



**Pengaruh Pergerakan Pesawat Komersial Terhadap Pergerakan
Penumpang di Bandara Blimbingsari Banyuwangi**

*The Influence of Commercial Aircraft Movement on Passenger Movement at
Blimbingsari Banyuwangi Airport*

Fatmawati Sabur

fatmawati.sabur.fs@gmail.com

Akademi Teknik dan Keselamatan Penerbangan Makassar

ABSTRAK

Kebutuhan sarana transportasi umum merupakan salah satu kebutuhan masyarakat yang terus berkembang sejalan dengan makin meningkatnya taraf kehidupan ekonomi masyarakat. Hal ini dilihat dari peranannya membantu mempercepat pergerakan informasi, barang, penumpang, khususnya dalam sector pariwisata dalam hal ini menarik wisatawan baik domestik maupun mancanegara. Dari ketiga jenis transportasi yang ada yaitu darat, laut, udara maka transportasi udara merupakan pilihan tepat untuk efektivitas dan efisiensi waktu, karena dapat menjadi solusi dari problematika jarak tempuh jauh dalam waktu, karena dapat menjadi solusi dari problematika jarak tempuh dalam waktu relative singkat. Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui seberapa besar tingkat frekuensi penerbangan dan volume pergerakan penumpang pesawat terbang di Bandara Blimbingsari Banyuwangi. Penelitian ini merupakan penelitian non eksperimen dalam bentuk studi kasus terhadap pelayanan lalu lintas udara, menggunakan metode deskriptif dan kuantitatif melalui kajian data pergerakan penumpang dan pergerakan pesawat komersil di bandar udara Blimbingsari Banyuwangi. Dalam penelitian ini analisis deskriptif berisi tentang data pergerakan pesawat komersial dan penumpang pesawat terbang yang terjadi di Bandara Banyuwangi kurun waktu 2013-2018. Hasil analisis deskriptif dari penelitian dapat diketahui dari pengamatan terhadap data yang diperoleh selama penelitian.

Kata kunci: pergerakan; pesawat komersial; penumpang

ABSTRACT

The need of public transportation is one of the communities needs that continue to grow in line with the increasing standard of economic life community. It shown on the role which the help movement acceleraeration of information, goods, passengers, and especially in the tourism sector in order to attract tourists both domestic and foreign. of the three types of transportation that is land, sea, and air, by using air transportation is the right choice for the effectiveness and time efficiency, because it can be a solution of the problem of distance traveled in a relatively short time. The aim of this research is to find out how much the level of flight frequency and the volume of movement of airplane passengers at Blimbingsari Airport, Banyuwangi. This research is a non-experimental study, in the form of case studies of air traffic services, using descriptive and quantitative methods through the study of passenger movement data and the movement of commercial aircraft at the Blimbingsari airport in Banyuwangi. In this research, descriptive analysis contains data on the movement of commercial airplanes and passengers which

occurred at Banyuwangi Airport in the period 2013-2018. Descriptive analysis of the results of the study can be known from observations of the data obtained during the study.

Keywords: movement; commercial aircraft; passengers

1. PENDAHULUAN

Kebutuhan sarana transportasi umum merupakan salah satu kebutuhan masyarakat yang terus berkembang sejalan dengan makin meningkatnya taraf kehidupan ekonomi masyarakat. Adanya peningkatan kebutuhan sarana transportasi tidak lepas dari keinginan masyarakat untuk mendapatkan sarana transportasi yang baik dengan kriteria aman, cepat, murah, dan nyaman. Perubahan-perubahan selera yang terjadi dalam pemilihan jenis sarana angkutan tidak lepas pula dari adanya perkembangan sosial ekonomi masyarakat serta kemajuan teknologi (Murti B., 2003).

Untuk itu diperlukan suatu sarana transportasi yang lebih banyak jumlahnya dan dapat memenuhi kebutuhan masyarakat akan transportasi yang aman dan cepat dengan disertai pelayanan yang memadai. Sekarang ini, angkutan transportasi udara merupakan salah satu alat transportasi yang digemari masyarakat dimana di era globalisasi yang serba cepat ini laju pergerakan (mobilitas) masyarakat dari satu tempat ke tempat lain sangatlah tinggi. Ini juga disertai pada kenyataan bahwa jalur udara memiliki peran strategis dalam pembangunan nasional karena Indonesia adalah negara kepulauan yang dikelilingi oleh wilayah laut yang sedemikian luas.

Realita membuktikan bahwa arus peredaran barang dan manusia makin tergantung pada angkutan udara karena daya angkutnya yang makin besar, dan biaya yang semakin murah. Seperti halnya yang diungkapkan oleh Kansil dan Simarmata (2003: 85), “bahwa dari sisi geografis luas negara kepulauan menjadi

ruang gerak yang baik bagi jenis angkutan udara dengan pesawat terbang”.

Kansil dan Simarmata (2003: 85) menyatakan bahwa jika dilihat dari aspek transportasi, distribusi dengan angkutan udara lebih cepat dan efisien terutama bagi pengangkutan barang, sehingga dengan transpor yang lancar (angkutan udara) dapat menciptakan “spesialisasi” dimana setiap wilayah dapat mengkhususkan kepada produksi terhadap barang dan komoditas yang menjadi unggulan masing-masing daerah, sehingga kebutuhan lainnya dapat di *support* dari daerah lain. Di sisi lain, dengan transpor yang lancar dapat digunakan untuk memperluas daerah pemasaran, yang mana dulunya distribusi barang untuk ke daerah (pulau) lain tidak dapat terjangkau dengan moda angkutan darat maupun laut, sekarang tentunya dapat terjangkau oleh moda angkutan udara.

Dari sisi transportasi, distribusi lewat udara lebih cepat dan efisien ke seluruh dunia. Di samping penumpang, muatan kargo menjadi primadona karena di samping pasarnya cukup besar, pertumbuhannya juga cukup tinggi (Nasution, 2003: 42). Dalam perkembangannya, industri penerbangan dalam hal ini perusahaan maskapai penerbangan, Nasution (2003: 42) mengemukakan bahwa industri penerbangan memberikan kontribusi yang cukup besar dalam mendorong pariwisata yang dilaksanakan oleh perusahaan penerbangan serta adanya paket khusus perjalanan dengan wisata merupakan salah satu sumbangsih penerbangan dalam pariwisata.

Ditambahkan pula oleh Nasution (2003: 42) bahwa dari aspek non- ekonomis, industri

penerbangan membawa orang dan bangsanya sekaligus (*flag carrier*). Misalnya Garuda Indonesia sebagai salah satu perusahaan penerbangan nasional yang juga melakukan penerbangan ke luar negeri akan menjadi duta Indonesia di setiap rute penerbangan internasional yang dilaluinya. Perpaduan antara aspek bisnis, prestise dan politis menjadikan bisnis penerbangan menjadi cukup strategis dan menarik. Terkadang timbul masalah apabila perusahaan *flag carrier* menjadi tidak efisien, akan dilikuidasi sulit karena menyangkut harga diri negara sementara bila dibiarkan juga akan timbul problem baru. Di lain pihak kalau *flag carrier*-nya cukup kuat, prestise negara dan bangsa di mata negara-negara lain akan ikut naik.

