

Pengaruh Pengalaman dan Pemilihan Bandara terhadap *Airport Leakage* di Bandar BIJB Kertajati

The Effect of Experience and Airport Choice on Airport Leakage at BIJB Kertajati Airport

Sabuaji Brastowo Suryosagoro¹⁾, Umi Kaltum²⁾, Iman Chaerudin³⁾

Program Magister Manajemen, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Padjajaran^{1,2,3}

Jl. Raya Bandung Sumedang KM.21, Hegarmanah, Sumedang, Jawa Barat

sabuaji08@gmail.com¹, umi.kaltum@unpad.ac.id², iman.chaerudin@unpad.ac.id³

INFO ARTIKEL

Histori Artikel:

Diterima: 6 April 2022

Direvisi: 20 Mei 2022

Disetujui: 26 Mei 2022

Dipublikasi Online: Juni 2022

Keywords:

Experience, Airport choice, Leakage, Kertajati

Kata kunci:

Pengalaman, Pemilihan Bandara, Kebocoran, Kertajati

Permalink/DOI:

<https://dx.doi.org/10.25104/wa.v48i1.457.25-34>

©2022 Puslitbang Transportasi Udara, Badanlitbang

Perhubungan-Kementerian

Perhubungan RI. This is an open

access article under the CC BY-

NCSA license

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>.

ABSTRACT / ABSTRAK

The route arrangement between Husein Sastranegara International Airport Bandung and BIJB Kertajati Airport does not directly impact the increase of passengers at BIJB Kertajati Airport. One of the reasons is because of the alleged selection of airports by air transport passengers, especially in the Bandung Raya area. West Java air transport passengers, especially for the Bandung Raya area, prefer Bandung's Husein Sastranegara International Airport by utilizing the available routes, which is considered to be one of the causes of the decreasing number of passenger movements at BIJB Kertajati Airport after the route arrangement. Land transportation conditions that take 3-4 hours from Bandung to BIJB Kertajati Airport cause the passenger to consider the time by leaving earlier to fly from BIJB Kertajati Airport. On the other hand, with almost the same travel time and distance, air transport passengers can access Soekarno - Hatta International Airport, Tangerang, which offers various advantages. The phenomenon of airport leakage is suspected to be the cause of the increase in passenger movements at BIJB Kertajati Airport. This study uses an explanatory survey method. The analytical approach used in this study is Partial Least Square (PLS) using SmartPLS version 3.3.2 as a means of data processing. The results of data processing reveal that Passenger Experience had a significant effect on Airport choice at BIJB Kertajati Airport, Airport choice had a significant effect on Airport Leakage at BIJB Kertajati Airport, Passenger Experience had no significant effect on Airport Leakage at BIJB Kertajati Airport and Passenger Experience had a significant effect on Airport Leakage through Airport choice at BIJB Kertajati Airport.

Penataan rute antara Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung dengan Bandara BIJB Kertajati tidak langsung berdampak pada peningkatan penumpang Bandara BIJB Kertajati. Salah satu penyebabnya diduga adanya pemilihan bandara oleh penumpang angkutan udara khususnya wilayah Bandung Raya. Penumpang angkutan udara Jawa Barat khususnya wilayah Bandung Raya lebih memilih Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung dengan memanfaatkan rute - rute yang tersedia, diduga menjadi salah satu penyebab turunnya jumlah pergerakan penumpang di Bandara BIJB pasca penataan rute. Kondisi transportasi darat yang membutuhkan waktu 3 - 4 jam dari Bandung untuk menuju Bandara BIJB Kertajati menyebabkan pengguna angkutan udara harus berangkat jauh lebih awal untuk terbang melalui Bandara BIJB Kertajati. Di sisi lain, dengan

waktu tempuh dan jarak yang hampir sama, penumpang angkutan udara dapat mengakses Bandar Udara Internasional Soekarno – Hatta Tangerang yang menawarkan berbagai kelebihan. Fenomena *airport leakage* ini diduga juga menjadi penyebab tidak belum meningkatnya pergerakan penumpang di Bandara BIJB Kertajati. Penelitian ini menggunakan metode *survey explanatory*. Pendekatan analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah Partial Least Square (PLS) dengan menggunakan SmartPLS versi 3.3.2 sebagai sarana pengolahan data. Hasil pengolahan data mengungkapkan bahwa Pengalaman Penumpang berpengaruh signifikan terhadap Pemilihan Bandara di Bandara BIJB Kertajati, Pemilihan Bandara berpengaruh signifikan terhadap *Airport Leakage* di Bandara BIJB Kertajati, Pengalaman Penumpang tidak berpengaruh signifikan terhadap *Airport Leakage* di Bandara BIJB Kertajati, dan Pengalaman Penumpang berpengaruh signifikan terhadap *Airport Leakage* melalui Pemilihan Bandara di Bandara BIJB Kertajati.

