

ANALISIS PERILAKU PENUMPANG PESAWAT TERHADAP PEMILIHAN RUTE PENERBANGAN DARI TAIPEI MENUJU JAKARTA (STUDI KASUS MAHASISWA INDONESIA STUDI DI TAIWAN)

Dwi Darmayanti ¹⁾, Winarno ^{2)✉}, Ade Momon S ³⁾

Jurusan Teknik Industri, Universitas Singaperbangsa Karawang

Info Artikel

Diserahkan Juli 2020
Diterima Oktober 2020
Diterbitkan Maret 2021

Kata Kunci:
Rute Penerbangan, Perilaku
Penumpang, Regresi
Logistik Multinomial

Abstrak

Penerbangan internasional dari Taipei menuju Jakarta dapat dilakukan melalui rute penerbangan langsung maupun tidak langsung. Pemilihan rute penerbangan tersebut dapat dipengaruhi oleh perilaku calon penumpang pesawat yang akan melakukan perjalanan. Penelitian ini dilakukan terhadap mahasiswa Indonesia yang sedang melanjutkan pendidikan di Taiwan. Metode regresi logistik multinomial digunakan untuk menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi mahasiswa tersebut dalam memilih rute penerbangan dari Taipei menuju Jakarta. Berdasarkan hasil analisis data terhadap 467 responden terpilih, menunjukkan bahwa reputasi bandara untuk transit, reputasi maskapai, harga tiket penerbangan, durasi penerbangan, kenyamanan dalam koneksi, hari penerbangan, dan jumlah bagasi adalah faktor-faktor yang mempengaruhi dalam pemilihan rute penerbangan tersebut. Faktor yang dominan berpengaruh terhadap pemilihan rute penerbangan internasional dari Taipei menuju Jakarta adalah faktor reputasi bandara transit dengan nilai odd ratio 5,668 dan 3,224 masing-masing pada rute Taipei-Singapura-Jakarta dan rute Taipei-Hongkong-Jakarta. Sedangkan pada rute Taipei-Kuala Lumpur-Jakarta adalah faktor harga tiket dengan nilai odds ratio 4,669 dibandingkan dengan faktor yang lain.

© 2021 Indonesia

✉ Alamat Korespondensi:

Jurusan Teknik Industri
Universitas Singaperbangsa Karawang
E-mail: winarno@staff.unsika.ac.id

ISSN 2548-9909

1. Pendahuluan

Transportasi berkaitan dengan pengangkutan benda dengan menggunakan berbagai jenis kendaraan sesuai dengan kemajuan teknologi (Akbar, 2019). Transportasi udara memiliki sarana dan prasarana yang menunjang dalam pengelolaan jasa transportasi udara yaitu pesawat udara dan bandar udara (Setiani, 2015).

Transportasi udara sebagai sarana transportasi yang banyak dipilih karena efisiensi waktu dan kenyamanannya dibandingkan dengan alat transportasi darat dan transportasi laut. Akibatnya, banyak perusahaan maskapai penerbangan yang bermunculan. Maskapai

penerbangan terus berlomba-lomba untuk menarik minat calon penumpang agar memilih perusahaannya dalam melakukan penerbangan baik domestik maupun internasional. Banyaknya perusahaan maskapai penerbangan ditandai dengan banyaknya pula rute perjalanan yang disediakan setiap maskapai (Akbar, 2019). Namun penerbangan pada saat ini mengalami penurunan penumpang. Menurut data angkutan udara yang dihimpun oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kemenhub, terhitung pada Desember Tahun 2018 terdapat sebanyak 8,1 juta penumpang. Sementara pada Desember Tahun 2017 sebanyak 9 juta penumpang (Liputan6.com, 2019).

Pihak perusahaan maskapai harus mampu memahami perilaku calon penumpangnya agar pelayanan yang diberikan dapat memenuhi harapan konsumen sehingga dapat meningkatkan minat penumpang dalam melakukan penerbangan domestik maupun internasional. Menurut Husein Umar (2003), perilaku penumpang merupakan tindakan-tindakan atau hubungan sosial yang dilakukan oleh perorangan maupun kelompok yang dipengaruhi oleh aspek eksternal dan internal yang mengarahkan mereka untuk memilih mengkonsumsi produk.

