

This study aimed to identify factors that cause the decrease in passengers at the Tunggul Wulung airport Cilacap. How the implications of the factors that cause decreasing passengers at the Tunggul Wulung airport Cilacap to set policy on air transportation.

This research is a survey research. The number of respondents of this study was 100 persons. Selection of sample use purposive sampling technique. Variables influencing the decision to use the passenger air transport modes include factors ticket prices, promotion/advertising, service and convenience, security & safety of passengers, travel time, and the influence of reference groups. Research variables described with descriptive statistics. Analysis of research data using multiple regression analysis.

The results showed that most respondents agreed that the factor in ticket prices, promotion/advertising, service and convenience, security & safety of passengers, travel time, and reference group influence is a consideration in choosing air transport modes.

Regression analysis shows that variations in ticket prices, promotion/advertising, service and convenience, security & safety of passengers, travel time, and the influence of reference groups are able to explain variations of the decision to use air transport mode at 58.1 percent.

Keywords: Passengers decrease

PENDAHULUAN

Berdasarkan *Master Plan Bandar Udara Tunggul Wulung* (2009) telah diprogramkan kebijakan mengenai transportasi udara antara lain: 1) membuka peluang usaha bidang angkutan udara dan mendorong investor untuk berinvestasi di bidang jasa angkutan udara sepanjang layak secara ekonomi dan keuangan, 2) menciptakan iklim usaha jasa angkutan udara dalam persaingan sehat dan kondusif dalam rangka pasar global, 3) menciptakan perusahaan nasional efisien, efektif dan kompetitif dalam pasar internasional serta mempunyai kelangsungan hidup jangka panjang, 4) mendorong investor asing untuk berinvestasi di bidang jasa angkutan udara niaga (kepemilikan modal asing maksimum 49%), 5) dimasa mendatang untuk menciptakan investasi bidang jasa angkutan udara yang mempunyai kelangsungan jangka panjang melalui perusahaan angkutan niaga berjadwal minimum mempunyai 5 unit pesawat yang salah satunya wajib dimiliki dan meningkatkan *load factor* menjadi 70%-80%, 6) menciptakan rute dan jaringan penerbangan menjadi lebih kuat agar pangsa perusahaan nasional meningkat, 7) memperhatikan aspek pemerataan di seluruh wilayah, dengan menerapkan subsidi silang, 8) menerapkan *Multi Airlines System*, dan 9) memperhatikan keterpaduan antar rute penerbangan dalam negeri atau rute penerbangan dalam negeri dengan rute penerbangan luar negeri. Berbagai kebijakan tersebut merupakan langkah dalam mengupayakan peningkatan transportasi udara.

Dalam melakukan penelitian ini, permasalahan yang akan diamati adalah : faktor yang paling berpengaruh dalam penurunan jumlah penumpang jasa angkutan udara di Bandara Tunggul Wulung. Maksud kajian ini adalah menganalisis faktor harga tiket, promosi iklan, pelayanan dan kenyamanan, keselamatan penumpang, waktu tempuh dan pengaruh kelompok referensi sebagai penyebab penurunan penumpang di Bandar Udara Tunggul Wulung Cilacap. Sedangkan tujuan kajian ini yaitu untuk mengetahui faktor yang paling dominan menjadi penyebab penurunan penumpang di Bandar Udara Tunggul Wulung Cilacap.

TINJAUAN PUSTAKA

Karakteristik Ekonomi Transportasi

Salah satu karakteristik ekonomi transportasi adalah permintaan transportasi. Button (1996: 4) berpendapat bahwa:

"Generally there is a minimum practical size below which the provision of transport infrastructure is uneconomical. There are minimum traffic flows. Regulation is therefore often justified to ensure that excessive competition at times of depressed demand does not reduce the capacity of the transport system to an extent that it cannot meet higher demand during the upturn".

Lebih lanjut dikatakan bahwa:

"One of the most pronounced characteristics of the demand for transport, for instance, is its regular fluctuation over time, in urban areas, the demand for road space and public transport services is markedly higher in the early morning and late afternoon than during the rest of the day, in the inter-urban context the demand for passenger transport fluctuates regularly over a year with high seasonal peaks, while with international freight transport (especially shipping) there are long-term cycles in demand".

Dalam penelitian Goodwin (dalam Button, 1996: 40) menunjukkan bahwa pada waktu *aggregate level*, pengeluaran perjalanan per kapita meningkat proporsional terhadap pendapatan. Temuan-temuan tersebut menekankan pentingnya waktu maupun variabel konvensional dalam analisis permintaan perjalanan dan banyak penekanan pada peran biaya dalam pengambilan keputusan transportasi.

Faktor Yang Mempengaruhi Permintaan Perjalanan

Menurut Button (1996: 40), *travel demand is generally considered that demand for commodity is influenced by its price, the price of other goods and the level of income*. Lebih lanjut dijelaskan bahwa:

"The price of transport embraces considerably more than the simple money costs paid out in fares or haulage fees. In transport modelling and quantitative work these other components of price (that is time costs, waiting, insecurity, etc) may combined to form a generalised cost index of the type. Money prices and in particular, on the sensitivity of transport users to the price of transport services".

