

Evaluasi Kebijakan Tarif Maskapai Berbiaya Rendah dan Respons Volume Penumpang (Study on Citilink at Hang Nadim Airport)

¹Vovi Oktapiani Harahap, ^{2,*}Syofia Sofatunisa Ramdayani

¹⁾ *Officer of Check in Counter and Boarding Gate*
PT Garuda Angkasa, Batam
vovioktapiani@gmail.com

^{2,*)} *Dosen Prodi Ekonomi Pembangunan*
Universitas Terbuka, Tangerang Selatan
syofia.sofatunisa@ecampus.ut.ac.id

Article history:

Received November 11, 2025

Revised June 17, 2026

Accepted June 23, 2026

Abstract

This study examines the connection between low-cost airline fare policy and passenger volume at Hang Nadim Airport, with Citilink serving as a specific example. The study utilised a mixed-method design, incorporating monthly operational passenger data spanning January 2021 to December 2024, alongside a survey of 100 Citilink passengers, interviews, observations, and document analysis. A simple linear regression model was employed for quantitative analysis, in which fare policy was represented by a dummy variable and monthly passenger volume was the dependent variable. The results show a statistically significant and positive correlation between fare policy and passenger volume, with a coefficient of 6,615.724, a t-statistic of 2.268, and a p-value of 0.028. The average monthly passenger volume during the policy period coded as one was approximately 6,616 passengers higher than that in the reference period, as indicated by this result. The adjusted R-squared value of 0.081 indicates that fare policy accounted for only 8.1% of the variation in passenger volume, implying that seasonal demand, flight frequency, route availability, capacity, and other operational factors also influenced passenger-volume fluctuations. According to the passenger survey, 68% of respondents had negative views about fare increases, and a majority of 72% were dissatisfied with the introduction of baggage charges. Research indicates that competitive fare policies should be complemented by clear disclosure of extra fees and regular assessments of baggage-fee policies. The statistical results should be viewed as indicating an association rather than a direct causal relationship with fare policy.

Keywords: low-cost carrier; fare policy; passenger volume; dummy regression; air transportation

Pendahuluan

Transportasi udara memainkan peran penting dalam meningkatkan konektivitas antar daerah, terutama di negara kepulauan seperti Indonesia yang memiliki karakteristik geografis yang kompleks. Keberadaan jaringan penerbangan mempercepat perputaran orang dan barang, memperluas akses ke pusat ekonomi dan pelayanan publik, dan mengurangi kesulitan akibat jarak antara daerah [1]. Sistem transportasi yang mendukung mobilitas juga terkait dengan aktivitas ekonomi dan sosial karena memungkinkan masyarakat untuk mencapai lokasi pekerjaan, pendidikan, perdagangan, dan kegiatan produktif lainnya [2]. Dalam konteks ini, transportasi udara berperan sebagai bagian dari sistem konektivitas yang memengaruhi perkembangan ekonomi wilayah [3].

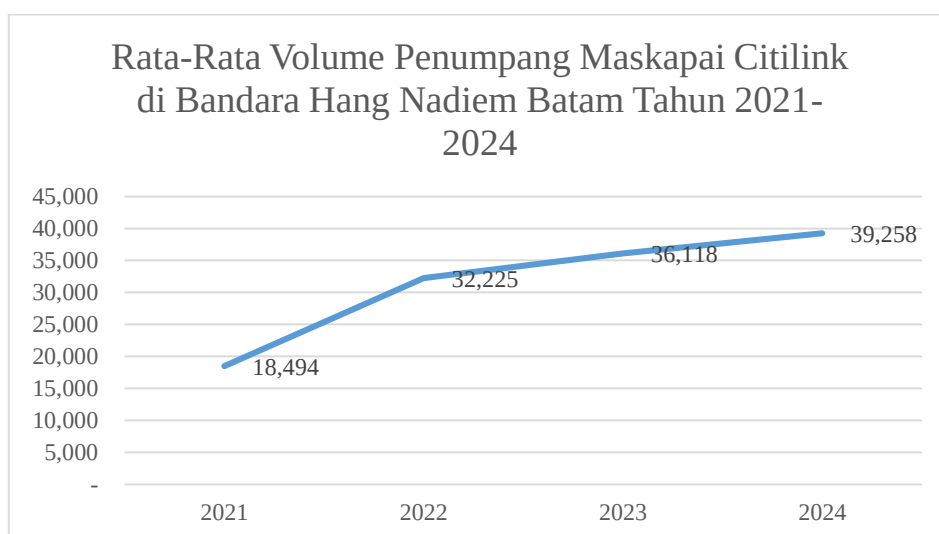
Maskapai berbiaya rendah telah memperluas akses masyarakat terhadap transportasi udara. Model bisnis ini menawarkan struktur layanan yang lebih sederhana daripada maskapai penuh, sehingga biaya operasional dan harga tiket dapat ditekan. Bagi masyarakat yang memiliki sensitivitas tinggi terhadap biaya perjalanan, maskapai berbiaya rendah memberikan alternatif transportasi yang lebih terjangkau. Strategi Citilink sebagai low-cost carrier telah menjadi salah satu faktor yang mendukung keputusan masyarakat untuk menggunakan jasa penerbangan [4]. Harga merupakan faktor kunci yang mempengaruhi minat konsumen untuk melakukan pembelian, rute penerbangan, dan standar layanan yang ditawarkan oleh maskapai [5]. Meskipun demikian, harga dasar tiket bukan satu-satunya komponen biaya yang ditanggung oleh penumpang. Kebijakan bagasi, biaya layanan tambahan, pemilihan kursi, dan ketentuan perubahan jadwal dapat mempengaruhi total biaya perjalanan yang harus dibayarkan. Penelitian tentang bagasi berbayar menunjukkan bahwa