Dengan semakin berkembangnya teknologi yang berdampak pada kemajuan industri penerbangan menuntut pula kemajuan pada faktor penunjangnya. Dimana faktor penunjang dari industri penerbangan adalah dibutuhkannya sarana dan prasarana yang mempunyai efek, baik langsung maupun tidak langsung, terhadap industri penerbangan.

Salah satu efek langsung dan paling penting yang mempunyai pengaruh terhadap industri penerbangan adalah bandara sebagai tempat pendaratan maupun keberangkatan pesawat terbang serta terminal (*passenger room*) sebagai ruang tunggu bagi keberangkatan dan kedatangan penumpang.

Padahal untuk mendirikan bandara di suatu daerah membutuhkan dana yang tidak sedikit, bahkan hingga bermilyar-milyar rupiah. Hal inilah yang terkadang menjadi kendala bagi kemajuan industri penerbangan karena untuk mendirikan terminal (*passenger room*) dan landasan pacu pesawat terbang di suatu daerah dibutuhkan suatu investasi besar yang bersifat padat modal dan *low yield*. Dibutuhkan pula peran serta pemerintah-pemerintah daerah

dalam hal pembebasan lahan maupun sosialisasi kepada masyarakat di daerah dimana lokasi bandara akan didirikan.

Walaupun begitu ada sisi keuntungan yang lebih besar yang diperoleh dibandingkan kerugian yang didapat apabila bandara dibangun di suatu daerah, yaitu selain sebagai tempat pendaratan maupun keberangkatan pesawat terbang, diharapkan potensi pariwisata, bisnis, dan perdagangan yang dimiliki daerah, dimana bandara didirikan, akan ikut meningkat yang tidak menutup kemungkinan pula industri penerbangan ini bisa sebagai suatu alternatif transportasi yang akan memperingan kepadatan dan kemacetan jalan raya. Manfaat lain dari bandara selain menunjang pariwisata daerah adalah bandara sendiri dapat dijadikan sebagai suatu tempat wisata dimana kebiasaan masyarakat Indonesia yang beramai-ramai mengantar sanak keluarga atau orang terdekat yang akan melakukan ibadah umroh ataupun haji dapat ditangkap sebagai suatu peluang bisnis pariwisata.

Dengan banyaknya peluang bisnis dari berdirinya suatu bandara dan makin tingginya mobilitas masyarakat sekarang ini yang menginginkan segalanya serba cepat serta semakin baiknya pelayanan yang diberikan pihak bandara kepada maskapai penerbangan yang akan singgah membuat para kalangan investor baik dari dalam dan luar negeri menangkap sinyal ini sebagai peluang bisnis yang menjanjikan dimana kemudian mereka berlomba- lomba masuk ke dalam bisnis industri penerbangan di Indonesia.

Ditambahkan pula oleh Syafe'i dan Majid (2003 : 72) bahwa karena mudahnya persyaratan mendirikan perusahaan penerbangan menyebabkan bermunculan perusahaan-perusahaan penerbangan baru. Mengenai hal ini, Kansil dan Simarmata (2003) berpendapat bermunculannya banyak

perusahaan penerbangan swasta yang memasuki industri angkutan udara merupakan dampak dari *entry* bagi *airlines* yang merupakan kebijakan pemerintah dalam hal ini Departemen Perhubungan dalam menyikapi dan mendorong iklim berusaha bagi penanaman modal di dalam negeri dan juga tergambar dalam pola kebijakan angkutan udara nasional yang antara lain disebutkan bahwa kebijakan angkutan udara diarahkan untuk membuka peluang usaha bidang angkutan udara sepanjang layak secara ekonomi dan keuangan, dan guna terpenuhinya kebutuhan angkutan udara ditinjau dari kapasitas, pelayanan, dan dengan harga yang wajar.

Beberapa perusahaan penerbangan baru yang muncul kemudian sebagai reaksi dari gejala tersebut adalah Lion Air, Batavia Air dan Sriwijaya Air, maskapai-maskapai penerbangan ini mewakili maskapai baru nasional sedangkan Air Asia Indonesia serta Silk Air mewakili maskapai baru internasional yang ada di Indonesia.

Kebanyakan dari maskapai-maskapai penerbangan baru ini, baik nasional dan internasional, lebih memilih bergerak ke sektor penerbangan berbiaya murah (*low cost carrier*) karena ini disesuaikan dengan karakteristik dari masyarakat Indonesia yang menginginkan sesuatu yang murah yang disertai dengan pelayanan yang memadai.

Bagi masyarakat sendiri tentunya hal ini sangat menguntungkan, karena tiket penerbangan yang biasanya dianggap sebagai barang mewah karena tarifnya tinggi kini mereka dapat membelinya dengan tarif yang mencapai 50 persen dari tarif sebelumnya (Irfan, 2003 : 79).

Sehingga dengan melihat pesatnya perkembangan Bandara Blimbingsari banyuwangi ini membuat peneliti tertarik untuk mengetahui seberapa besar tingkat

frekuensi penerbangan dan volume (jumlah) pergerakan penumpang pesawat terbang di Bandara Blimbingsari banyuwangi selama ini dan apakah tingkat frekuensi pergerakan pesawat komersial dapat dijadikan sebagai variabel penentu untuk mengetahui tingkat volume pergerakan (lalu lintas) penumpang pesawat penerbangan di masa mendatang apabila digunakan analisis regresi sebagai alat bantu peramalan.

Untuk itulah, berdasar latar belakang diatas, maka penelitian ini mengambil judul : “Pengaruh Pergerakan Pesawat

Terbang Komersial Terhadap Pergerakan Penumpang Di Bandara Blimbingsari banyuwangi.”

TINJAUAN PUSTAKA

1). Manajemen Operasi dan Sistem Operasi

Ada beberapa pendapat dari ahli pakar mengenai definisi dari manajemen operasi. Adapun pendapat-pendapat tersebut, antara lain :

- a. Manajemen operasi (MO) adalah serangkaian kegiatan yang membuat barang dan jasa melalui perubahan dari masukan menjadi keluaran (Render dan Heizer, 2001:2).
- b. Manajemen operasi merupakan manajemen dari suatu sistem transformasi yang mengkonversikan masukan (*inputs*) menjadi keluaran (*outputs*) yang berupa barang atau jasa (Assauri, 2004 : 26).

Adapun pengertian dari sistem operasi adalah suatu keterkaitan unsur-unsur yang berbeda secara terpadu, menyatu dan menyeluruh dalam pentransformasian masukan menjadi keluaran (Assauri, 2004: 26).