Button (1996: 42) mengklasifikasikan permintaan transportasi dalam empat hal yaitu:

- a. **Tujuan perjalanan (*Trip purpose*):** Ada banyak bukti bahwa elastisitas tarif untuk jenis perjalanan tertentu jauh lebih tinggi daripada yang lain. Permintaan perjalanan bisnis tampaknya relatif lebih sensitif terhadap perubahan harga transportasi daripada bentuk-bentuk lain dari perjalanan.
- b. **Metode pengisian (*The methods of charging*):** Pengguna bentuk transportasi yang berbeda (atau kadang-kadang layanan yang berbeda

modus yang sama) seringkali dihadapkan dengan metode yang sama sekali berbeda pembayaran. Akibatnya, persepsi mereka tentang proses dari sebuah perjalanan mungkin berbeda dari yang sebenarnya uang yang dikeluarkan. Pengguna transportasi umum di sisi lain, biasanya dibuat lebih sadar biaya perjalanan mereka, keputusan oleh kebutuhan untuk membeli tiket, biasanya sebelum memulai perjalanan mereka.

- c. **Jangka waktu dipertimbangkan (*The time period under consideration*)** : Seperti dengan keputusan pembelian yang lain, orang-orang dihadapkan dengan harga biaya transportasi dapat bertindak agak berbeda dalam waktu jangka pendek, jangka menengah dan jangka panjang.
- d. **Tingkat absolut dari perubahan harga (*The absolute level of the price change*)** : Elastisitas umumnya ditemukan untuk meningkatkan lagi perjalanan yang sedang dipertimbangkan. Ini tidak boleh dilihat hanya sebagai fungsi jarak tetapi lebih merupakan refleksi dari besarnya mutlak. Meskipun penting untuk merawat elastisitas dengan hati-hati karena jenis ini masalah agregasi, ada alasan lagi untuk konsumen berhati-hati ketika mempertimbangkan parameter tersebut.

METODOLOGI

Data yang didapat dari kuesioner adalah data ordinal. Statistik parametrik digunakan untuk menganalisis data yang didapat dari kuesioner, maka data ordinal perlu diubah menjadi data interval. Skala ordinal sebelumnya diubah dulu menjadi skala interval melalui *Method Of Successive Interval* (Metode Interval Berurutan). Menurut Sugiyono (2003:145), statistik parametrik mempunyai kekuatan lebih daripada statistik non parametrik, bila asumsi yang mendasari dapat terpenuhi.

Data ordinal adalah data yang berbentuk peringkat untuk menentukan kualitas dan berfungsi untuk membedakan respon. Sedangkan data interval adalah data yang memiliki peringkat, dapat memperlihatkan jarak, dan tidak memiliki nilai nol mutlak, tetapi titik nol tersebut ditentukan berdasarkan perjanjian.

Untuk menjawab rumusan masalah dalam penelitian ini, maka teknik analisa data yang digunakan adalah:

a.) Statistik deskriptif

Untuk menjelaskan nilai mean, median, modus atas penilaian responden pengguna layanan penerbangan di Bandara Tunggal Wulung Cilacap.

b.) Analisa Regresi linier berganda

Untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi keputusan penumpang dalam memilih transportasi udara. Persamaan regresi yang digunakan adalah sebagai berikut:

$$Y = b_0 + b_1 X_1 + b_2 X_2 + b_3 X_3 + b_4 X_4 + b_5 X_5$$

Keterangan:

Y = Keputusan Penumpang

X1 = Harga tiket

X2 = Promosi/iklan

X3 = Pelayanan dan kenyamanan

X4 = Keamanan dan keselamatan penumpang

X5 = Waktu tempuh

X6 = Kelompok referensi

b0 = Konstanta

b1, b2, b3, b4, b5 = koefisien regresi

Lokasi yang diambil untuk penelitian ini adalah Kabupaten Cilacap yaitu dengan cara melakukan wawancara terhadap 100 orang responden sampel acak yang pernah melakukan perjalanan dengan menggunakan angkutan udara

Alat penelitian yang digunakan untuk menunjang penelitian ini yaitu kuesioner survai yang memuat pertanyaan-pertanyaan mengenai tanggapan penumpang penyelenggaraan angkutan udara di Kabupaten Cilacap.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Potensi Wilayah

Cilacap merupakan kabupaten dan wilayah terluas di Provinsi Jawa Tengah. Luas wilayahnya sekitar 6,6% dari total wilayah Jawa Tengah. Cilacap memiliki sebuah lapangan terbang perintis "Tunggal Wulung" Hal ini cukup beralasan, sebab kabupaten Cilacap memiliki potensi yang cukup besar dalam berbagai sektor seperti sektor pertanian, perkebunan, industri, perdagangan, perikanan dan khususnya potensi di sektor pariwisata. Dengan adanya potensi di berbagai sektor, maka keberadaan bandara sangat perlu untuk dikembangkan, agar dapat melaksanakan pembangunan ekonomi yang memadai bagi warga Cilacap.