perubahan komponen biaya tambahan perlu dipertimbangkan karena dapat mempengaruhi respons penumpang maskapai berbiaya rendah [6].

Tarif penerbangan tidak sepenuhnya ditentukan oleh pasar, tetapi juga dipengaruhi oleh regulasi pemerintah dan kebijakan operasional maskapai. Penetapan tarif batas atas bertujuan untuk melindungi pengguna jasa dari harga yang terlalu tinggi, sedangkan tarif batas bawah dimaksudkan untuk mencegah persaingan harga yang tidak sehat dan menjaga keberlangsungan operasional serta keselamatan penerbangan. Pada tingkat perusahaan, maskapai menerapkan strategi harga yang beragam, dipengaruhi oleh faktor-faktor seperti rute, waktu pembelian, tingkat permintaan, kapasitas penerbangan, musim perjalanan, dan pilihan komponen layanan penumpang. Dengan demikian, kebijakan tarif merupakan hasil dari interaksi antara regulasi pemerintah, pertimbangan komersial maskapai, dan kondisi permintaan pasar.

Keberhasilan suatu kebijakan publik tidak hanya dapat dinilai dari keberadaan aturan atau keputusan yang telah ditetapkan. Evaluasi kebijakan perlu dilakukan berdasarkan implementasinya dan perubahan yang terjadi setelah kebijakan diterapkan [7]. untuk mengetahui kesesuaian antara tujuan yang diharapkan dan hasil yang terjadi di lapangan. Informasi tersebut dapat digunakan untuk menilai apakah kebijakan perlu dipertahankan, disesuaikan, atau dirumuskan ulang [8]. Evaluasi kebijakan tarif dalam industri penerbangan sangat penting karena perubahan harga dapat mempengaruhi kemampuan masyarakat menggunakan transportasi udara, tingkat permintaan perjalanan, dan jumlah penumpang yang dilayani oleh maskapai.

Gambar 1 memperlihatkan volume penumpang rata-rata Maskapai Citilink di Bandara Hang Nadiem Batam tahun 2021-2024. Citilink melayani sejumlah rute domestik dari Batam, yaitu Jakarta, Pekanbaru, Medan, Palembang, Surabaya, dan Silangit. Keberadaan beberapa rute tersebut menunjukkan peran Citilink dalam mendukung pergerakan penumpang dari dan menuju Batam. Meskipun demikian, data rata-rata volume penumpang selama Januari 2021 hingga Desember 2024 menunjukkan perubahan yang cukup besar. Rata-rata volume penumpang tercatat sebanyak 18.494 orang pada Tahun 2021, meningkat sebesar 74,25% menjadi 32.225 orang pada Tahun 2022, kemudian meningkat sebesar 12,08% pada Tahun 2023 menjadi 36.118 orang dan meningkat Kembali sebesar 8.69% pada Tahun 2024 menjadi 39.258. Kondisi ini menunjukkan terjadi penurunan laju rata-rata volume yang kemungkinan berkaitan dengan kombinasi kebijakan tarif, pola perjalanan musiman, kapasitas penerbangan, serta kondisi permintaan pada masing-masing periode.



Gambar 1. Volume penumpang pesawat Citylink Bandara Hang Nadiem tahun 2021-2024

Sumber: Citylink Hang Nadiem (2025)

Temuan penelitian terdahulu mengenai hubungan tarif dan jumlah penumpang juga belum sepenuhnya konsisten. Amin [9] menemukan bahwa frekuensi penerbangan dan pendapatan per kapita mempengaruhi signifikan jumlah penumpang, sementara tarif penerbangan tidak memiliki pengaruh signifikan. Data tersebut menunjukkan bahwa perubahan jumlah penumpang tidak selalu dapat diprediksi hanya dengan harga tiket. Penelitian Hi dan Rahman [10] serta Fadhila et al. [11] menemukan bahwa kenaikan harga tiket dapat mengurangi minat masyarakat untuk menggunakan jasa penerbangan. Perubahan tarif juga dapat dipengaruhi oleh evaluasi pengguna terhadap layanan yang diterimanya. Hidayat dan Samputra [12] menemukan bahwa tingkat kepuasan masyarakat berbeda sebelum dan setelah penerapan kebijakan kenaikan tarif tiket. Perbedaan hasil tersebut menunjukkan bahwa pengaruh kebijakan tarif dapat dipengaruhi oleh karakteristik bandara, rute penerbangan, segmen penumpang, struktur biaya, serta kondisi pasar yang diteliti.