Menurut Menipaz (1984: 4-8) sistem operasi dapat dikelompokkan menjadi tiga bagian utama, yaitu input, proses, dan output.

a. Input

Input disini meliputi dua sumber, yaitu:

1) Sumber yang berwujud meliputi:

- Manusia
- Material
- Peralatan

2) Sumber yang tidak berwujud meliputi:

- Informasi
- Modal
- Waktu

b. Proses

Proses disini dapat diklasifikasikan menjadi lima fungsi proses, yaitu:

- 1) Produksi (*production*) merupakan karakteristik utama dari sesuatu yang diciptakan secara fisik, contoh output terdiri dari barang yang membedakan secara fisik (bentuk, isi, dan lain-lain) dari bahan- bahan yang merupakan input dalam sistem operasi. Produksi merupakan hasil dari beberapa perubahan fisik atau merubah bentuk (*form*) dari sumber-sumber yang tersedia.
- 2) Angkutan (*transportation*) merupakan proses pemindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat yang dituju. Sistem operasi transportasi ini dilakukan agar pendayagunaan sumber yang ada dapat digunakan secara maksimal. Sebagai contoh, misalnya seseorang atau barang yang kurang bermanfaat di suatu tempat menjadi lebih bermanfaat atau bahkan sangat bermanfaat di tempat yang lain.
- 3) Persediaan (*supply*) merupakan karakteristik utama dari proses pemindahan kepemilikan barang. Hal ini tidak seperti dalam produksi, dimana output dari suatu sistem operasi secara fisik sama dengan inputnya. Disini tidak ada perubahan fisik, yang ada perubahan kepemilikan dari suatu sumber, dari

satu individu berpindah ke individu yang lain.

- 4) Pelayanan (*service*) merupakan karakteristik utama dalam cara memperlakukan atau menggunakan barang atau orang, terutama dalam hal perubahan keadaan dari suatu sumber. Sebagai contoh, misalnya pasien sakit menjadi sehat, hal ini tidak seperti dalam persediaan, sebab disini keadaan fisik output berbeda dengan inputnya.
- 5) Penyimpanan (*storage*) merupakan karakteristik utama dari proses penggudangan atau pengadaan barang atau orang. Terutama perubahan terhadap tersedianya sumber. Sebagai contoh, kebijaksanaan persediaan bahan baku dalam suatu perusahaan.

c. Output

Output dari sistem operasi ada dua, yaitu tidak berwujud dan berwujud. Sebagai contoh untuk output yang tidak berwujud, antara lain: sembuhnya pasien dari rumah sakit, menghukum atau membebaskan seseorang dalam sistem peradilan, pemindahan tempat bagi orang atau barang, memberikan tempat istirahat tamu di hotel, menyampaikan pesan dalam periklanan perusahaan, dan menghibur konsumen dalam suatu acara hiburan. Sedangkan contoh untuk output yang berwujud, antara lain: logam, listrik, pakaian, bangunan, makanan, perkakas listrik dan lain-lain. Output yang berwujud meliputi bagian-bagian yang saling melengkapi. Sebagai contoh adalah kain untuk pakaian dan Output

logam yang dirubah menjadi perkakas listrik. Dengan demikian output tidak dapat memberi kepuasan keinginan konsumen selama barang- barang tersebut dalam kepemilikan konsumen. Demikian pula barang mungkin memerlukan suatu jasa,

contohnya adalah sarana transportasi untuk meraih konsumen. Ini bisa membuktikan akan dua hal. Pertama, sedikit perusahaan akan menyediakan hanya barang atau jasa saja. Kebanyakan akan menyediakan keduanya. Sebab selain barang (produk) yang diterima, konsumen juga menginginkan suatu pelayanan yang baik, baik dalam pembelian maupun jaminan (setelah penjualan/*after sales service*). Kedua, sumber-sumber yang ada dalam organisasi akan dimanfaatkan untuk menciptakan barang-barang dengan kualitas terbaik beserta pelayanannya.

Menurut Assauri (2004: 27), keluaran yang dihasilkan oleh suatu sistem produksi dan operasi dari industri barang adalah merupakan hasil konversi atau transformasi. Sedangkan keluaran yang dihasilkan oleh suatu sistem produksi dan operasi dari industri jasa dapat merupakan jasa primer dan jasa-jasa lainnya. Seperti halnya dengan keluaran yang dihasilkan dari industri penerbangan dapat berupa jasa primernya adalah pengangkutan atau transportasi, sedangkan jasa-jasa lainnya dapat berupa jasa pemesanan tiket (*reservation*) hotel dan biaya muatan (*freight*) penerbangan.

2). Pengertian Manajemen Operasi Jasa

Untuk mempelajari tentang manajemen operasi jasa maka kita tidak dapat lepas dari arti sebuah manajemen jasa. Menurut Jasfar (2005 : 98), manajemen jasa adalah pendekatan manajemen dalam bisnis jasa, di mana aplikasi dari prosedur maupun prinsip-prinsip manajemen disesuaikan dengan sifat-sifat jasa dan sifat-sifat persaingan jasa.

Untuk dapat memahami apa saja yang termasuk ke dalam kegiatan-kegiatan manajemen jasa, Gronroos (dalam Jasfar, 2005 : 98) memberikan definisinya tentang manajemen jasa (*service management*). *Service management* adalah beberapa kegiatan yang meliputi beberapa hal berikut ini.

- a. Untuk memahami manfaat yang diperoleh konsumen atas jasa yang ditawarkan dan bagaimana jasa tersebut atau bersama-sama dengan barang fisik lainnya meningkatkan kegunaan atau kinerjanya.
- b. Untuk memahami bagaimana cara organisasi (personelnya, teknologi maupun sumber daya fisiknya, sistem dan pelanggannya) mampu menghasilkan dan menyampaikan jasa atau kualitas jasa yang diharapkan.
- c. Untuk memahami bagaimana seharusnya mengembangkan dan mengelola organisasi, sehingga kegunaan ataupun kualitas yang diharapkan konsumen itu dapat terpenuhi (tercapai).
- d. Untuk menjadikan organisasi berfungsi dengan baik, sehingga kegunaan atau kualitas itu terpenuhi dan tujuan pihak-pihak yang berkepentingan (konsumen, organisasi, masyarakat maupun pihak-pihak lain yang terlibat) dapat dipenuhi (dipuaskan).

3). Pengertian Transportasi dan Sistem Transportasi

Menurut pendapat Salim (2004 : 6-7), transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi terlihat ada dua unsur yang terpenting, yaitu :

- a. Pemindahan/pergerakan (*movement*),

b. Secara fisik mengubah tempat dari barang (komoditi) dan penumpang ke tempat lain.

Sistem transportasi terdiri atas angkutan muatan (barang) dan manajemen yang mengelola angkutan tersebut (Salim, 2004 :8-9).

a. Angkutan Muatan

Sistem yang digunakan untuk mengangkut barang-barang dengan menggunakan alat angkut tertentu dinamakan moda transportasi (*mode of transportation*). Dalam pemanfaatan transportasi ada tiga moda yang dapat digunakan yaitu :

- Pengangkutan melalui laut (*sea transportation*).
- Pengangkutan melalui darat (kereta, bis, truk).
- Pengangkutan melalui udara.

Tiap moda transportasi mempunyai sifat dan karakteristik yang berbeda antara yang satu dengan yang lain.

b. Manajemen

Manajemen sistem transportasi terdiri dari dua kategori :

- 1) Manajemen pemasaran dan penjualan jasa angkutan Manajemen pemasaran bertanggung jawab terhadap pengoperasian dan perusahaan di bidang pengangkutan.

Selain itu bagian penjualan berusaha untuk mencari langganan sebanyak mungkin bagi kepentingan perusahaan.

- 2) Manajemen lalu lintas angkutan.