Bandara Tunggal Wulung menyimpan potensi yang

sangat besar, selain sebagai satu-satunya bandara komersial di wilayah Barlingmascakep (Purbalingga, Banyumas, Cilacap dan Kebumen), banyak kalangan masyarakat yang menghendaki Tunggul Wulung bisa dijadikan bandara keberangkatan maupun kepulangan para TKI. Potensi lain adalah Cilacap dan sekitarnya merupakan daerah industri yang sangat memungkinkan banyaknya pengguna jasa angkutan udara. Ini didukung dengan adanya industri besar di Cilacap seperti Pertamina, Holcim, PLTU, Bogasari, Pabrik gula rafinasi dan Pelabuhan Indonesia III Tanjung Intan.

2. Kondisi Penerbangan di Bandara Tunggul Wulung

Bandara Tunggul Wulung semula dimiliki Pertamina, sekarang dikelola oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara memiliki panjang landasan 1.400 meter, lebar 30 m, dan tempat parkir pesawat berukuran 90x125 meter, saat ini hanya mampu didarati pesawat jenis Fokker 27 (www.jawatengah.go.id). Lalu lintas pesawat udara di Bandara Tunggul Wulung pada tahun 2004-2009 dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1. Lalu Lintas Pesawat Udara Di Bandara Tunggul Wulung Pada Tahun 2004-2009

No	Tahun	Lalu Lintas Pesawat Udara (Penerbangan)	
		Datang/Arrival	Berangkat/Departure
1	2004	182	182
2	2005	237	237
3	2006	376	376
4	2007	60	60
5	2008	53	53
6	2009	109	109
7	2010	376	376
8	2011	652	652

Sumber: www.jateng.bps.go.id dan Bandara Tunggul Wulung

Dari tabel tersebut terlihat peningkatan jumlah penerbangan dari tahun 2004 sampai dengan tahun 2006, namun pada tahun 2007 hingga 2008 terjadi penurunan jumlah penerbangan dan pada tahun 2009 hingga 2011 terus meningkat lagi. Penurunan jumlah penerbangan terjadi karena pada tahun 2007 – 2008 di Bandara Tunggul Wulung hanya diterbangi oleh penerbangan *charter* saja. Hal ini juga tidak berbeda jauh dengan jumlah penumpang di Bandara Tunggul Wulung yang dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 2. Jumlah Penumpang Di Bandara Tunggul Wulung

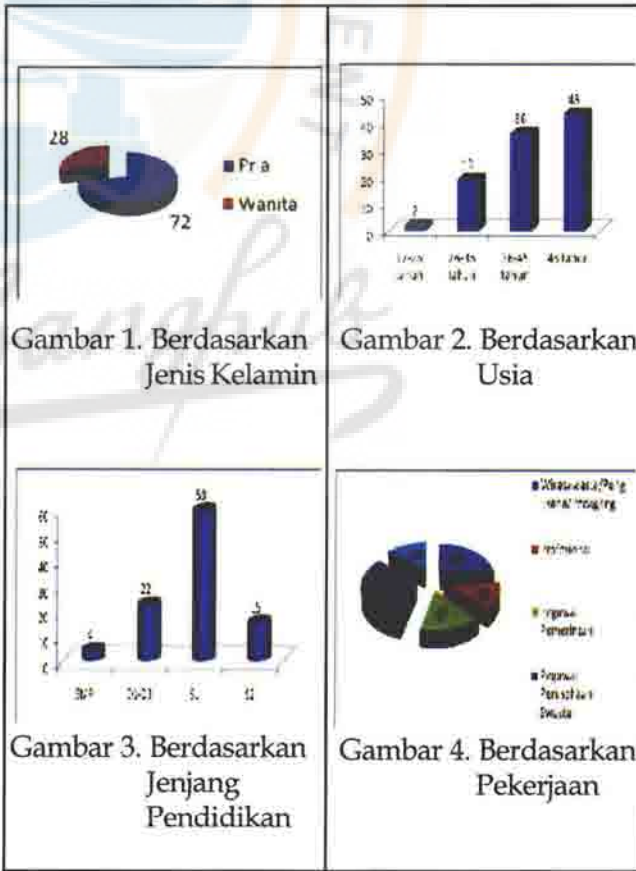
No	Tahun	Penumpang (Orang)	
		Datang/Arrival	Berangkat/Departure
1	2004	1325	1224
2	2005	3764	5095
3	2006	7082	6311
4	2007	554	426
5	2008	125	113
6	2009	245	268
7	2010	2246	1518
8	2011	5015	4862

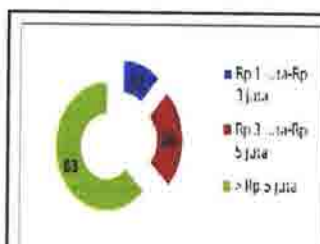
Sumber: www.jateng.bps.go.id dan Bandara Tunggul Wulung

Tabel di atas menunjukkan bahwa jumlah penumpang dari tahun 2004-2006 di Bandara Tunggul Wulung mengalami pertumbuhan penumpang yang cukup tinggi. Pada tahun 2007 seiring dengan penurunan pergerakan pesawat di Bandara Tunggul Wulung, maka terjadi penurunan jumlah penumpang juga. Pada tahun 2010 dan 2011 jumlah penumpang di Bandara Tunggul Wulung meningkat dikarenakan bandara tersebut mulai diterbangi oleh penerbangan berjadwal (*Susi Air*).