Beberapa penelitian sebelumnya lebih banyak memfokuskan pada tarif melalui persepsi individu, minat menggunakan jasa penerbangan, atau keputusan membeli tiket. Kajian yang secara khusus menilai kebijakan tarif dan menghubungkannya dengan perubahan jumlah penumpang maskapai berbiaya rendah di bandara regional masih relatif terbatas. Perubahan volume penumpang sering kali dianalisis hanya melalui data kuantitatif tanpa mempertimbangkan informasi lapangan tentang pelaksanaan kebijakan, respons penumpang, dan kondisi pelayanan operasional. Penggunaan data operasional bersama hasil wawancara, observasi, dan dokumentasi dapat memberikan penjelasan yang lebih utuh tentang hubungan antara kebijakan tarif dan jumlah penumpang.

Berdasarkan permasalahan tersebut, penelitian ini bertujuan mengevaluasi kebijakan tarif maskapai berbiaya rendah dan hubungannya dengan jumlah penumpang Citilink di Bandar Udara Hang Nadim. Analisis kuantitatif digunakan untuk mengetahui arah dan signifikansi hubungan kebijakan tarif dengan volume penumpang, sementara itu informasi hasil wawancara, observasi, dan dokumentasi digunakan untuk menjelaskan konteks pelaksanaan kebijakan di lapangan. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi pada evaluasi kebijakan transportasi udara dan menjadi acuan bagi maskapai dalam menyusun strategi tarif yang kompetitif, terjangkau, dan mendukung keberlanjutan jumlah penumpang.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan campuran (*mix-method*), pendekatan campuran adalah dua bentuk pendekatan yang digabungkan yaitu kualitatif dan kuantitatif. Menurut Sugiyono [13], pendekatan campuran yaitu menyatukan dua metode penelitian yakni kualitatif dan kuantitatif ke dalam studi penelitian, sehingga perolehan data lebih relevan, komprehensif, objektif dan reliabel. Menurut Purwono [14], penelitian kuantitatif berfokus pada pengujian hipotesis, yang melibatkan variabel-variabel yang diukur menggunakan instrumen baku, dianalisis melalui prosedur statistik, dan kemudian hasilnya disajikan dalam bentuk angka. Sementara itu, pendekatan kualitatif tidak menekankan generalisasi, melainkan berusaha menemukan dan membangun teori (*grounded theory*), menggunakan manusia (*human instrument*) sebagai instrumen utama, dan mengolah data melalui analisis naratif serta interpretasi makna, bukan melalui perhitungan statistik formal. Dalam pendekatan kuantitatif, Variabel Independen (Variabel X) yang memengaruhi adalah Dummy Kebijakan Tarif dan Variabel Dependen (Variabel Y) yang dipengaruhi adalah volume penumpang selama periode Januari 2021 hingga Desember 2024. Sementara itu, pendekatan kualitatif menganalisis pendapat konsumen mengenai perubahan kebijakan tarif dan bagasi Maskapai Citilink di Bandara Hang Nadim.

Adapun objek dalam penelitian kualitatif ini adalah Maskapai Citilink yang beroperasi di Bandar Udara Hang Nadim Batam. Sementara subjek penelitian adalah konsumen atau penumpang yang menggunakan jasa maskapai tersebut. Populasi dan sampel yang digunakan peneliti adalah para penumpang di Bandar Udara Hang Nadim Batam yang sudah pernah menggunakan maskapai

Citilink sebanyak 100 penumpang. Teknik pengumpulan data pada penelitian ini melalui dokumentasi, wawancara beberapa penumpang (5 orang) dan kuesioner. Sementara itu, teknik analisis data kuantitatif pada penelitian ini yaitu melalui analisis Regresi Sederhana dengan Variabel Independen (Variabel X) yang memengaruhi adalah dummy kebijakan tarif dan Variabel Dependen (Variabel Y) yang dipengaruhi adalah volume penumpang dalam penggunaan transportasi udara, Koefisien Determinasi, Uji t, Uji F dengan menggunakan software EvIEWS 17. Sementara itu, Standard error dikoreksi menggunakan HAC Newey-West untuk memperoleh inferensi yang lebih robust terhadap heterokedastis dan autokorelasi.