PENDAHULUAN

Penataan Rute Penerbangan Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara – Bandung dan Bandara BIJB Kertajati yang ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara pada tanggal 13 Juni 2019 menetapkan pembagian rute pada kedua bandara. Dimana Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara – Bandung hanya akan melayani penerbangan berjadwal luar negeri dan penerbangan berjadwal dalam negeri dengan jenis propeller. Sedangkan penerbangan berjadwal dalam negeri dengan jenis jet, dipindahkan ke Bandara BIJB Kertajati. Setelah penataan rute tersebut, pergerakan pesawat maupun penumpang di Bandara BIJB Kertajati meningkat hanya saat setelah dilakukan penataan rute yaitu di bulan Juli 2019. Setelah periode Juli 2019 pergerakan penumpang dan pesawat Bandara BIJB Kertajati cenderung turun sedangkan Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara – Bandung kembali meningkat. Pada Agustus 2020 kembali ditetapkan bahwa Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara – Bandung dapat melayani Kembali penerbangan berjadwal dalam negeri dengan jenis jet. Namun, ini hanya bersifat sementara dan merupakan upaya yang dilakukan pemerintah guna pemulihan ekonomi pada masa pandemi Covid-19, khususnya bagi sektor pariwisata kota Bandung.

Dengan kondisi yang ada dan segala keterbatasan operasi pada Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung, tetap saja Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung sudah jauh lebih dulu melayani penumpang dan tidak dipungkiri Bandar Udara Internasional Husein

Sastranegara Bandung memiliki aksesibilitas yang jauh lebih baik, khususnya bagi penumpang yang berasal dari kota Bandung. Sejalan dengan Suzuki, et al. (2003) yang menyatakan bahwa probabilitas pilihan penumpang untuk bandara yang pernah mereka gunakan tidak mungkin lebih rendah daripada bandara yang belum pernah mereka gunakan, bahkan jika pengalaman penumpang terhadap bandara yang pernah digunakan tersebut buruk sekalipun.

Di sisi lain, dengan waktu tempuh dan jarak yang hampir sama dengan Bandara BIJB Kertajati, penumpang dapat mengakses Bandar Udara Internasional Soekarno – Hatta Tangerang yang menawarkan berbagai kelebihan. Hal ini sejalan dengan Suzuki, et al. (2003) yang menyatakan bahwa probabilitas pilihan penumpang untuk bandara tertentu akan dipengaruhi oleh seberapa baik atau buruk pengalaman penumpang dengan bandara tersebut.

Pilihan penumpang untuk berangkat melalui Bandar Udara Internasional Soekarno – Hatta Tangerang, diduga merupakan *airport leakage*. *Airport leakage* merupakan fenomena yang dapat ditemukan pada bandara yang letaknya berjarak kurang dari 240 km terhadap bandara lain, terhubung dengan akses jalan raya atau jaringan jalan tol dengan jarak tempuh 3 – 4 jam perjalanan darat menuju bandara pengganti, dan memiliki perbedaan karakteristik antar bandara (Suzuki, et al., 2003; Fuellhart, 2007). Efek dari fenomena ini dapat menyebabkan berkurangnya atau menurunnya jumlah penumpang pada bandara yang mengalami *leakage* dan tentunya berdampak juga terhadap maskapai penerbangan yang

beroperasi pada bandara yang mengalami *leakage* tersebut (Suzuki, et al., 2003).

Dengan demikian tujuan penelitian ini adalah: (1) Mengetahui dan menganalisis pengaruh pengalaman penumpang terhadap pemilihan bandara di Bandara BIJB Kertajati; (2) Mengetahui dan menganalisis pengaruh pemilihan bandara terhadap *airport leakage* di Bandara BIJB Kertajati; (3) Mengetahui dan menganalisis pengaruh pengalaman penumpang terhadap *airport leakage* di Bandara BIJB Kertajati; (4) Mengetahui dan menganalisis pengaruh pengalaman penumpang dengan *airport leakage* melalui pemilihan bandara.