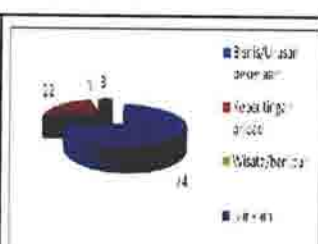
Analisis Data

1. Deskripsi Karakteristik Responden

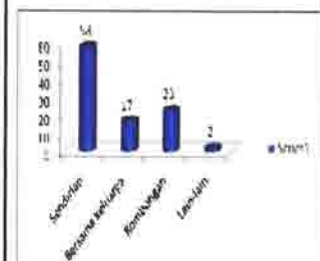




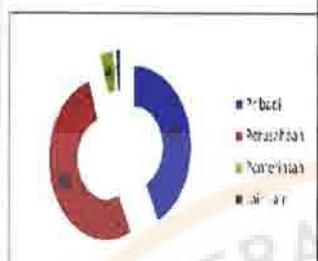
Gambar 5. Berdasarkan Jumlah Pendapatan



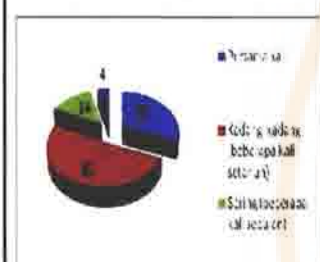
Gambar 6. Berdasarkan Tujuan Perjalanan



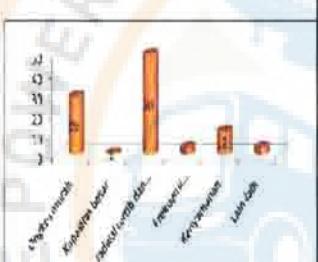
Gambar 7. Berdasarkan Sifat Perjalanan



Gambar 8. Berdasarkan Penanggung jawab Perjalanan



Gambar 9. Berdasarkan Frekuensi Perjalanan



Gambar 10. Berdasarkan Harapan Responden

2. Tanggapan Responden Terhadap Faktor-Faktor Penyebab Penurunan Jumlah Penumpang

Penelitian ini meneliti faktor-faktor penyebab penurunan penumpang di bandar udara Tunggul Wulung Cilacap yang kemudian dieksplorasi dari faktor-faktor yang mempengaruhi penumpang dalam menggunakan moda angkutan udara, maka hasil pengolahan data tersebut dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 3. Tanggapan Responden Terhadap Keputusan Menggunakan Moda Angkutan Udara

No	Indikator	STS	TS	N	S	SS
1	Penggunaan angkutan udara sesuai tujuan perjalanan	1%	6%	12%	50%	31%
2	Biaya angkutan udara cukup murah	5%	14%	35%	40%	6%
3	Waktu tempuh angkutan udara ke kota tujuan lebih cepat dari moda angkutan lain	0%	0%	2%	15%	83%
4	Kapasitas angkutan udara besar	4%	14%	41%	40%	1%
5	Jadwal angkutan udara tertib dan konsisten	0%	4%	14%	51%	31%

Sumber: Hasil Analisis

Tabel 4. Tanggapan Responden Terhadap Faktor Harga Tiket

No	Indikator	STS	TS	N	S	SS
1	Harga pengenalan yang ditawarkan memberikan daya tarik kepada konsumen	0%	4%	26%	39%	31%
2	Tarif khusus untuk promosi bisa memberikan penyegaran atas ketertarikan penumpang	0%	0%	14%	38%	48%
3	Potongan tarif yang diberikan maskapai penerbangan memberikan daya tarik kepada konsumen	1%	1%	13%	38%	47%

Sumber: Hasil Analisis

Tabel 5. Tanggapan Responden Terhadap Faktor Promosi/Iklan

No	Indikator	STS	TS	N	S	SS
1	Promosi membentuk identitas maskapai penerbangan sehingga mudah dikenali	0%	1%	7%	46%	46%
2	Promosi menarik kepercayaan dan kesan konsumen kepada maskapai penerbangan	0%	2%	15%	51%	32%
3	Promosi menunjukkan tingkat kualitas dan keandalan suatu maskapai penerbangan	1%	9%	23%	46%	21%

Sumber: Hasil Analisis

Tabel 6. Tanggapan Responden Terhadap Faktor Pelayanan dan Kenyamanan

No	Indikator	STS	TS	N	S	SS
1	Keramahan semua karyawan yang terlibat secara langsung dengan penumpang meliputi: petugas bandara, petugas <i>ticketing</i>	1%	0%	1%	44%	54%
2	Kejujuran dari karyawan meliputi kejujuran dalam pemberian informasi, kejujuran dalam menyelesaikan keluhan penumpang	0%	1%	2%	30%	67%
3	Kemudahan yang diberikan oleh Maskapai Penerbangan dengan pemberian layanan yang telah ditawarkan kepada konsumen	0%	0%	6%	38%	56%
4	Kebersihan terminal bandara	0%	0%	4%	61%	35%
5	Tampilan interior bandar udara	0%	1%	11%	65%	23%