Hasil dan Pembahasan

Untuk mengetahui sejauh mana kebijakan tarif berpengaruh terhadap volume penumpang, penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif melalui penyebaran kuesioner kepada pengguna jasa transportasi udara. Data yang diperoleh bertujuan untuk menggambarkan karakteristik responden serta menilai persepsi mereka terhadap berbagai aspek pelayanan maskapai. Identifikasi terhadap karakteristik demografis seperti jenis kelamin, usia, pekerjaan, dan tingkat pendapatan dilakukan guna memahami profil konsumen secara lebih mendalam. Hasil dari pengumpulan data ini diharapkan dapat memberikan gambaran yang komprehensif mengenai persepsi konsumen terhadap perubahan kebijakan tarif maskapai penerbangan.

1. Deskripsi Responden

Survei ini melibatkan 100 penumpang yang pernah menggunakan Citilink di Bandar Udara Hang Nadim. Hasil survei disajikan dalam Tabel 1. Laki-laki memimpin responden dengan persentase 62%, diikuti oleh kelompok usia 26-35 tahun yang mencapai 58%, serta responden yang bekerja sebagai karyawan sebesar 59%. Kelompok terbesar berdasarkan pendapatan bulanan berada pada rentang Rp3.000.000–Rp5.000.000, yang mewakili sekitar 40%. Karakteristik tersebut menunjukkan bahwa survei lebih banyak merepresentasikan penumpang usia produktif dan aktif secara ekonomi. Data survei digunakan dalam penelitian ini untuk menjelaskan penerimaan penumpang terhadap kenaikan tarif, kesesuaian tarif dengan pelayanan, serta penerapan tarif bagasi secara kontekstual.

Tabel 1. Karakteristik Responden Survei

Karakteristik	Kategori dominan	Frekuensi	Persentase
Jenis kelamin	Laki-laki	62	62%
Usia	26–35 tahun	58	58%
Pekerjaan	Karyawan	59	59%
Pendapatan bulanan	Rp3.000.000–Rp5.000.000	40	40%

Sumber: Data Diolah (2025)

2. Hasil Survei Persepsi Penumpang terhadap Implementasi Kebijakan Tarif Citilink

Survei persepsi penumpang maskapai Citilink di Bandara Hang Nadim ini dilakukan untuk mengetahui pendapatan konsumen terhadap perubahan kebijakan yang diterapkan oleh pemerintah. Pengumpulan data dilakukan melalui penyebaran kuesioner kepada 100 responden yang merupakan pengguna layanan Citilink. Aspek yang diteliti meliputi kenaikan tarif tiket dan penerapan tarif bagasi. Survei ini juga menyoroti persepsi pelanggan terhadap kebijakan tarif tiket dan penerapan tarif bagasi, yang menjadi salah satu faktor penting dalam membentuk persepsi nilai terhadap layanan maskapai. Hasil survei ini diharapkan dapat memberikan gambaran menyeluruh mengenai tingkat kepuasan pelanggan Citilink serta menjadi bahan evaluasi dalam upaya peningkatan kualitas pelayanan dan kebijakan tarif yang lebih berorientasi pada kebutuhan serta kenyamanan pengguna jasa penerbangan.

Tabel 2 menampilkan persepsi penumpang tentang dua aspek implementasi kebijakan tarif Citilink. 68% responden memberikan penilaian negatif terhadap kenaikan tarif tiket, dengan 23% menganggapnya sangat tidak perlu dan 45% menganggapnya tidak perlu. Hanya 20% responden yang menganggap kenaikan tarif perlu atau sangat perlu, sementara 12% lainnya merasa ragu. Data tersebut menunjukkan bahwa tingkat penerimaan terhadap peningkatan harga tiket relatif rendah.

Tabel 2. Pendapat Kenaikan Tarif Tiket

Aspek kebijakan yang dinilai	Sangat Negatif	Negatif	Positif	Sangat positif	Ragu-ragu	Total
Kenaikan tarif tiket	23%	45%	10%	10%	12%	100
Penerapan tarif bagasi	26%	46%	11%	11%	6%	100%

Sumber: Data diolah (2025)

Sementara itu, penilaian yang berbeda ditemukan dalam penerapan tarif bagasi. 46% responden menganggap tarif bagasi tidak sesuai, sedangkan 26% menganggapnya sangat tidak sesuai. Dengan demikian, 72% responden memberikan penilaian negatif terhadap penerapan tarif bagasi. 22% responden menganggap tarif bagasi sesuai atau sangat sesuai, sedangkan 6% lainnya tidak yakin. Hasil survei menunjukkan bahwa sebagian besar responden masih memiliki reaksi negatif terhadap kenaikan tarif dan biaya bagasi tambahan.