TINJAUAN PUSTAKA

Pengalaman Penumpang

Menurut Meyer & Schwager (2007) mengemukakan bahwa pengalaman penumpang dapat diartikan sebagai respons internal dan subyektif dari penumpang terhadap perusahaan hasil dari kontak langsung maupun tidak langsung. Umumnya proses pembelian dan penggunaan layanan yang biasanya diprakarsai oleh penumpang merupakan kontak langsung. Sedangkan suatu bentuk rekomendasi atau kritik dari mulut ke mulut, iklan, laporan berita, bahkan ulasan yang tidak direncanakan terhadap representasi produk, layanan, atau merek perusahaan dan sebagainya tergolong pada kontak tidak langsung. Popovic, et al., (2010) mengemukakan pendapat bahwa terdapat saling ketergantungan antara aktivitas dan pengalaman penumpang di bandar udara. Pengalaman penumpang di bandar udara dimulai ketika penumpang sedang mempersiapkan perjalanan mereka, melakukan perjalanan ke dan dari bandar udara dan berbagai tahapan keberangkatan dan kedatangannya.

Berdasarkan hasil komparasi dimensi dari variabel pengalaman penumpang pada penelitian – penelitian sebelumnya, maka dirumuskan dimensi dalam konstruk konsep variabel pengalaman penumpang antara lain: kualitas akses darat, jumlah dan kualitas

tenant, proses (keberangkatan & kedatangan), pelayanan dan tipe pesawat.

Pemilihan Bandara

Usami, Manabe, Imura (2017) mengemukakan pendapat bahwa konektivitas penerbangan merupakan elemen penting dalam pilihan bandara. Penumpang penerbangan internasional jarak jauh lebih memilih bandara dengan konektivitas penerbangan domestik, terutama oleh penumpang dengan keperluan bisnis. Penelitian Choi, et al. (2019) yang memfokuskan pada penumpang transit menemukan bahwa pilihan bandara penumpang yang transfer ditentukan oleh beberapa karakteristik bandara termasuk waktu koneksi minimum dan kualitas layanan dari koneksi penerbangan, di samping faktor-faktor tradisional seperti tiket pesawat dan waktu perjalanan.

Berdasarkan hasil komparasi dimensi dari variabel pemilihan bandara pada penelitian – penelitian sebelumnya, maka dirumuskan dimensi dalam konstruk konsep variabel pemilihan bandara antara lain: penerbangan langsung, kelas penerbangan, maskapai, harga tiket dan frekuensi penerbangan ke tujuan.

Airport Leakage

Airport leakage yang memiliki arti “kebocoran” bandar udara merupakan fenomena yang menggambarkan penumpang dari suatu bandar udara lebih memilih bandar udara lain dengan alasan tertentu. Sebagaimana pendapat yang dikemukakan oleh Grubestic & Wei (2012) serta Wittman (2014) yang menyatakan bahwa, “Penumpang pesawat udara “bocor” di seluruh wilayah untuk mengambil keuntungan dari jadwal penerbangan yang nyaman, harga tiket yang lebih murah, dan fasilitas lainnya di bandar udara lain dengan fitur yang lebih besar yang dapat mengesampingkan biaya tambahan mengemudi jarak yang lebih jauh”. Fenomena *airport leakage* merupakan fenomena yang dapat ditemukan pada bandara yang letaknya

berjarak kurang dari 240 km terhadap bandara lain, terhubung dengan akses jalan raya atau jaringan jalan tol dengan jarak tempuh 3 – 4 jam perjalanan darat menuju bandara pengganti, dan memiliki perbedaan karakteristik antar bandara (Suzuki, et al., 2003; Fuellhart, 2007).

Berdasarkan hasil komparasi dimensi dari variabel *airport leakage* pada penelitian – penelitian sebelumnya, maka dirumuskan dimensi dalam konstruk konsep variabel *airport leakage* antara lain: tujuan perjalanan, usia, tingkat pendapatan, dan frekuensi perjalanan.

METODOLOGI

Desain Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode *survey explanatory*. Menurut Neuman (2003) metode *explanatory* merupakan metode penelitian kuantitatif dengan cara melakukan survei secara langsung kepada beberapa orang responden terkait pendapat maupun karakteristik pada suatu objek dan perilaku yang lalu maupun saat ini dengan keyakinannya sendiri. Menurut Soehartono (2000) metode survei eksplanatoris merupakan metode penelitian yang bertujuan untuk mengukur hubungan sebab akibat antara dua atau lebih variabel pada hipotesis dengan bias yang kecil.