Sumber: Hasil Analisis

Tabel 7. Tanggapan Responden Terhadap Faktor Keamanan dan Keselamatan Penumpang

No	Indikator	STS	TS	N	S	SS
1	Keselamatan penumpang dari bandara sampai ke kota tujuan	0%	1%	7%	68%	24%
2	Keamanan barang bawaan dan bagasi setiap penumpang	0%	0%	11%	48%	41%
3	Keselamatan penumpang didukung pengetahuan karyawan	1%	4%	13%	37%	45%

Sumber: Hasil Analisis

Tabel 8. Tanggapan Responden Terhadap Faktor Waktu Tempuh

No	Indikator	STS	TS	N	S	SS
1	Penggunaan angkutan udara menjadikan waktu tempuh lebih cepat	0%	0%	9%	31%	60%
2	Jadwal keberangkatan dan kedatangan yang tepat waktu	0%	1%	16%	46%	37%
3	Frekuensi penerbangan yang tinggi, sehingga lebih fleksibel mengatur jadwal	1%	0%	20%	53%	26%

Sumber: Hasil Analisis

Tabel 9. Tanggapan Responden Terhadap Faktor Kelompok Referensi

No	Indikator	STS	TS	N	S	SS
1	Orang tua telah menggunakan jasa angkutan udara sejak lama	2%	5%	47%	38%	8%
2	Orang dekat telah menggunakan jasa angkutan udara dalam berbagai kesempatan	1%	3%	15%	53%	28%
3	Orang dekat merekomendasikan untuk lebih menggunakan jasa angkutan udara	0%	4%	48%	39%	9%

Sumber: Hasil Analisis

PENDAHULUAN

MP3EI dilaksanakan untuk mempercepat dan memperkuat pembangunan ekonomi sesuai dengan keunggulan dan potensi strategis wilayah masing-masing. Percepatan dan perluasan pembangunan dilakukan melalui pengembangan 8 program utama yang terdiri atas 22 kegiatan ekonomi utama.

Koridor Ekonomi Papua – Kepulauan Maluku terdiri dari Provinsi Papua, Provinsi Papua Barat, Provinsi Maluku dan Provinsi Maluku Utara. Sesuai dengan konteks pembangunannya, koridor ini merupakan Pusat Pengembangan Pangan, Perikanan, Energi, Dan Pertambangan Nasional. Kegiatan ekonomi utama meliputi Pertanian Pangan – MIFEE, (*Merauke Integrated Food & Energy Estate*), Tembaga, Nikel, Minyak dan Gas Bumi, serta Perikanan.

Dalam rangka mendukung percepatan pembangunan di bumi cenderawasih, pembangunan infrastruktur transportasi darat yang telah ditargetkan dalam program MP3EI diarahkan sebagai upaya penghubung bagi titik – titik pusat lokasi potensial sumber daya alam. Kondisi geografis/topografis di Pulau Papua menjadi hambatan yang besar dalam membangun jalan, sehingga sampai saat ini jaringan jalan yang menghubungkan antar kabupaten/kota masih sangat terbatas. Sebagai contoh kondisi ruas jalan Manokwari-Bintuni belum layak untuk dilayani angkutan umum. Angkutan umum yang melayani trayek ini adalah kendaraan roda empat khusus medan berat. Meski belum layak, namun saat ini sudah puluhan angkutan umum yang melayani route Manokwari-Bintuni dengan mobil ranger atau hartop 4x4 melewati perbukitan dan turunan curam serta sebagian jembatan yang masih darurat. Selain itu yang juga menjadi perhatian adalah keberadaan ojek yang sudah mencapai 4.000-an, sedang kendaraan roda dua bukan angkutan umum.

Pulau Papua dalam konteks MP3EI, terdapat beberapa infrastruktur transportasi darat yang ditargetkan dapat mendukung kegiatan ekonomi, koridor ini merupakan Pusat Pengembangan Pangan, Perikanan, Energi, Dan Pertambangan Nasional. Kegiatan ekonomi utama meliputi Pertanian Pangan – MIFEE, (*Merauke Integrated Food & Energy Estate*), Tembaga, Nikel, Minyak dan Gas Bumi, serta Perikanan. Untuk itu penelitian ini akan melihat sejauhmana ketersediaan sarana dan pelayanan transportasi darat di Papua dalam mendukung koridor ekonomi. Selanjutnya dapat dicermati mana yang menjadi prioritas yang efektif dalam penyediaan sarana dan prasarana transportasi darat.

Tujuan penelitian ini adalah mengetahui dampak pergerakan dengan adanya program MP3EI terhadap kebutuhan pengembangan transportasi darat di Pulau Papua .

TINJAUAN PUSTAKA

Dalam edisi khusus buletin kami tentang Papua yang terbit pada bulan November 2011, DTE <http://www.downtoearth-indonesia.org/id/story/rencana-besar-untuk-papua>, beberapa tantangan di Pulau Papua yang telah diidentifikasi oleh MP3EI adalah tingkat Pendapatan Domestik Regional Bruto (PDRB) yang rendah (walaupun laju pertumbuhannya lebih tinggi dari pertumbuhan rata-rata); kesenjangan tinggi di wilayah tersebut; tingkat investasi rendah, produktivitas sektor pertanian belum optimal (karena fasilitas irigasi yang terbatas), infrastruktur pendukung pembangunan tidak memadai, mobilitas populasi rendah, dan (terutama di Papua) jumlah penduduk rendah.