Manajemen lalu lintas bertanggung jawab untuk mengatur penyediaan jasa-jasa angkutan yang mengangkut dengan muatan, alat angkut dan biaya-biaya untuk operasi kendaraan.

4). **Permintaan dan Penawaran Jasa Transportasi**

Oleh Jasfar (2005 : 141-148), strategi yang dapat dilakukan untuk meningkatkan pemanfaatan kapasitas yang tidak terpakai dengan lebih baik melalui penyesuaian (*matching*) antara permintaan dan penawaran pada usaha jasa, yaitu :

a. Beberapa strategi mengelola permintaan usaha jasa

- 1) Mengelompokkan permintaan (*partitioning demand*).
- 2) Menawarkan insentif harga (*offering price incentive*).
- 3) Melakukan promosi pada waktu permintaan sepi (*promoting off- peak demand*).
- 4) Mengembangkan atau menawarkan jasa pelengkap lainnya (*developing complementar services*)
- 5) Penggunaan sistem pesanan dan penanganan masalah kelebihan pesanan (*using reservation and handling the overbooking problems*).

b. Beberapa strategi mengelola penawaran usaha jasa

- 1) Menggunakan jadwal sif kerja harian (*daily workshift scheduling*), misalnya memperkirakan jumlah permintaan (*forecast demand*), mengganti jam kerja operator, membuat jadwal kerja, dan lain-lain.
- 2) Menggunakan jadwal kerja mingguan (*weekl workshift scheduling*).
- 3) Meningkatkan partisipasi konsumen (*increasing customer participation*) dalam proses jasa (produksi).
- 4) Menyesuaikan kapasitas (*creating adjustable capacity*).
- 5 Saling berbagi kapasitas (*sharing capacity*).
- 6) Mempekerjakan karyawan untuk beberapa jenis pekerjaan (*cross training capacity*).

7) Menggunakan tenaga paruh waktu (*using part-time employees*).

8) *Yield management*

Yield management adalah strategi yang bertujuan untuk mendapatkan keuntungan maksimal dengan mengakomodasikan beberapa strategi, seperti kombinasi dari sistem reservasi, *overbooking*, dan *partitioning demand*.

Sedangkan menurut Salim (2004 : 15-18), strategi untuk mengetahui jumlah permintaan dan penawaran jasa transportasi, antara lain :

a. Segi Permintaan (*Demand*)

Untuk mengetahui berapa jumlah permintaan akan jasa angkutan sebenarnya (*actual demand*) perlu dianalisis permintaan akan jasa-jasa transportasi sebagai berikut :

- 1) Pertumbuhan penduduk
- 2) Pembangunan Wilayah dan Daerah
- 3) Perdagangan Ekspor dan Impor
- 4) Industrialisasi
- 5) Transmigrasi dan penyebaran penduduk
- 6) Analisis dan proyeksi akan permintaan jasa transportasi

Peralatan analisis dan proyeksi, untuk mengetahui berapa permintaan (*demand analysis*) yang dibutuhkan.

Secara makro dapat digunakan untuk mengetahui total permintaan akan jasa transport.

· Analisis rasio (*ratio analysis*)

Dengan analisis rasio yaitu membandingkan antara kebutuhan dan penyediaan jasa-jasa transportasi setiap bulan, kuartal dan tahun, bisa diketahui pertambahan, penurunan, permintaan akan jasa-jasa angkutan termaksud.

· Pendekatan secara matematis

Analisis secara matematis hasilnya akan lebih baik daripada metode analisis rasio, karena dalam hal ini digunakan rumus- rumus matematika

statistik. Salah satu cara yang dapat kita gunakan ialah dengan “Analisis Garis Regresi” (*Regression Analysis*).

b. Segi Penawaran (*Supply*)

Penyediaan jasa-jasa transportasi untuk memenuhi kebutuhan masyarakat ada kaitannya dengan permintaan akan jasa transportasi secara menyeluruh.

Dari segi penawaran jasa-jasa angkutan dapat dibedakan dari segi :

- 1) Peralatan yang digunakan
- 2) Kapasitas yang tersedia
- 3) Kondisi teknis alat angkut yang dipakai
- 4) Produksi jasa yang dapat diserahkan oleh perusahaan angkutan
- 5) Sistem pembiayaan dalam pengoperasian alat pengangkutan

5). Karakteristik Perusahaan Angkutan Udara

Pengelolaan perusahaan angkutan udara membutuhkan keahlian, cara, dan seni tersendiri. Hal ini disebabkan perusahaan angkutan udara mempunyai fungsi dan karakteristik yang cukup berbeda dengan perusahaan angkutan moda transportasi lainnya, mulai dari pendirian, pengoperasian, permodalan, dan manajemen.

Menurut Salim (2004 : 102-103), fungsi angkutan udara yang membedakan dengan fungsi angkutan moda transportasi lainnya adalah

- a. Penyediaan jasa angkutan udara serta meningkatkan pelayanan.
- b. Peningkatan armada/pesawat udara serta menjaga keselamatan penumpang selaku pemakai jasa.
- c. Pengembangan jasa-jasa angkutan udara atas dasar pertumbuhan ekonomi (*rate of growth*)

Penelitian Terdahulu

Penelitian mengenai manajemen jasa transportasi sudah pernah dilakukan sebelumnya. Penelitian-penelitian tersebut umumnya menganalisis banyak hal yang tentunya disesuaikan dengan keinginan peneliti dan pokok permasalahan yang diangkat. Penelitian-penelitian terdahulu tersebut yang akan diangkat disini adalah penelitian terhadap suatu perusahaan jasa transportasi, dimana penggunaan analisis regresi sangatlah penting untuk digunakan sebagai alat analisis yang bertujuan sebagai alat bantu dalam proses pengambilan keputusan dan peramalan untuk mengetahui hasil di masa mendatang, untuk mengetahui keterkaitan antar variabel, dan jawaban terhadap penelitian itu sendiri.

Seperti penelitian yang dilakukan oleh Ahmad (2002) dengan mengambil judul “Aplikasi Statistik Dalam Penelitian Transportasi”. Disini Ahmad menulis tentang statistik yang berperan sebagai alat bantu dalam proses pengambilan keputusan. Dalam penelitiannya tersebut dia membahas beberapa contoh metode statistik yang sering digunakan dalam penelitian. Salah satunya adalah penggunaan alat analisis yaitu analisis regresi sebagai salah satu alat bantu peramalan.

Ahmad menulis bahwa sebelum kita menulis menggunakan teknik analisis regresi dan korelasi, kita harus betul-betul yakin bahwa variabel yang akan kita hitung tersebut secara logika memang mempunyai hubungan, baik positif maupun negatif. Contoh yang diutarakan Ahmad dalam penggunaan analisis regresi sebagai alat untuk mengetahui pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen adalah menghitung seberapa kuat pengaruh kenaikan pendapatan perkapita terhadap jumlah penumpang pesawat penerbangan dalam negeri, dengan

mengambil data antara kurun waktu dari tahun 1988 sampai dengan 2000. Hasil perhitungan dari contoh tersebut adalah bahwa sekitar 95,83 persen dari variasi jumlah penumpang pesawat dalam negeri dipengaruhi oleh pendapatan perkapita penduduk Indonesia, sedangkan sisanya (4,17 persen) dipengaruhi oleh variabel lain ditentukan oleh banyaknya jumlah pergerakan pesawat penerbangan di bandara. Pada mulanya, untuk memperkirakan (meramalkan) permintaan akan penerbangan untuk jasa transportasi udara dilihat dari banyaknya jumlah permintaan penumpang terhadap penggunaan jasa layanan pesawat penerbangan di bandara pada periode waktu sebelumnya.