Data yang Digunakan

Objek penelitian ini adalah penumpang dengan daerah asal keberangkatan dari Jawa Barat khususnya kota Bandung yang pernah menggunakan Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung atau Bandara BIJB Kertajati ataupun Bandar Udara Internasional Soekarno – Hatta Cengkareng sebagai bandara awal keberangkatan atau tujuan akhir kedatangan dengan penerbangan domestik selama periode semester 2 2019 hingga semester 1 2020. Pengelompokan data dilakukan pada kuesioner dengan mengelompokkan jawaban sesuai dengan bandara yang akan dipilih sebagai bandara yang pernah digunakan.

Penentuan jumlah sampel dengan memperhatikan jumlah indikator yang digunakan dalam penelitian. Bantler & Chou dalam penelitian Hasanah (2014) mengemukakan bahwa jumlah indikator dan jumlah sampel memiliki perbandingan 1 berbanding 5. Maka dengan jumlah indikator sebanyak 28 indikator maka jumlah sampel sebanyak 140 sampel.

Dengan mempertimbangkan kondisi Pandemi Covid19 dan tetap mempertimbangkan kualitas pengumpulan data maka ditetapkan jumlah sampel minimum sebanyak 140 sampel dengan target pengumpulan sebanyak 300 sampel. Adapun pengisian kuesioner dengan memanfaatkan *Google Form* sebagai sarana pengisian kuesioner oleh responden.

Metode Analisis Data

Data-data yang diperoleh dari hasil pengisian kuesioner selanjutnya dianalisis dengan model analisis verifikatif. Analisis verifikatif berguna dalam menghitung data kuantitatif dan pengujian hipotesis dengan metode *Structural Equation Model (SEM)*. Analisis data penelitian dengan menggunakan *Struktural Equation Modeling (SEM)*. Blunch (2016) mendefinisikan “SEM sebagai alat untuk menganalisis hubungan antara berbagai konsep dalam kasus di mana hubungan ini relevan baik untuk memperluas pengetahuan umum atau untuk memecahkan masalah.”

Analisis Model Pengukuran (*Outer Model*)

Analisis model pengukuran (*outer model*) merupakan pengukuran validitas dan realibilitas dimensi maupun indikator dalam mengukur variabel penelitian yang bersifat konstruk. Nunnally (1994) berpendapat bahwa jika nilai *construct reliability* dan *cronbach's alpha* lebih besar dari 0,70, maka dimensi dan indikatornya dinyatakan andal dalam mengukur variabel penelitian. Sebagaimana data yang ditampilkan tabel 1 menunjukkan bahwa seluruh konstruk mempunyai nilai *cronbach's alpha & composite reliability* diatas 0,7. Sehingga dari data tersebut, dapat dikatakan bahwa seluruh konstruk yang dibangun sudah andal.

Tabel 1. Hasil Pengukuran (*Outer Model*)

	<i>Cronbach's Alpha</i>	<i>rho_A</i>	<i>Composite Reliability</i>	<i>Average Variance Extracted (AVE)</i>
<i>Airport Leakage</i>	0,940	0,942	0,950	0,703
Pemilihan Bandara	0,924	0,925	0,936	0,594
Pengalaman Penumpang	0,937	0,940	0,946	0,639

Sumber: Olah Data Menggunakan SmartPLS versi 3.3.2 (diolah peneliti)

Untuk menguji validitas konstruk variabel dapat dilihat dari nilai *average variance extracted (AVE)* yang memiliki kriteria minimum 0,50 untuk setiap konstruk. Tabel 1 menunjukkan bahwa seluruh variabel telah memiliki nilai AVE lebih besar dari 0,50. Maka seluruh konstruk didalam model yang dirancang pada penelitian ini memenuhi kriteria *discriminant validity*.

Tabel 2. Hasil Pengukuran (*Outer Model*)

Variable	<i>Airport Leakage</i>	Pemilihan Bandara	Pengalaman Penumpang
X1	0,732		
X2	0,786		
X3	0,797		
X4	0,836		
X5	0,819		
X6	0,851		
X7	0,781		
X8	0,841		
X9	0,708		
X10	0,828		
Y1		0,704	
Y2		0,802	
Y3		0,757	
Y4		0,823	
Y5		0,731	
Y6		0,849	
Y7		0,720	
Y8		0,780	
Y9		0,744	
Y10		0,786	
Z1			0,804
Z2			0,764
Z3			0,879
Z4			0,858
Z5			0,854
Z6			0,855
Z7			0,844
Z8			0,845