Hasil penelitian sebelumnya dalam laporan Final Report penyusunan Tatravil Papua Barat Tahun 2012, menyebutkan bahwa jaringan transportasi darat yang merupakan jaringan yang memiliki skala jangkauan pelayanan antar wilayah yang sangat besar, namun keberadaannya juga masih sangat minim. Pelayanan jaringan transportasi darat berupa transportasi jalan hanya dapat dilihat pada pusat-pusat kegiatan, sementara keterhubungannya antar wilayah hanya terdapat di beberapa wilayah, sementara keterpaduan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan baik intra moda maupun antar moda masih sangat terbatas, sehingga mengakibatkan waktu perjalanan dan biaya perjalanan yang cukup tinggi.

Hasil penelitian sebelumnya dalam laporan Final Report penyusunan Tatravil Papua Tahun 2012, menyebutkan bahwa : Jaringan pelayanan dan prasarana transportasi di Provinsi Papua, menunjukkan Jaringan prasarana transportasi jalan yang telah terbangun dapat menghubungkan 18 kabupaten (47,36%), sungai dan danau 10 kabupaten (26,32%), penyeberangan 7 kabupaten (18,42%), laut 19 kabupaten (50%) dan udara sebanyak 34 kabupaten (89,47%). ii) Interaksi antar kabupaten berupa jaringan pelayanan transportasi yaitu transportasi jalan(3,56%), sungai dan danau (1,99%), penyeberangan (2,08%), laut (20,51%), dan udara (11,68%). Pembangunan jaringan pelayanan dan prasarana transportasi di Provinsi Papua mengalami beberapa keterbatasan

menggunakan moda angkutan udara. Hasil analisis regresi dapat dilihat pada tabel 13 :

Tabel 13. Hasil analisis regresi

	B	Std. Error	t	Sig.
(Constant)	-0,777	1,547	-0,502	0,617
Harga Tiket	0,361	0,079	4,547	0,000
Promosi / Iklan	0,268	0,084	3,178	0,002
Pelayanan dan Kenyamanan	0,180	0,064	2,818	0,006
Keamanan dan Keselamatan	0,171	0,074	2,312	0,023
Waktu Tempuh	0,191	0,084	2,260	0,026
Kelompok Referensi	0,196	0,082	2,394	0,019

Berdasarkan tabel 13 diperoleh persamaan regresi sebagai berikut:

$$Y = -0,777 + 0,361 X_1 + 0,268 X_2 + 0,180 X_3 + 0,171 X_4 + 0,191 X_5 + 0,180 X_6 + \hat{a}_i$$

(t=4,547) (t=3,178) (t=2,818) (t=2,312) (t=2,260)
(t=2,394)

F hitung = 23,858

Adjusted R² = 0,581

a. Koefisien Determinasi (R²)

Koefisien determinasi digunakan untuk mengetahui variasi variabel bebas yang terdiri atas faktor harga tiket, promosi/iklan, pelayanan dan kenyamanan, keamanan & keselamatan penumpang, waktu tempuh, dan pengaruh kelompok referensi dalam menjelaskan variasi keputusan menggunakan moda angkutan udara.

Hasil analisis regresi diperoleh koefisien determinasi sebesar 0,581. Hal ini berarti variasi harga tiket, promosi/iklan, pelayanan dan kenyamanan, keamanan & keselamatan penumpang, waktu tempuh, dan pengaruh kelompok referensi mampu menjelaskan variasi keputusan menggunakan moda angkutan udara sebesar 58,1 persen, sedangkan sisanya sebesar 42,9 persen dijelaskan variabel lain yang tidak diteliti.

b. Uji F

Hasil yang telah diperoleh dari analisis regresi linier berganda pada tabel 13 selanjutnya dianalisis pengaruh secara bersama-sama dengan Uji F. Dari hasil Uji F pada tersebut diperoleh F hitung 23,858. (sig = 0,000). Oleh karena signifikansi kurang dari taraf signifikansi 5% (P<0,05), maka dapat dinyatakan bahwa secara bersama-sama faktor harga tiket, promosi/iklan, pelayanan dan kenyamanan, keamanan & keselamatan penumpang, waktu tempuh, dan pengaruh kelompok referensi berpengaruh terhadap keputusan penumpang untuk menggunakan moda angkutan udara.

c. Uji t

1) Faktor harga tiket

Berdasarkan hasil uji t pada tabel 13 diperoleh nilai t hitung faktor harga tiket (X₁) sebesar 4,547. Jadi Nilai t hitung (4,547) > t tabel (1,98), sehingga secara parsial faktor harga tiket (X₁) mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap keputusan penumpang untuk menggunakan moda angkutan udara.

2) Faktor promosi/iklan

Berdasarkan hasil uji t pada tabel 13 diperoleh nilai t hitung faktor pelayanan dan kenyamanan (X₃) sebesar 2,818. Jadi Nilai t hitung (2,818) > t tabel (1,98), sehingga secara parsial faktor pelayanan dan kenyamanan (X₃) mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap keputusan penumpang untuk menggunakan moda angkutan udara.