Jumlah permintaan penerbangan ini didapat dari informasi yang telah disusun oleh pihak bandara yang mana sebelumnya informasi ini didapat dari data periode waktu sebelumnya yang kemudian diolah untuk menjadi suatu informasi yang dapat digunakan untuk meramalkan permintaan penerbangan pada periode waktu mendatang.

Data hasil peramalan permintaan penerbangan tersebut kemudian oleh pihak bandara diinformasikan kepada setiap perusahaan maskapai penerbangan. Informasi ini diberikan kepada setiap perusahaan maskapai penerbangan dengan tujuan untuk menggambarkan seberapa besar permintaan penerbangan pada periode waktu mendatang dilihat dari banyaknya jumlah pergerakan penumpang penerbangan pada periode waktu sebelumnya. Data ini dikeluarkan pihak bandara agar maskapai penerbangan yang sebelumnya telah singgah di bandara tersebut diharapkan menambah frekuensi penerbangannya sedangkan yang belum pernah singgah diharapkan melakukan kegiatan penerbangan (pergerakan pesawat) di bandara tersebut.

Dari uraian di atas tampak tergambar bahwa indikasi terjadinya pergerakan penumpang pesawat penerbangan dipengaruhi oleh adanya pergerakan pesawat penerbangan di bandara. Meskipun sebelumnya, untuk memperkirakan jumlah pergerakan pesawat pada periode waktu mendatang ditentukan oleh seberapa banyak jumlah pergerakan penumpang yang terjadi di bandara pada periode waktu sebelumnya. Sehingga dari pemikiran ini peneliti ingin melakukan penelitian tentang seberapa kuat pengaruh dari jumlah pergerakan pesawat penerbangan (variabel independen) terhadap jumlah pergerakan penumpang pesawat penerbangan di lingkungan bandara (variabel dependen).

2. METODOLOGI

Penelitian yang dilakukan merupakan penelitian ke sebuah instansi pemerintah, dalam hal ini perusahaan BUMN, yaitu PT. (Persero) Angkasa Pura II Cabang Bandara - Blimbingsari banyuwangi yang bergerak dalam industri jasa penerbangan dan *survey* terhadap pengaruh dari banyaknya volume penerbangan pesawat komersial (reguler) terhadap besarnya volume penumpang pesawat udara di Bandara Blimbingsari banyuwangi.

Metode Pengumpulan data

Penelitian diawali dengan mencari informasi tentang volume penerbangan yang dilakukan oleh maskapai penerbangan komersial (reguler), kurun waktu 2013 - 2018, dan kemudian dilanjutkan dengan membandingkannya dengan volume penumpang penerbangan komersial (reguler).

Data dan informasi penelitian diperoleh langsung dari instansi terkait, yaitu PT.

(Persero) Angkasa Pura II Bandara Blimbingsari sebagai objek penelitian.

Untuk memperoleh informasi yang *valid* dari data yang didapat, peneliti melakukan tabulasi ulang agar data yang diinginkan tidak bercampur dengan data yang lain yang bisa mempengaruhi nilai dari analisis data, dalam hal ini data pergerakan pesawat komersial dan penumpang (reguler).

Pengolahan data

Penelitian ini merupakan penelitian non eksperimen dalam bentuk studi kasus terhadap pelayanan lalu lintas udara, menggunakan metode deskriptif dan kualitatif melalui kajian data pergerakan penumpang dan pergerakan pesawat komersial di bandar udara Blimbingsari Banyuwangi. Lokasi penelitian ini, yaitu Bandar Udara Blimbingsari di Banyuwangi.

Waktu penelitian dalam mengolah data sampai pada bulan Mei 2019.

Analisis Data

Populasi dalam penelitian ini terdiri dari dua obyek, yaitu frekuensi penerbangan dan jumlah penumpang penerbangan tiap bulan yang tercatat dalam data yang dikeluarkan PT.

(Persero) Angkasa Pura II Cabang Bandara Blimbingsari banyuwangi selama 6 tahun terakhir. Sampel dalam penelitian ini adalah pergerakan pesawat komersial dan pergerakan penumpang.

Sumber data yang digunakan untuk penelitian ini adalah sumber data sekunder. Data sekunder, yaitu data historis yang sudah ada. Data ini merupakan data-data tentang volume frekuensi penerbangan yang dilakukan maskapai pesawat komersial yang melakukan pergerakan penerbangan secara reguler dan volume pergerakan penumpang

Jenis data yang digunakan untuk penelitian ini adalah jenis data kuantitatif. Data kuantitatif adalah data yang berbentuk angka atau data kualitatif yang diangkakan (Sugiyono, 1999: 14). Data ini berasal dari sumber data sekunder yang telah berbentuk angka-angka. Untuk penelitian ini data kuantitatif yang digunakan adalah volume frekuensi penerbangan dan pergerakan penumpang tiap bulan untuk penerbangan komersial (reguler) di Bandara Blimbingsari banyuwangi selama periode Januari 2013 sampai dengan Desember 2018.

Sesuai kebutuhan dalam menganalisa pokok permasalahan dalam penelitian ini, diperlukan pengumpulan data sebagai berikut: Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini dilakukan dengan cara *purposive sampling* (sampel bersyarat) yaitu pemilihan sampel dilakukan berdasarkan kriteria tertentu yaitu untuk pengambilan jumlah frekuensi penerbangan. Pengambilan jumlah frekuensi penerbangan dilihat dari seluruh jumlah maskapai penerbangan komersial yang melakukan penerbangan atau pergerakan secara reguler

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Analisis Deskriptif

Analisis ini digunakan untuk mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya - tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi. Jadi secara teknis dapat diketahui bahwa, dalam statistik deskriptif tidak ada uji signifikansi, tidak ada taraf kesalahan, karena peneliti tidak bermaksud membuat generalisasi, sehingga tidak ada kesalahan generalisasi (Sugiyono, 1999 : 143).