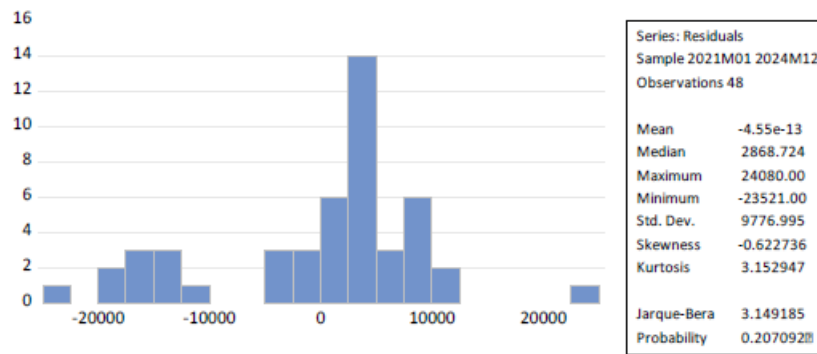
Hasil Estimasi Regresi

Setelah dilakukan pengumpulan data melalui survei dan observasi, tahap selanjutnya adalah melakukan analisis data untuk mengetahui hubungan antara variabel kebijakan dan jumlah penumpang maskapai Citilink di Bandara Hang Nadim. Analisis ini menggunakan metode regresi linier sederhana dengan bantuan program EViews, yang bertujuan untuk mengukur sejauh mana kebijakan yang diterapkan oleh maskapai berpengaruh terhadap volume penumpang yang diproksi dengan jumlah penumpang. Sebelum melakukan analisis regresi, terlebih dahulu dilakukan uji asumsi klasik guna memastikan model regresi memenuhi syarat BLUE (Best Linear Unbiased Estimator), yaitu model yang menghasilkan estimasi terbaik, linear, dan tidak bias. Pengujian ini meliputi uji normalitas, uji multikolinearitas, uji heteroskedastisitas, dan uji autokorelasi. Setelah semua asumsi dasar terpenuhi, analisis dilanjutkan dengan uji regresi, uji koefisien determinasi (R^2), uji parsial (uji t), dan uji simultan (uji F) untuk menguji signifikansi pengaruh variabel kebijakan terhadap jumlah penumpang.

Uji Asumsi Klasik

a. Uji Normalitas

Uji normalitas ini digunakan untuk menguji apakah residual dari model regresi yang tersebar secara normal. Pengujian ini penting karena distribusi normal dari residual akan mempengaruhi validitas uji-t dan uji-F. Hasil uji normalitas yang dilakukan dalam penelitian ini dapat dilihat pada Gambar 1. Dari gambar ini dapat kita lihat bahwa nilai Jarque-Bera sebesar 3.149185 dan nilai probabilitas sebesar 0.207092. Terlihat pada Gambar 2 bahwa sifat residual terdistribusi normalnya terpenuhi.



Gambar 2. Hasil uji normalitas

Sumber: Data diolah, 2025

b. Uji Multikolinearitas

Model penelitian hanya memiliki satu variabel independen, yaitu kebijakan tarif. Dengan demikian, di sini tidak perlu melakukan pengujian multikolinearitas. Multikolinearitas hanya dapat terjadi jika ada dua atau lebih variabel independen yang memiliki hubungan linear yang kuat. Hasil uji multikolinearitas disajikan pada Tabel 3. Korelasi sebesar 0,317 pada tabel menunjukkan hubungan antara kebijakan tarif dan volume penumpang, sehingga tidak dapat digunakan sebagai indikator multikolinearitas.

Tabel 3. Hasil uji multikolinearitas

	Volume Penumpang	Kebijakan
Volume Penumpang	1	0.3171459273185441
Kebijakan	0.3171459273185441	1

(Sumber: Data diolah, 2025)

c. Uji Heteroskedastisitas

Tabel 4 memperlihatkan hasil uji Heteroskedastisitas. Hasil menunjukkan bahwa semua variabel x memiliki nilai probabilitas $> 0,05$ yang menunjukkan tidak terjadi heteroskedastisitas. Disimpulkan bahwa uji Glesjer menunjukkan tidak adanya heteroskedastisitas.

Tabel 4. Hasil uji multikolinearitas

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
KEBIJAKAN	8475383	41387837	0.204780	0.8386

(Sumber: Data diolah, 2025)

d. Uji Autokorelasi

Tabel 5. Hasil Uji Autokorelasi

Durbin-Watson stat	Kriteria
0,498045	$0,498045 < 1.4298 < 1.5776$

Sumber: Data diolah, 2025

Hasil uji autokorelasi dapat dilihat pada Tabel 5. Keluaran menunjukkan bahwa nilai Durbin-Watson (DW) adalah 1.678659. Nilai DW sebesar 0,498045 akan dibandingkan dengan nilai pada table Durbin Watson dengan menggunakan taraf signifikan 5%, dengan 48 observasi dan 1 variabel bebas, menghasilkan (dL) **1.4298** dan (dU) **1.5776**. Nilai DW adalah 0,498045 dalam pengambilan keputusan kriteria sebagai berikut ($du < dw < 4-du$) atau (**1.5776** $>$ 0,498045 $<$ 4-**1.5776**). Nilai Durbin Watson lebih kecil daripada batas bawah engan demikian, residual model menunjukkan adanya autokorelasi positif. Penyebab adanya autokorelasi yang paling mungkin adalah model hanya

menggunakan dummy kebijakan, sementara volume penumpang memiliki tren naik, pola musiman, dan pemulihan mobilitas setelah pandemi.