Sumber: Olah Data Menggunakan SmartPLS versi 3.3.2 (diolah peneliti)

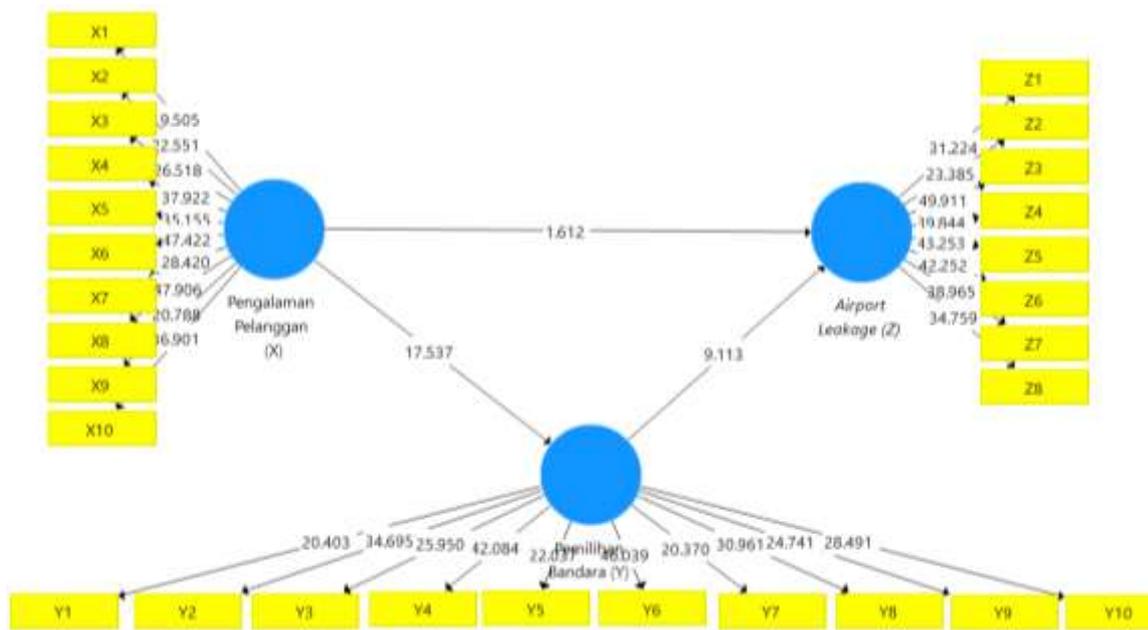
Sedangkan untuk menyimpulkan validitas dari tiap – tiap indikator, digunakan nilai pada *loading factor* hasil pengukuran dengan angka acuan minimal sebesar 0,7. Nilai hasil pengukuran tiap – tiap indikator tertuang dalam tabel 2. Pada tabel 2 menunjukkan bahwa semua *loading factor* pada setiap indikator penyusun konstruk memiliki nilai di atas 0,7. Sehingga dengan

demikian semua indikator dinyatakan valid berdasarkan *loading factor*.

Analisis Inner Model

Model pengukuran inner model menggunakan *software* SmartPLS versi 3.3.2 ditampilkan pada gambar 1. Nilai koefisien *path* atau inner model menggambarkan tingkat signifikansi hasil pengujian hipotesis, dimana nilai t-tabel berdasarkan pada jumlah sampel teramati 300 dan tingkat kepercayaan 95%.

Penelitian ini menggunakan nilai t-tabel 1,96 dengan tingkat kepercayaan 95%. Jika *T-Statistics* > 1,96 dan $p < 0,05$ maka H1 diterima dan H0 ditolak, sedangkan jika *T-Statistics* < 1,96 dan $p > 0,05$ maka H0 diterima dan H1 ditolak. Sedangkan untuk mengetahui arah hubungan dan besar pengaruh antar variabel dapat dilihat berdasarkan nilai original sample, jika nilai bernilai positif berarti hubungan positif dan jika bernilai negatif maka mempunyai hubungan terbalik, dan besar nilai original sample merupakan besar pengaruh variabel tersebut terhadap variabel yang dituju. Berikut rekapitulasi dari hasil pengolahan data yang ditunjukkan pada tabel 3.