3) Faktor Pelayanan dan Kenyamanan

Berdasarkan hasil uji t pada tabel 13 diperoleh nilai t hitung faktor pelayanan dan kenyamanan (X₃) sebesar 2,818. Jadi Nilai t hitung (2,818) > t tabel (1,98), sehingga secara parsial faktor pelayanan dan kenyamanan (X₃) mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap keputusan penumpang untuk menggunakan moda angkutan udara.

4) Faktor Keamanan dan Keselamatan

Berdasarkan hasil uji t pada tabel 13 diperoleh nilai t hitung faktor keamanan dan keselamatan (X₄) sebesar 2,312. Jadi Nilai t hitung (2,312) > t tabel (1,98), sehingga secara parsial faktor keamanan dan keselamatan (X₄) mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap keputusan penumpang untuk menggunakan moda angkutan udara.

5) Faktor Waktu Tempuh

Berdasarkan hasil uji t pada tabel 13 diperoleh nilai t hitung faktor waktu tempuh (X₅) sebesar 2,260. Jadi Nilai t hitung (2,260) > t tabel (1,98), sehingga secara parsial faktor waktu tempuh (X₅) mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap keputusan penumpang untuk menggunakan moda angkutan udara.

6) Faktor Kelompok Referensi

Berdasarkan hasil uji t pada tabel 13 diperoleh nilai t hitung faktor kelompok referensi (X₆) sebesar 2,394. Jadi Nilai t hitung (2,394) > t tabel (1,98), sehingga secara parsial faktor kelompok referensi (X₆) mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap keputusan penumpang untuk menggunakan moda angkutan udara.

Pembahasan

1. Tanggapan Penumpang Terhadap Harga Tiket, Promosi/Iklan, Pelayanan dan Kenyamanan, Keamanan dan Keselamatan Penumpang, Waktu Tempuh, dan Pengaruh Kelompok Referensi

Tanggapan responden terhadap tanggapan penumpang terhadap harga tiket, promosi/iklan, pelayanan dan kenyamanan, keamanan dan keselamatan penumpang, waktu tempuh, dan pengaruh kelompok referensi disajikan pada tabel berikut :

Tabel 14. Rata-rata Skor Faktor

Faktor	Minimum	Maximum	Mean	Std. Dev
Keputusan penumpang	2,20	5,00	3,88	0,52
Harga tiket	2,67	5,00	4,20	0,63
Promosi/iklan	2,67	5,00	4,09	0,61
Pelayanan & Kenyamanan	2,40	5,00	4,41	0,45
Keamanan & keselamatan	3,00	5,00	4,22	0,58
Waktu tempuh	3,00	5,00	4,24	0,56
Kelompok referensi	2,00	5,00	3,67	0,59

Hasil penelitian menunjukkan bahwa rata-rata keputusan penumpang untuk menggunakan moda angkutan udara cukup baik yaitu dengan rata-rata 3,88. Dalam membuat sebuah keputusan, penumpang moda angkutan udara dipengaruhi oleh banyak faktor, antara lain tarif angkutan, promosi iklan, pelayanan dan kenyamanan, keselamatan penumpang, waktu tempuh, dan pengaruh kelompok referensi.

Hasil rata-rata harga tiket angkutan udara sebesar 4,20. Hasil tersebut mengindikasikan bahwa tarif angkutan udara sudah sesuai dengan keinginan penumpang. Hasil rata-rata promosi iklan moda angkutan udara sebesar 4,09, hasil ini mengindikasikan bahwa maskapai penerbangan mampu melakukan promosi dengan baik. Hasil rata-rata pelayanan dan kenyamanan angkutan udara sebesar 4,41. Hasil ini mengidentifikasi bahwa kenyamanan bandar udara dan pelayanan yang dilakukan oleh karyawan bandar udara sudah baik dan dapat memberikan andil dalam penumpang membuat keputusan menggunakan moda angkutan udara. Hasil rata-rata keselamatan penumpang angkutan udara sebesar 4,22. Hasil ini menunjukkan bahwa keselamatan penumpang dari bandara sampai kota tujuan sangat mempengaruhi keputusan penumpang moda angkutan udara. Hasil rata-rata waktu tempuh angkutan udara sebesar 4,24. Hasil ini menunjukkan bahwa waktu tempuh cepat, jadwal keberangkatan dan kedatangan yang tepat waktu, serta frekuensi yang tinggi sangat berpengaruh pada keputusan

penumpang menggunakan moda angkutan udara. Hasil rata-rata pengaruh kelompok referensi angkutan udara baik yaitu sebesar 3,67. Informasi yang diberikan lewat orang ke orang (*word of mouth*) akan memudahkan dan mempercepat penyebaran informasi ke konsumen lainnya.

2. Pengaruh Harga Tiket

Keputusan penumpang untuk menggunakan moda angkutan udara dipengaruhi oleh harga tiket, semakin sesuai harga tiket dengan keinginan penumpang semakin tinggi keputusan konsumen untuk memilih moda angkutan udara. Hal ini sesuai dengan pendapat Button (1996: 40) dalam analisis permintaan perjalanan banyak penekanan pada peran biaya dalam pengambilan keputusan transportasi. Berdasarkan hasil analisis data dapat disimpulkan sebagian besar responden sebanyak 38,3% menyatakan setuju dan 42,0% bahkan menyatakan bahwa faktor harga tiket sangat berpengaruh terhadap pertimbangan responden untuk menggunakan moda angkutan udara.