Dalam penelitian ini analisis deskriptif berisi tentang data pergerakan pesawat

komersial dan penumpang pesawat terbang yang terjadi di Bandara banyuwangi kurun waktu 2013-2018. Hasil analisis deskriptif dari penelitian dapat diketahui dari pengamatan terhadap data yang didapat serta dibantu dengan program komputer Microsoft Excel 2010. Adapun hasil analisis deskriptif tersebut adalah sebagai berikut :

1). Volume Pergerakan Pesawat Komersial

Data tentang volume pergerakan pesawat komersial (reguler), di Bandara banyuwangi kurun waktu 2013-2018 dapat dilihat pada lampiran 1

Dari lampiran data volume pergerakan pesawat komersial (reguler) di Bandara Blimbingsari banyuwangi idapat diketahui bahwa terjadi perubahan volume pergerakan pesawat komersial setiap bulan dalam kurun waktu 2013-2018. Tabel tersebut juga menunjukkan bahwa terjadi tren kenaikan volume pergerakan pesawat komersial (reguler) tiap tahunnya, meskipun tahun 2013 mengalami penurunan dibanding tahun – tahun berikutnya. Berdasarkan tabel tersebut jumlah rata-rata pergerakan pesawat komersial (reguler) di Bandara Blimbingsari banyuwangi tiap tahun, pada 2013 adalah sebesar 60 penerbangan, 2014 sebesar 141 penerbangan, 2015 sebesar 154 penerbangan, 2016 sebesar 158 penerbangan, 2017 sebesar 248 penerbangan dan 2018 sebesar 399 penerbangan. Besarnya volume pergerakan pesawat komersial (reguler) dilihat dari frekuensi penerbangan komersial (reguler), -

domestik dalam tiap tahunnya dari periode Januari 2013 sampai dengan periode Desember 2018 di Bandara Blimbingsari banyuwangi seperti tampak pada table berikut persentasi peningkatan pergerakan pesawat komersial

Tahun	Jumlah Pergerakan	Peningkatan tiap tahun (%)
2013	60	0 %
2014	141	2,35 %
2015	154	1,09 %
2016	158	0,97 %
2017	248	1,57 %
2018	399	1,61 %

2. Volume Pergerakan Penumpang

Data tentang volume pergerakan penumpang (reguler), baik domestik dibandara banyuwangi kurun waktu 2013-2018 adalah sebagai berikut

Dari lampiran data volume pergerakan penumpang (reguler) di Bandara Blimbingsari banyuwangi dapat diketahui bahwa terjadi perubahan volume pergerakan penumpang setiap tahun dalam kurun waktu 2013-2018. Tabel tersebut juga menunjukkan bahwa terjadi tren kenaikan total volume pergerakan penumpang (reguler) tiap tahunnya, meskipun tahun 2018 mengalami penurunan dibanding tahun sebelumnya dikarenakan pengimputan datanya yang tertuang dalam lamporan tersebut terhitung sampai bulan februari 2018. Pada tabel terlihat pula bahwa volume pergerakan penumpang (reguler) pada kurun waktu 2013-2018 untuk kedatangan atau menuju ke Bandara Blimbingsari banyuwangi selalu lebih rendah dibandingkan keberangkatan dari Bandara Blimbingsari banyuwangi ke tempat tujuan/singgah. Berdasarkan tabel tersebut jumlah rata-rata pergerakan penumpang (reguler) keseluruhan di banyuwangi tiap tahunnya, pada 2013 adalah sebesar 3.671 penumpang, 2014 sebesar 7.312 penumpang, 2015 sebesar 8.342 penumpang, 2016 sebesar 9.389 penumpang, 2017 sebesar 15.864 penumpang dan tahun 2018 sebesar 28.926 penumpang.

Besarnya volume pergerakan penumpang (reguler) dilihat dari total volume penumpang penerbangan komersial (reguler), pada tiap tahunnya selama periode Januari 2013 sampai dengan periode februari 2018 baik dari maupun dengan tujuan Bandara Blimbingsari banyuwangi.

B. Analisis Regresi

Secara umum, analisis regresi pada dasarnya adalah studi mengenai ketergantungan variabel dependen (terikat) dengan satu atau lebih variabel independen (variabel penjelas/bebas), dengan tujuan untuk mengestimasi dan/atau memprediksi rata-rata populasi atau nilai rata-rata variabel dependen berdasarkan nilai variabel independen yang diketahui (Gujarati, 1995 : 16).

Hasil analisis regresi adalah berupa koefisien untuk masing-masing variabel independen. Koefisien ini diperoleh dengan cara memprediksi nilai variabel dependen dengan suatu persamaan. Koefisien regresi dihitung dengan dua tujuan sekaligus : pertama, meminimumkan penyimpangan antara nilai aktual dan nilai estimasi variabel dependen berdasarkan data yang ada (Tabachnik dalam Ghozali, 2001 : 42).

Prosedur analisis regresi yang dilakukan untuk penelitian ini meliputi: mencari nilai persamaan regresi sederhana, pengujian variabel independen secara individu atau uji signifikansi parameter individual (uji statistik t) dan mengukur koefisien determinasinya (R^2). Adapun hasil analisis regresi dari penelitian ini dengan bantuan program komputer SPSS versi 11.5 adalah sebagai berikut :

1. Persamaan Regresi Sederhana

Tabel I. Hasil Analisis Regresi

Model	Coefficients ^a					
	Unstandardized Coefficient	Standardized Coefficient	t	Sig.	95,0% Confidence Interval for B	
					B	Std. Error
(Constant)	2011.608	1.994	1008.582	.000	2003.027	2020.190
AIRCRAFT KOMERSIAL BERANGKAT	.010	.015	3.629	.655	-.054	.073
PERGERAKAN PENUMPANG DATANG	.000	.001	5.282	.274	-.003	.003
PERGERAKAN PENUMPANG BERANGKAT	.000	.001	7.987	.328	-.004	.003

a. Dependent Variable: TAHUN

Sumber : Data Sekunder yang Diolah dengan Program Komputer SPSS

Dari pengolahan data terhadap pengaruh antara pergerakan pesawat komersial dengan

pergerakan penumpang di Bandara Blimbingsari banyuwangi dapat disimpulkan dengan persamaan matematis :

$$Y = -2011.608 + 1.994$$

X

Koefisien regresi pergerakan pesawat komersial sebesar 1,994 menyatakan bahwa setiap penambahan pesawat komersial sebesar 1.994 pesawat akan meningkatkan volume penumpang sebanyak 1994 penumpang.

2. Uji Signifikansi Parameter Individual (Uji statistik)

Uji ini secara parsial digunakan untuk mengetahui besarnya pengaruh dari satu variabel bebas (variabel independen) terhadap satu variabel tergantungan (variabel dependen), yaitu antara Pergerakan Pesawat Komersial (X) terhadap Pergerakan Penumpang (Y). Adapun langkah-langkahnya sebagai berikut :

a. Hipotesis nihil dan alternatif

$$H_0 : \beta = 0$$

Artinya bahwa variabel pergerakan pesawat komersial (X) tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel pergerakan penumpang (Y) di Bandara Blimbingsari banyuwangi.

$$H_a : \beta \neq 0$$

Artinya bahwa variabel pergerakan pesawat komersial (X) berpengaruh signifikan terhadap variabel pergerakan penumpang (Y) di Bandara Blimbingsari banyuwangi.

b. Dipilih *level of significant* : $\alpha = 0,05 = 5\%$

c. Kriteria pengujian

Jika probabilitas $\geq 0,05$

maka H_0 diterima.

Jika probabilitas < 0,05 maka H₀ ditolak atau menerima H_a.