Tabel 6. Hasil uji HAC Newey West

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	28905.28	3009.890	9.603433	0.0000
KEBIJAKAN	6615.724	3354.987	1.971907	0.0547

Sumber: Data diolah, 2025

Tabel 6 memperlihatkan hasil uji HAC Newey West. Kebijakan tarif memiliki pengaruh positif terhadap volume penumpang dalam tabel ini. Meskipun demikian, setelah standard error dikoreksi menggunakan HAC Newey-West, hubungan tersebut tidak signifikan pada taraf 5% dan hanya menunjukkan signifikansi marginal pada taraf 10%. Oleh karena itu, hasil penelitian menunjukkan adanya indikasi positif perbedaan pada volume penumpang setelah kebijakan, namun bukti statistiknya belum mencukupi untuk menyimpulkan pengaruh yang signifikan pada taraf 5%.

Analisis Regresi

Untuk volume penumpang Y dan kebijakan D , dibuatlah pendekatan hubungan linier

$$Y = C + C_D D \quad (1)$$

di mana C dan C_D adalah konstanta dan koefisien untuk D .

Tabel 7 memperlihatkan hasil dari Uji Regresi *Time Series*. Tabel menunjukkan bahwa persamaan pendekatan yang diperoleh berbentuk

$$Y = 28905.28 + 6615.724 D + e$$

Tabel 7. Hasil estimasi regresi

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	28905.28	1835.170	15.75073	0.0000
KEBIJAKAN	6615.724	2916.891	2.268074	0.0281
R-squared	0.100582	Mean dependent var		31524.00
Adjusted R-squared	0.081029	S.D. dependent var		10309.19
S.E. of regression	9882.695	Akaike info criterion		21.27573
Sum squared resid	4.49E+09	Schwarz criterion		21.35370
Log likelihood	-508.6176	Hannan-Quinn criter.		21.30520
F-statistic	5.144158	Durbin-Watson stat		0.498045
Prob(F-statistic)	0.028065			

Sumber: Data Diolah, 2025

Konstanta C sebesar 28905.28 mengindikasikan bahwa estimasi jumlah penumpang sebelum kebijakan adalah sekitar 28905.28 orang. Sementara itu, Koefisien variabel Dummy KEBIJAKAN adalah positif, yaitu 6615.724. Ini berarti bahwa volume penumpang pada periode setelah penerapan kebijakan tarif lebih tinggi sebesar 6615.724 penumpang dibandingkan periode sebelum kebijakan tarif pada variabel dependen. Jika $D = 1$, maka dengan demikian estimasi jumlah penumpang setelah penerapan kebijakan adalah sekitar 35.521.004 penumpang.

a. Koefisien Determinasi

Tabel 8 memperlihatkan hasil estimasi regresi linier yang dilakukan di sini. Hasil pada output Eviews menunjukkan adjusted R2 sebesar 0.081029, menunjukkan 8,10% variasi volume penumpang dapat dijelaskan oleh variabel Kebijakan.

Tabel 8. Hasil estimasi regresi untuk koefisien determinasi

Adjusted R-Squared 0.081029

Sumber: Data diolah, 2025

b. Uji t (t Statistik)

Hasil Uji Statistik T didaftarkan pada Tabel 9. Berdasarkan tabel ini, untuk variabel Kebijakan diperoleh nilai koefisien beta 6615.724 dan t hitung 2.268074 dengan probabilitas $(0.0281) < (0,05)$. Kebijakan berpengaruh signifikan terhadap jumlah penumpang.

Tabel 9. Hasil Uji T

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	28905.28	1835.170	15.75073	0.0000
KEBIYAKAN	6615.724	2916.891	2.268074	0.0281

Sumber: Data diolah, 2025

c. Uji F (F Statistik)

Hasil Uji F diperlihatkan oleh Tabel 10. Jika nilai probabilitas (p-value) dari statistik F < tingkat signifikansi maka H_0 ditolak dan H_1 diterima. Ini berarti bahwa model regresi secara simultan signifikan, atau dengan kata lain, terdapat satu variabel independen yang berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen. Hasil Uji F dapat dijelaskan dengan nilai F-statistic (5.144158), Prob (F-statistic) 0.028065, dan $\alpha = < 0,05$. Karena $0.028065 < 0,05$, maka keputusan yang dapat disimpulkan bahwa variabel Kebijakan dalam model memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel jumlah penumpang.