Sumber: Olah Data Menggunakan SmartPLS versi 3.3.2 (diolah peneliti)

Gambar 1. Hasil Inner Model Olah Data SmartPLS

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pengaruh Pengalaman Penumpang Terhadap Pemilihan Bandara

Dari pengujian pengaruh pengalaman penumpang terhadap pemilihan bandara didapatkan nilai *T-Statistics* 17,537 yang lebih besar dari *t*-tabel 1,96 dan nilai *P Values* 0,000 lebih kecil dari 0,05. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pengalaman penumpang berpengaruh signifikan terhadap pemilihan bandara. Melalui nilai original sample, pengalaman penumpang memberi pengaruh sebesar 0,703 atau sebesar 70,3% terhadap pemilihan bandara dan pengaruh ini merupakan pengaruh positif. Jadi semakin baik pengalaman penumpang maka akan memberi pengaruh 70,3% kepada peningkatan pemilihan bandara tersebut. Maka untuk meningkatkan pemilihan

bandara pada Bandara BIJB Kertajati oleh penumpang angkutan udara, maka hal yang harus dilakukan adalah dengan meningkatkan pengalaman penumpang pada Bandara BIJB Kertajati.

Kondisi saat ini dimana kualitas akses darat tidak memberikan pengalaman yang menyenangkan bagi penumpang angkutan udara, dimana untuk menuju bandara BIJB Kertajati membutuhkan effort yang lebih. Hal ini akan berdampak pada terus menurunnya pemilihan bandara pada bandara BIJB Kertajati. Hal ini kemungkinan terjadi sebab penumpang lebih memilih untuk menggunakan Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung atau bahkan Bandar Udara Internasional Soekarno – Hatta Cengkareng dengan akses darat yang lebih cepat dan mudah. Dengan memanfaatkan Tol Jakarta – Cikampek Elevated akan mempersingkat waktu tempuh dari kota

Tabel 3. Hasil Uji Path Coefficients

Pengaruh	Original Sample	T-Statistics	P Values
Pengalaman Penumpang -> Pemilihan Bandara	0,703	17,537	0,000
Pemilihan Bandara -> Airport Leakage	0,704	9,113	0,000
Pengalaman Penumpang -> Airport Leakage	-0,148	1,612	0,108
Pengalaman Penumpang -> Pemilihan Bandara -> Airport Leakage	0,495	7,500	0,000

Sumber: Olah Data Menggunakan SmartPLS versi 3.3.2 (diolah peneliti)

Bandung dan menjadikan kualitas akses darat Bandar Udara Internasional Soekarno – Hatta Cengkareng menjadi lebih baik dibandingkan Bandar Udara Internasional Jawa Barat Kertajati.

Pengaruh Pemilihan Bandara Terhadap Airport Leakage

Dari pengujian pengaruh pemilihan bandara terhadap *airport leakage* didapatkan nilai *T-Statistics* 9,113 yang lebih besar dari t-tabel 1,96 dan nilai *P Values* 0,000 lebih kecil dari 0,05. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pemilihan bandara berpengaruh signifikan terhadap *airport leakage*. Melalui nilai original sample pemilihan bandara memberi pengaruh sebesar 0,704 atau sebesar 70,4% terhadap *airport leakage* dan pengaruh ini merupakan pengaruh positif. Jadi dengan penumpang semakin selektif dalam pemilihan bandara maka akan memberi pengaruh 70,4% kepada peningkatan terjadinya *airport leakage*. Hal ini berarti tidak baik bagi suatu bandara, sebab dengan peningkatan terjadinya *airport leakage* maka bandara tersebut akan semakin dirugikan. Maka dengan memperbaiki faktor – faktor yang menyebabkan penumpang angkutan udara selektif pada bandara yang akan mereka gunakan akan sejalan dengan menurunnya *airport leakage*.

Kondisi saat ini adalah penerbangan langsung dan frekuensi penerbangan di bandara BIJB Kertajati masih terbatas. Hal ini akan berdampak pada semakin selektif penumpang dalam memilih Bandara BIJB Kertajati sehingga terjadi *airport leakage* pada Bandara BIJB Kertajati. Penerbangan langsung menjadi hal yang berpengaruh dan memberi dampak pada faktor lainnya pada pemilihan bandara. Selama suatu bandara terdapat penerbangan langsung, maka penumpang angkutan udara akan lebih memilih bandara tersebut walaupun bukan bandara setempat. Hal ini berdampak pada faktor – faktor lain, sebab penerbangan langsung akan mempengaruhi operasional maskapai. Dengan turunnya pergerakan penumpang, maskapai akan mengurangi

frekuensi penerbangan, membatasi kelas penerbangan dan pada kondisi semakin sedikit maskapai yang melayani suatu rute maka kemungkinan semakin tinggi harga tiket pada rute tersebut.