Tabel 2. Perhitungan nilai t-Test One-Sample Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
TAHUN	6	2015.50	1.871	.764
AIRCRAFT. KOMERSIAL. DATANG	6	1158.50	704.11	287.452
AIRCRAFT. KOMERSIAL. BERANGKAT	6	1156.50	700.95	286.017
PERGERAKAN. PENUMPANG. DATANG	6	7286.400	54839.962	22388.321
PERGERAKAN. PENUMPANG. BERANGKAT	6	7414.350	54181.674	22119.576

One-Sample Test

Test Value = 0

t	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference

	Lower	Upper
TAHUN	2015.500	2013.54
AIRCRAFT. KOMERSIAL. DATANG	1158.500	419.58
AIRCRAFT. KOMERSIAL. BERANGKAT	1156.500	421.27
PERGERAKAN. PENUMPANG. DATANG	7286.400	15312.99
PERGERAKAN. PENUMPANG. BERANGKAT	7414.350	17283.32

Terlihat pada nilai t hitung sebesar 2638.909 dengan probabilitas 0.000 Karena nilai probabilitas < 0,05 maka H₀ ditolak atau menerima H_a, sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel pergerakan pesawat komersial (X) berpengaruh signifikan terhadap variabel pergerakan penumpang (Y) di Bandara Blimbingsari banyuwangi.

3. Pengukuran Koefisien Determinasi (R²)

Koefisien Determinasi (R²) digunakan untuk mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen. Nilai koefisien determinasi adalah di antara nol dan satu. Nilai R² yang kecil

berarti kemampuan variabel independen dalam menjelaskan variasi variabel dependen amat terbatas. Sedangkan nilai yang mendekati satu berarti variabel independen memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variabel dependen.

Untuk penelitian ini nilai R^2 yang dipakai adalah nilai *Adjusted R²*. Oleh karena, banyak peneliti menganjurkan untuk menggunakan nilai *Adjusted R²* pada saat mengevaluasi mana model regresi terbaik. Tidak seperti R^2 , nilai *Adjusted R²* dapat naik atau turun apabila satu variabel independen ditambahkan ke dalam model (Ghozali, 2001 : 45-46).

Untuk pengukuran koefisien determinasi terhadap penelitian mengenai pengaruh pergerakan pesawat komersial (variabel independen) terhadap pergerakan penumpang (variabel dependen)

dapat dijelaskan oleh variasi dari perubahan variabel Pergerakan Pesawat Komersial (X). Sedangkan sisanya (12,5%) dijelaskan oleh sebab-sebab (variabel-variabel) lain di luar model.

C. Pembahasan

Dengan dihasilkannya persamaan matematis dari perhitungan dengan menggunakan analisis regresi, yaitu : $Y = -2011.608 + 1.994 X$ dan adanya pengaruh yang signifikan antara pergerakan pesawat komersial (X) terhadap pergerakan penumpang (Y) sebesar 87,5% maka dapat disimpulkan bahwa apabila perusahaan ingin melakukan suatu peramalan terhadap jumlah penumpang di masa mendatang, hal itu dapat dilakukan dengan membandingkan antara frekuensi pergerakan pesawat komersial dengan jumlah penumpang pada periode waktu sebelumnya melalui persamaan

Tabel 3 Uji Koefisien Determinasi

Model Summary ^b										
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics					Durbin-Watson
					R Square Change	F Change	df1	df 2	Sig. F Change	
1	.935 ^a	.875		1.047	.875	4.659	3	2	.182	1.573

a. Predictors: (Constant), PERGERAKAN.PENUMPANG.BERANGKAT, AIRCRAFT.KOMERSIAL.BERANGKAT, PERGERAKAN.PENUMPANG.DATANG

b. Dependent Variable: TAHUN

dengan Koefisien determinasi sebagai berikut:

Sumber : Data Sekunder yang Diolah dengan

Dari tampilan output SPSS versi 26 besarnya *Adjusted R²* adalah 0,875. Ini menunjukkan bahwa 87,5% variasi dari perubahan variabel Pergerakan Penumpang (Y)

analisis regresi.

Hasil ini sekaligus juga mendukung penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Ahmad (2002), dimana alat analisis yaitu analisis regresi dapat pula digunakan sebagai alat bantu peramalan dalam bidang manajemen (perusahaan) jasa, terutama jasa transportasi.

Seperti halnya pada penelitian yang dilakukan oleh Trini (2004) yang meneliti di sebuah perusahaan jasa transportasi, yaitu jasa bus Safari Dharma Raya jurusan Solo – Denpasar, yang mengukur besarnya pengaruh faktor pelayanan, tarif, keamanan, dan kendaraan terhadap kepuasan konsumen. Oleh Trini digunakan alat analisis regresi sebagai alat bantu untuk mengukur pengaruh antar variabel tersebut.

Kemudian juga penelitian yang dilakukan di perusahaan jasa transportasi, yaitu PT.KAI, oleh Yanti (2006) yang mengukur seberapa kuat pengaruh dari kualitas jasa (*reliability, responsiveness, assurance, empathy, tangible*) terhadap kepuasan penumpang kereta api kelas ekonomi jurusan Solo balapapan –Bandung di Stasiun Jebres. Oleh Yanti digunakan pula analisis regresi untuk mengetahui keterkaitan antar variabel tersebut.

Selain itu, ada juga penelitian yang dilakukan oleh Yulianto (2006) di sebuah perusahaan jasa transportasi bus, yaitu PO. Rosalia Indah jurusan Solo – Jakarta. Dalam penelitiannya tersebut, Yulianto dengan alat bantu regresi dapat mengetahui seberapa besar pengaruh kualitas jasa (*reliability, responsiveness, assurance, empathy, tangible*) terhadap keputusan konsumen dalam menggunakan jasa transportasi PO. Rosalia Indah Jurusan Solo – Jakarta

Dari penelitian yang dilakukan oleh Trini (2004), Yanti (2006), dan Yulianto (2006) dapat pula disimpulkan bahwa *tangible* (tersedianya kendaraan) merupakan salah satu pengaruh terhadap kepuasan konsumen dalam menggunakan jasa transportasi. Sehingga penelitian ini, yaitu pengaruh pergerakan pesawat komersial terhadap pergerakan penumpang, juga mendukung terhadap penelitian yang dilakukan oleh ketiga peneliti tersebut, bahwa konsumen akan puas terhadap pelayanan

yang diberikan oleh perusahaan jasa transportasi apabila armada yang akan digunakan konsumen untuk melakukan perjalanan ke tempat tujuannya tersedia dan mencukupi, dimana dari penelitian ini hal tersebut dapat dibuktikan dengan melihat nilai koefisien regresi pergerakan pesawat komersial sebesar 196,926 yang menyatakan bahwa setiap penambahan pesawat komersial sebesar 1 pesawat akan meningkatkan volume penumpang sebanyak 197 penumpang.

4. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan data yang telah dianalisis beserta pembahasan yang telah diuraikan sebelumnya, maka dapat ditarik suatu kesimpulan sebagai berikut :

1. Dari tabel data volume pergerakan pesawat komersial (reguler) dan pergerakan penumpang (reguler) di Bandara Blimbingsari banyuwangi kurun waktu 2013-2018 didapatkan jumlah rata-rata pergerakan pesawat komersial (reguler) tiap bulan, pada 2013 adalah sebesar 60 penerbangan, 2014 sebesar 141 penerbangan, 2015 sebesar 154 penerbangan, 2016 sebesar 158 penerbangan, 2017 sebesar 248 penerbangan dan 2018 sebesar 399 penerbangan Sedangkan jumlah rata-rata pergerakan penumpang (reguler) keseluruhan di Bandara Blimbingsari banyuwangitiap bulan, pada 2013 adalah -
sebesar 3.671 penumpang, 2014 sebesar 7.312 penumpang, 2015 sebesar 8.343 penumpang, 2016 sebesar 9.389 penumpang, 2017 sebesar 15.865 penumpang, dan 2018 sebesar 28.927 penumpang.