Tabel 10. Hasil Uji F

F-statistic	5.144158
Prob (F-statistic)	0.028065

Sumber: Data Diolah, 2025

Pembahasan Pengaruh kebijakan tarif tiket terhadap Volume Penumpang di Bandar Udara Hang Nadim Batam

Berdasarkan hasil olah data yang telah dilakukan, kebijakan tarif tiket berpengaruh positif dan signifikan terhadap jumlah penumpang di Bandar Udara Hang Nadim Batam. Koefisien menunjukkan bahwa terdapat perbedaan sekitar 6616 penumpang lebih banyak jika kebijakan diberlakukan. Berdasarkan Uji t, nilai t hitung variabel kebijakan tarif tiket terhadap Jumlah Penumpang sebesar $2.2681 > T$ tabel 1,678 dan pada tabel di atas variabel kebijakan tarif tiket terhadap variabel jumlah penumpang yaitu nilai signifikansi sebesar $0.0281 < 0,05$. Dapat disimpulkan bahwa kebijakan tarif tiket pesawat murah berpengaruh positif dan signifikan terhadap jumlah penumpang di Bandar Udara Hang Nadim Batam. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian terdahulu yang dilakukan [10] dan [5] bahwa harga tiket berpengaruh secara signifikan. Analisis kuantitatif dan kualitatif menunjukkan bahwa kebijakan tarif memiliki korelasi dengan perubahan volume penumpang, namun korelasi tersebut terjadi dalam konteks yang lebih kompleks. Hasil regresi menunjukkan bahwa rata-rata volume penumpang pada periode setelah kebijakan lebih tinggi dibandingkan periode dasar. Kemampuan variabel kebijakan dalam menjelaskan variasi volume penumpang masih terbatas, sehingga tarif bukan satu-satunya faktor yang menentukan perubahan permintaan.

Selain itu, survei menunjukkan bahwa ada tiga pola persepsi yang berbeda. Sebagian besar penumpang memberikan penilaian negatif terhadap kenaikan tarif. Mayoritas penumpang menilai

bahwa tarif dasar tiket sudah sesuai dengan pelayanan yang diterima. Sebagian besar penumpang memberikan penilaian negatif terhadap tarif bagasi yang diterapkan. Wawancara terhadap beberapa penumpang menunjukkan bahwa ketiga penilaian tersebut tidak saling bertentangan. Penumpang dapat puas dengan layanan dasar yang diberikan, namun mereka tetap keberatan dengan kenaikan harga dan biaya tambahan yang meningkatkan total pengeluaran perjalanan mereka. Hasil wawancara menunjukkan bahwa keputusan menggunakan penerbangan dipengaruhi oleh urgensi perjalanan, ketersediaan rute dan jadwal, musim perjalanan, serta kapasitas penerbangan. Kenaikan volume penumpang yang ditemukan dalam analisis kuantitatif perlu dipahami sebagai hasil interaksi antara kebijakan tarif dan berbagai faktor pasar serta operasional. Temuan *mixed methods* ini menunjukkan bahwa strategi tarif kompetitif harus disertai transparansi biaya, informasi yang jelas tentang bagasi, dan perawatan kualitas layanan.

Kesimpulan

Penelitian ini mengevaluasi hubungan antara kebijakan tarif maskapai berbiaya rendah dan volume penumpang Citilink di Bandar Udara Hang Nadim menggunakan data bulanan dari Januari 2021 hingga Desember 2024. Estimasi menunjukkan bahwa variabel dummy kebijakan tarif memiliki koefisien positif sebesar 6.615,724. Hal ini menunjukkan bahwa rata-rata volume penumpang pada periode setelah kebijakan sekitar 6.616 penumpang per bulan lebih tinggi daripada periode sebelum kebijakan. Namun, setelah standard error dikoreksi menggunakan metode HAC Newey–West, diperoleh nilai probabilitas sebesar 0,0547. Dengan demikian, hubungan tersebut tidak signifikan secara statistik pada taraf 5%, tetapi masih menunjukkan signifikansi marginal pada taraf 10%. Model tersebut hanya menjelaskan sekitar 8,10% variasi volume penumpang karena nilai R-squared yang disesuaikan (adjusted R²) sebesar 0,081. Perubahan volume penumpang yang signifikan masih dipengaruhi oleh berbagai faktor, termasuk musim perjalanan, frekuensi penerbangan, kapasitas kursi, ketersediaan rute, kebutuhan perjalanan masyarakat, dan kondisi operasional penerbangan. Kenaikan volume penumpang tidak sepenuhnya dapat diakibatkan oleh kebijakan tarif. Hasil survei menunjukkan bahwa sekitar 68 dari 100 penumpang memberikan penilaian negatif terhadap kenaikan tarif tiket dan 72 dari 100 memberikan penilaian negatif terhadap penerapan tarif bagasi. Hasil wawancara memperkuat temuan dengan menunjukkan bahwa penumpang dapat menerima kualitas pelayanan dasar, namun mereka tetap keberatan terhadap kenaikan harga dan biaya tambahan yang meningkatkan keseluruhan pengeluaran perjalanan. Kebijakan tarif secara keseluruhan memiliki hubungan positif dengan volume penumpang, meskipun kekuatan bukti statistiknya masih terbatas [10]. Maskapai harus menjaga tarif yang kompetitif, meningkatkan transparansi tentang komponen harga dan biaya bagasi, serta memberikan informasi yang jelas sebelum proses pembelian tiket. Evaluasi kebijakan tarif harus mempertimbangkan faktor musiman, kapasitas penerbangan, frekuensi penerbangan, serta karakteristik kebutuhan perjalanan penumpang.