Pengaruh Pengalaman Penumpang Terhadap Airport Leakage

Dari pengujian pengaruh pengalaman penumpang terhadap *airport leakage* didapatkan nilai *T-Statistics* 1,612 yang lebih kecil dari t-tabel 1,96 dan nilai *P Values* 0,108 lebih besar dari 0,05. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pengalaman penumpang tidak berpengaruh terhadap *airport leakage*.

Hal ini bertentangan dengan hasil penelitian Yoshinori Suzuki, Michael R. Crum, Michael J. Audino (2003) yang menunjukkan bahwa terjadinya *airport leakage* dapat dipengaruhi oleh pengalaman penumpang terhadap suatu bandara. Hal ini memungkinkan untuk terjadi sebab pada penelitian Yoshinori Suzuki, Michael R. Crum, Michael J. Audino (2003) dilakukan pada *single-region airport system*, sedangkan penelitian ini dilakukan pada *multi-region airport system*.

Pengaruh Pengalaman Penumpang Dengan Airport Leakage Melalui Pemilihan Bandara

Dari pengujian pengaruh pengalaman penumpang terhadap *airport leakage* dengan dipengaruhi pemilihan bandara didapatkan nilai *T-Statistics* 7,7500 yang lebih besar dari t-tabel 1,96 dan nilai *P Values* 0,000 lebih kecil dari 0,05. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pengalaman penumpang berpengaruh terhadap *airport leakage* melalui pemilihan bandara. Pengaruh mediasi yang terjadi adalah pengaruh positif sebesar 0,495 atau sebesar 49,5%.

Ditinjau dari hubungan langsung antara variabel pengalaman penumpang terhadap *airport leakage* yang hasilnya menunjukkan bahwa pengalaman penumpang tidak berpengaruh signifikan terhadap *airport leakage*. Sedangkan setelah dimediasi pemilihan bandara hubungan pengalaman

penumpang terhadap *airport leakage* berubah menjadi berpengaruh signifikan. Sesuai dengan Baron and Kenny (1986) dalam Sekaran and Bougie (2016) dimana kondisi kondisi terjadi perubahan pengaruh antara sebelum dan sesudah berlakunya mediasi maka hal ini merupakan *full mediation*. Temuan ini juga menunjukkan bahwa peningkatan pengalaman penumpang mempengaruhi pemilihan bandara yang pada akhirnya berdampak pada menurunnya *airport leakage*.

Dengan demikian, untuk memperbaiki kondisi Bandara BIJB Kertajati hal yang harus dilakukan adalah dengan meningkatkan pengalaman penumpang. Dengan melihat kondisi saat ini, peningkatan kualitas akses darat menjadi prioritas. Dengan meningkatkan kualitas akses darat akan sejalan dengan meningkatnya pengalaman penumpang Bandara BIJB Kertajati, dengan demikian akan menurunkan terjadinya *airport leakage* di Bandara BIJB Kertajati. Dengan demikian maskapai tidak akan segan untuk membuka kembali rute di Bandara BIJB Kertajati. Sejalan dengan peningkatan pergerakan penumpang, dapat dipastikan maskapai yang beroperasi akan semakin meningkatkan frekuensi penerbangan khususnya pada rute - rute strategis. Dengan demikian pemilihan Bandara BIJB Kertajati oleh penumpang angkutan udara akan semakin meningkat.

KESIMPULAN

Dari hasil analisa dan pengolahan data yang telah dilakukan, didapatkan hasil: (1) Pengalaman penumpang berpengaruh signifikan sebesar 70,3% terhadap pemilihan bandara di Bandara BIJB Kertajati. Jadi semakin baik pengalaman penumpang maka akan memberi pengaruh 70,3% kepada peningkatan pemilihan bandara tersebut; (2) Pemilihan bandara berpengaruh signifikan sebesar 70,4% terhadap *airport leakage* di Bandara BIJB Kertajati. Jadi dengan penumpang semakin selektif dalam pemilihan bandara maka akan memberi pengaruh 70,4% kepada peningkatan terjadinya *airport*

leakage; (3) Pengalaman penumpang tidak berpengaruh signifikan terhadap *airport leakage* di Bandara BIJB Kertajati. Hal ini bertentangan dengan penelitian lain diduga karena penelitian tersebut dilakukan pada *single-region airport system* sedangkan penelitian ini dilakukan pada *multi-region airport system*; (4) Pengalaman penumpang berpengaruh signifikan terhadap *airport leakage* melalui melalui mediasi pemilihan bandara sebesar 49,5% di Bandara BIJB Kertajati. Pada poin sebelumnya menunjukkan bahwa pengalaman penumpang tidak berpengaruh signifikan terhadap *airport leakage*. Setelah dimediasi pemilihan bandara hubungan pengalaman penumpang terhadap *airport leakage* berubah menjadi berpengaruh signifikan. Kondisi ini merupakan *full mediation*, dimana peningkatan pengalaman penumpang mempengaruhi pemilihan bandara yang pada akhirnya berdampak pada menurunnya *airport leakage*.