2. Dari analisis regresi dapat diketahui bahwa, apabila volume (jumlah) pergerakan pesawat komersial mengalami penambahan sebesar 1 frekuensi penerbangan (pesawat) maka akan meningkatkan volume (jumlah) pergerakan penumpang sebanyak 197 penumpang (pesawat). Hal ini diperkuat dengan analisis Uji Signifikansi Parameter Individual (Uji t statistik) yang menyatakan bahwa variabel pergerakan pesawat komersial berpengaruh signifikan terhadap variabel pergerakan penumpang pesawat terbang. Yang mana, dapat dibuktikan dari dihasilkannya nilai probabilitas volume (jumlah) pergerakan pesawat komersial sebesar 0,000. Karena nilai probabilitas $0,000 < 0,05$ maka H_0 ditolak atau menerima H_a (variabel X berpengaruh signifikan terhadap variabel Y).
3. Dari analisis Uji Koefisien Determinasi (R^2) dihasilkan nilai *Adjusted R²* sebesar 0,709. Ini menunjukkan bahwa 84,9% variasi dari perubahan pergerakan penumpang pesawat terbang dapat dijelaskan oleh variasi dari perubahan pergerakan pesawat komersial. Sedangkan sisanya (16,1%) dijelaskan oleh sebab-sebab (variabel-variabel) lain di luar model.

Saran

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan, penulis mencoba memberikan saran, yaitu perusahaan sebaiknya dapat merencanakan pengembangan terminal keberangkatan maupun kedatangan sehingga kendala-kendala maskapai penerbangan untuk mengangkut lebih banyak penumpang dapat teratasi

DAFTAR PUSTAKA

- Ahmad, Irdam. 2003. Aplikasi Statistik Dalam Penelitian Transportasi. *Jurnal Manajemen Transportasi. Vol (IV). No. 2 : 130 – 138.*
- Amir, Mohammad Faisal. 2006. *Mengolah Dan Membuat Interpretasi Hasil Olahan SPSS Untuk Penelitian Ilmiah.* Jakarta : Edsa Mahkota.
- Assauri, Sofjan. 2004. *Manajemen Produksi Dan Operasi.* Jakarta: Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.
- Buffa, Elwood S. 1993. *Manajemen Produksi/Operasi Modern Jilid 1.* Edisi ke-7. Jakarta : Penerbit Erlangga.
- Dameria M., Listyana. 2004. *Pengendalian Kualitas Suatu Jasa Penerbangan Dari Segi Keterlambatan Keberangkatan Di Kantor Cabang PT. (Persero) Angkasa Pura I Bandara Adisumarmo Surakarta.* Tugas Akhir : Tidak Dipublikasikan. Fakultas Ekonomi UNS.
- Fakultas Ekonomi UNS. 2003. *Buku Pedoman Penyusunan Skripsi.* Surakarta: Universitas Sebelas Maret Surakarta.
- Ghozali, Imam. 2001. *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program SPSS.* Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Gitosudarmo, Indriyo. 1988. *Sistem Perencanaan Dan Pengendalian Kualitas Produksi.* Edisi Revisi. Yogyakarta : BPFE-Yogyakarta.
- Gujarati, Damodar N. 1995. *Basic Econometrics.* 3rd edition. Singapore : McGraw-Hill Book Co. – Singapore.
- Irfan, Ahmad. 2003. Perang Tarif Angkutan Udara Merugikan Usaha Transportasi Laut Dan Darat Di Indonesia. *Jurnal Manajemen Transportasi. Vol (IV). No. 2 : 79 – 83.*

- Jasfar, Farida. 2005. *Manajemen Jasa : Pendekatan Terpadu*. Bogor : Penerbit Ghalia Indonesia.
- Kansil, Chris L. dan Juliater Simarmata. 2003. Faktor-faktor Esensial Dalam Persaingan Bisnis Perusahaan Penerbangan di Indonesia. *Jurnal Manajemen Transportasi. Vol (IV). No. 2 : 84 – 91*.
- Menipaz, EHUD. 1984. *Essentials Of Production And Operations Management*. New Jersey : Prentice-Hall, Inc.
- Murti B., Retno. 2003. *Analisis Pengaruh Kualitas Pelayanan Terhadap Kepuasan Jasa Transportasi KA Sancaka Jurusan Yogyakarta – Surabaya*. Skripsi: Tidak Dipublikasikan. Fakultas Ekonomi UNS.
- Nasution, M. Nur. 2000. Munculnya Perusahaan Penerbangan Baru Di Tengah Krisis Ekonomi. *Media Riset Bisnis & Manajemen. Vol. 1. No. 1 :39 – 52*.
- Render, Barry dan Jay Heizer. 2001. *Prinsip-prinsip Manajemen Operasi*. Edisi 1: Edisi Bahasa Indonesia. Jakarta: Penerbit Salemba Empat.
- Salim, Abbas. 2004. *Manajemen Transportasi*. Jakarta : PT Raja Grafindo Persada
- Santosa, Purbayu Budi dan Ashari. 2005. *Analisis Statistik Dengan Microsoft Excel Dan SPSS*. Yogyakarta : Penerbit And
- Subagyo, Pangestu. 2002. *Forecasting : Konsep Dan Aplikasi*. Edisi 2. Yogyakarta : BPFE-Yogyakarta.
- Sugiyono. 1999. *Metode Penelitian Bisnis*. Bandung : CV Alfabeta.
- Sumarni, Murti dan Salamah Wahyuni. 2006. *Metode Penelitian Bisnis*. Yogyakarta : Andi Offset.
- Syafe'i, H.M. dan Suharto A. Majid. 2003. Kebijakan Dan Formulasi Penetapan Tarif Penerbangan (Studi Awal Menuju Penelitian Penetapan Tarif Penerbangan Dalam Negeri). *Jurnal Manajemen Transportasi. Vol (IV). No. 2 : 71 – 78*.
- Trini. 2004. *Pengaruh Faktor Pelayanan, Tarif, Keamanan, Dan Kendaraan Terhadap Kepuasan Konsumen (Studi Kasus Pada Pengguna Jasa Bus Safari Dharma Raya Jurusan Solo – Denpasar)*. Skripsi : Tidak Dipublikasikan. Fakultas Ekonomi UNS.
- Yanti, Anjar. 2006. *Pengaruh Kualitas Jasa Terhadap Kepuasan Pelanggan Pada Penumpang Kereta Api Kelas Ekonomi Di Stasiun Solojebres Jurusan Solobalapan – Bandung*. Skripsi : Tidak Dipublikasikan. Fakultas Ekonomi UNS.
- Yulianto, Albertus Bayu. 2006. *Analisis Pengaruh Kualitas Jasa Terhadap Keputusan Penggunaan Jasa Transportasi Bus (Studi Kasus Pada Pengguna Jasa Bus PO. Rosalia Indah Jurusan Solo – Jakarta)*. Skripsi: Tidak Dipublikasikan. Fakultas Ekonomi UNS