3. Pengaruh Faktor Promosi/Iklan

Berdasarkan hasil analisis data dapat disimpulkan sebagian besar responden sebanyak 47,7% menyatakan setuju dan 33,0% menyatakan sangat setuju bila faktor promosi menjadi pertimbangan responden dalam memilih moda angkutan udara. Hal ini mengindikasikan bahwa penumpang akan semakin tertarik menggunakan moda angkutan udara jika promosi yang dilakukan maskapai penerbangan mampu memberikan citra yang baik dan efektif.

4. Pengaruh Faktor Pelayanan dan Kenyamanan

Berdasarkan hasil analisis data dapat disimpulkan sebagian besar responden sebanyak 47,6% menyatakan setuju dan 47,0% menyatakan sangat setuju bila faktor pelayanan dan kenyamanan sangat berpengaruh dalam pertimbangan responden untuk memilih moda angkutan udara

5. Pengaruh Faktor Keselamatan Penumpang

Jika dijabarkan secara lebih rinci dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden sebanyak 51,0% menyatakan setuju dan 36,7% menyatakan sangat setuju terhadap faktor keamanan dan keselamatan penumpang sangat mempengaruhi pertimbangan responden untuk memilih moda angkutan udara.

6. Pengaruh Faktor Waktu Tempuh

Berdasarkan faktor waktu tempuh dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden

sebanyak 43,3% menyatakan setuju dan 41,0% menyatakan sangat setuju jika faktor waktu tempuh menjadi aspek penting dalam pertimbangan penumpang untuk memilih moda angkutan udara.

7. Pengaruh Faktor Kelompok Referensi

Secara lebih rinci dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden sebanyak 43,3% menyatakan setuju dan 15,0% menyatakan sangat setuju terhadap faktor kelompok referensi sangat mempengaruhi pertimbangan responden untuk memilih moda angkutan udara.

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis regresi dapat disimpulkan bahwa faktor yang paling dominan mempengaruhi penurunan penumpang moda angkutan udara adalah faktor harga tiket.

B. Saran

Dari kesimpulan diatas, saran yang bisa direkomendasikan hal-hal sebagai berikut :

1. Dengan melihat kesimpulan di atas, maka pihak maskapai penerbangan sebelum menetapkan kebijakan harga, perlu melakukan riset lebih komprehensif dalam menentukan harga tiket moda angkutan udara.
2. Pihak maskapai diharapkan lebih memperbanyak promosi baik menggunakan promosi/iklan media cetak maupun media elektronik. Promosi yang menarik, akan meningkatkan keputusan penumpang dalam membuat keputusan menggunakan moda angkutan udara.

DAFTAR PUSTAKA

- Button, Kenneth J. 1996. *Transport Economics* 2nd Edition. Cambridge: Univercity Press.
- Florian, GHIONEA. 2007. *General Consideration About A Smoothing Process In Urban Transport*. Metalurgia International Vol. XII (2007), No.9.
- Jonni Manurung, Adler Haymans Manurung, Ferdinand Dehoutman Saragih. 2005.

Ekonometrika: Teori dan Aplikasi. Jakarta: Elex Media Komputindo.

Junaedi, Tas'an. 2009. *Identifikasi Potensi Penumpang Moda Pesawat Terbang Rute Bandar Lampung – Jogjakarta Dan Solo*. *Simposium XII FSTPT*, Universitas Kristen Petra Surabaya, 14 November 2009.

Moleong, Lexy. 2006. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.

Nugroho, Riant. 2004. *Kebijakan Publik: Formulasi, Implementasi, dan Evaluasi*. Jakarta: Elex Media Komputindo.

Puspasari, Azizah. 2008. *Analisis Faktor - Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Konsumen Dalam Menggunakan Transportasi Penerbangan Komersial (Studi Kasus Penumpang Rute Solo-Jakarta di Bandara Adisumarmo Surakarta)*. Skripsi Tidak dipublikasikan. Universitas Muhammadiyah Surakarta

Salim, Abbas. 2006. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.

Subarsono. 2006. *Analisis Kebijakan Publik: Konsep, Teori, dan Aplikasi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Sumarwan, Ujang. 2003. *Perilaku Konsumen, Teori dan Penerapannya dalam Pemasaran*. Edisi Pertama. Jakarta: Ghalia Indonesia.

Soediyono Reksoprayitno. 1993. *Pengantar Ekonomi Mikro Perilaku Harga Pasar dan Konsumen*. Jakarta: Gunadarma.

Yavuz, Duvarci., and Mizokami, Shoshi. *A suppressed demand analysis method of the transportation disadvantaged in policy making*. *Transportation Planning & Technology*; Apr 2009, Vol. 32 Issue 2, p187-214.

<http://id.wikipedia.org/wiki/cilacap> diakses tanggal 11 November 2009.

<http://202.146.5.33/ver1/Negeriku/0708/01/011554.htm> diakses tanggal 11 November 2009.

www.jawatengah.go.id. diakses tanggal 11 November 2009.

www.jateng.bps.go.id, 2009 diakses tanggal 11 November 2009.