SARAN

Saran bagi PT Angkasa Pura II (Persero) maupun pemerintah terkait kegiatan kebandarudaraan antara lain: (1) Percepatan penyelesaian Jalan Tol Cisumdawu peningkatan kualitas akses darat menuju Bandar Udara Internasional Jawa Barat Kertajati. Dengan demikian akan meningkatkan pengalaman penumpang dalam mengakses bandara sehingga meningkatkan pemilihan Bandar Udara Internasional Jawa Barat Kertajati sebagai bandara yang digunakan oleh penumpang angkutan udara Jawa Barat; (2) Penataan rute antara Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung dan Bandar Udara Internasional Jawa Barat Kertajati secara jelas dan tepat dengan tidak menyediakan rute yang sama pada kedua bandara dan menempatkan rute strategis di Bandar Udara Internasional Jawa Barat Kertajati. Selain itu penataan rute berdasarkan tipe pesawat, disarankan dirubah berdasarkan rute. Sehingga kedua bandara tetap sama - sama dapat melayani seluruh tipe pesawat, baik jet maupun propeller; (3) Peningkatan frekuensi

penerbangan ke tujuan rute – rute strategis adalah saran terakhir yang diajukan. Setelah kualitas akses darat selesai ditingkatkan dan rute penerbangan langsung tersedia memadai, maka perlu ditingkatkan frekuensi penerbangan langsung ke rute – rute strategis.

UCAPAN TERIMA KASIH

Dalam kesempatan ini, ucapan terima kasih sebesar-besarnya disampaikan kepada istri, anak, kedua orang tua dan keluarga, rekan – rekan MM Unpad Angkasa Pura II, dosen pembimbing, pengajar beserta staff MM Unpad dan seluruh direksi beserta manajemen PT Angkasa Pura II (Persero). Atas izin dan dukungan dalam proses pembelajaran dan penyelesaian penelitian terkait *Airport Leakage* ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Blunch, N. J. (2015). *Introduction to structural equation modeling using IBM SPSS statistics and EQS*. Sage.
- Choi, J. H., Wang, K., Xia, W., & Zhang, A. (2019). Determining factors of air passengers' transfer airport choice in the Southeast Asia–North America market: Managerial and policy implications. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 124, 203-216.
- Fuellhart, K. (2007). Airport catchment and leakage in a multi-airport region: The case of Harrisburg International. *Journal of Transport Geography*, 15(4), 231-244.
- Grubestic, T. H., & Wei, F. (2012). Evaluating the efficiency of the Essential Air Service program in the United States. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 46(10), 1562-1573.
- Meyer, C., & Schwager, A. (2007). Understanding customer experience. *Harvard business review*, 85(2), 116.
- Neuman, W. L., & Kreuger, L. (2003). *Social work research methods: Qualitative and quantitative approaches*. Allyn and Bacon.
- Nunnally, J.M., 1994. *Psychometric Theory*, third ed. McGraw-Hill, New York.
- Popovic, V., Kraal, B., & Kirk, P. J. (2010). Towards airport passenger experience models. In *Proceedings of 7th international conference on design & emotion*.
- Sekaran, U., & Bougie, R. (2016). *Research methods for business: A skill building approach*. John Wiley & Sons.
- Soehartono, Irawan. 2000. *Metode Penelitian Sosial*. PT Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Suzuki, Y., Crum, M. R., & Audino, M. J. (2003). Airport choice, leakage, and experience in single-airport regions. *Journal of transportation engineering*, 129(2), 212-218.
- Usami, M., Manabe, M., & Kimura, S. (2017). Airport choice and flight connectivity among domestic and international passengers–Empirical analysis using passenger movement survey data in Japan. *Journal of Air Transport Management*, 58, 15-20.
- Wittman, M. D. (2014). Public funding of airport incentives in the United States: The efficacy of the Small Community Air Service Development Grant program. *Transport Policy*, 35, 220-228.