Daftar Pustaka

- [1] Mulyono, T. 2023. *Pengantar Transportasi*. Deepublish.
- [2] Schafer, A. 1998. The global demand for motorized mobility. *Transp. Res. Part A Policy Pract.*, vol. 32, no. 6, pp. 455–477.
- [3] Jaya, W. K. 2021. *Ekonomi Kelembagaan: Studi Kasus pada Transportasi Udara*. PT Elex Media Komputindo.
- [4] Nur, S., Hatja, R., and Widagdo, D. 2022. Tiket Pesawat Citilink Di Bandar Udara Haluoleo Kendari Tahun 2021–2022. *J. Kewarganegaraan*, vol. 6, no. 1, pp. 332–337.
- [5] El Johan, F. A. 2024. Pengaruh Kualitas Pelayanan Dan Harga Tiket Terhadap Minat Beli Penumpang Maskapai Garuda Indonesia Di Bandar Udara Internasional SOEKARNO HATTA. *JEBI J. Ekon. dan Bisnis*, vol. 2, no. 4, pp. 1154–1164.

- [6] Raden, A.P., Ambarsari, N.A. 2023. Analysis of the Application of Paid Baggage on the Interests of Lion Air Airline Passengers at Komodo Airport, Labuan Bajo, East Nusa Tenggara. *J. Publ. Ekon. Dan Akunt. (JUPEA)*, vol. 3, no. 3, 329-337.
- [7] Widodo, J. 2021. *Analisis Kebijakan Publik: Konsep dan Aplikasi Analisis Proses Kebijakan Publik*. MNC Publishing.
- [8] Dunn, W. N. 2000. *Pengantar analisis kebijakan publik*. Gadjah Mada University Press.
- [9] Amin, A. P. 2013. Analisis Pengaruh Tarif Penerbangan, Jumlah Penerbangan dan Pendapatan Perkapita dalam meningkatkan jumlah Penumpang. *J. Bisnis Strateg.*, vol. 22, no. 1, pp. 49–66.
- [10] Hi, I., and Rahman, A. 2023. Dampak Kenaikan Harga Tiket Pesawat Udara Terhadap Minat Pengguna Jasa Penerbangan di Bandar Udara Sultan Babullah Ternate. *J. Mhs.*, vol. 5, no. 4, pp. 69–77.
- [11] Fadhila, A., Rinaldi, R. and Chandra, D. 2019. Dampak Kenaikan Harga Tiket Pesawat Udara Terhadap Minat Pengguna Jasa Penerbangan di Bandar Udara International Juanda. *Pros. SNITP (Seminar Nas. Inov. Teknol. Penerbangan)*, vol. 3, no. 3, pp. 1–8.
- [12] Hidayat, F. Z. and Samputra, P. L. 2020. Evaluasi Tingkat Kepuasan Masyarakat Pengguna Maskapai Penerbangan Kelas Ekonomi Sebelum dan Setelah Kebijakan Kenaikan Tarif Tiket. *Akuntabel*, vol. 17, no. 1, pp. 122–132.
- [13] M. Sugiyono. 2008. *Quantitative, qualitative, and R&D research methods*. Alfabeta.
- [14] Purwono, Hasyim, F., Ulya, A. U., Purnasari, N., Juniatmoko, R. 2021. *Metodologi Penelitian (Kuantitatif, Kualitatif dan Mix Method)*. GUEPEDIA.
- [15] Fauziah, W. I. F., Daraja, S. 2022. Pengaruh Kesadaran Merk dan Persepsi Kualitas Terhadap Keputusan Pemakaian Jasa Penerbangan Garuda Indonesia:(Rute 17 Keberangkatan Dari Pontianak). *J. Akuntansi, Ekon. Dan Manaj. Bisnis*, vol. 2, no. 3, pp. 373–386.