Untuk mencapai tujuan ini, terdapat beberapa faktor yang mempengaruhinya. Menurut Jung & Yoo (2016), akses kenyamanan emosional adalah faktor penting ketika memilih rute perjalanan. Rute penerbangan juga menjadi salah satu pilihan penumpang untuk mempertimbangkan biaya yang dikeluarkan mereka dalam sebuah perjalanan. Penelitian ini mengacu pada beberapa variabel yang digunakan oleh penelitian sebelumnya. Pada penelitian ini menggunakan faktor dari penelitian Rouncivell, Timmis, & Ison (2018) dalam memilih maskapai yaitu reputasi maskapai, harga tiket, waktu penerbangan, dan kenyamanan koneksi. Faktor jadwal/hari penerbangan pada penelitian Leng & Tan (2010). Sedangkan untuk faktor reputasi bandara transit, durasi terbang, durasi transit, metode pembayaran tiket, waktu reservasi, dan jumlah bagasi merupakan faktor tambahan yang digunakan dalam penelitian ini untuk mengetahui perilaku penumpang dalam memilih rute penerbangan. Dengan demikian, artikel ini menguatkan penelitian sebelumnya terhadap faktor-faktor karakteristik dalam pemilihan rute penerbangan dan sebagai sesuatu yang baru dilihat dari sisi obyek penelitian, yaitu mahasiswa sebagai responden.

Penerbangan domestik dan penerbangan internasional harus mampu memberikan pelayanan yang terbaik. Penerbangan internasional contohnya pada penerbangan di negara Taiwan yang menjadi tujuan besar para mahasiswa asal Indonesia untuk melanjutkan studi di Taiwan. Menurut *Director Education*

Division Taipei Economic and Trade Office (TETO), Taiwan termasuk dalam empat besar rekomendasi negara yang memberikan beasiswa dari pemerintahnya. Mahasiswa asal Indonesia berada di urutan ketiga sebagai mahasiswa asing terbanyak yang belajar di Taiwan, setelah Malaysia dan Jepang. Jumlah mahasiswa Indonesia yang kuliah di Taiwan mengalami peningkatan setiap tahunnya, yaitu sebanyak 5.000 dan 7.000 mahasiswa masing-masing pada tahun 2017 dan 2018 (Kompas.com, 2019). Dengan adanya potensi jumlah konsumen yang cukup besar tersebut, sangat penting bagi entitas sistem penerbangan seperti maskapai penerbangan maupun pengelola bandara yang termasuk ke dalam rute penerbangan Taiwan-Jakarta untuk memahami perilaku calon penumpang pesawat terbang. Dalam penelitian ini membahas analisis perilaku mahasiswa Indonesia yang studi di Taiwan sebagai calon penumpang pesawat terbang dari Taipei menuju Jakarta. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan bagi entitas sistem penerbangan tersebut dalam membuat keputusan untuk meningkatkan kepuasan konsumen dan solusi bagi masyarakat yang akan melakukan penerbangan untuk memerhatikan faktor-faktor yang berpengaruh dalam memilih rute penerbangan dari Taipei ke Jakarta.

2. Metode

2.1 Populasi dan Sampel

Populasi merupakan wilayah generalisasi yang mempunyai karakteristik untuk ditarik kesimpulannya dan sampel merupakan bagian dari populasi yang memiliki jumlah dan karakteristik tertentu (Sugiyono, 2013). Dalam penelitian ini, mahasiswa asal Indonesia yang studi di Taiwan merupakan populasi yang akan dikaji. Sampel sebanyak 467 responden diambil dari populasi tersebut.

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kuantitatif. Kuesioner dirancang untuk mengetahui informasi demografi dan faktor-faktor yang dipertimbangkan responden dalam pemilihan rute penerbangan dari Taipei menuju Jakarta. Adapun informasi demografi antara

lain jenis kelamin, usia, pendapatan bulanan, pengeluaran bulanan, keikutsertaan program penerbangan, dan frekuensi penerbangan 2 (dua) tahun terakhir. Sedangkan faktor-faktor yang dipertimbangkan adalah reputasi bandara transit, reputasi maskapai, harga tiket, waktu keberangkatan, durasi terbang, durasi transit, kenyamanan koneksi, metode pembayaran tiket, waktu reservasi, hari penerbangan, dan jumlah bagasi. Faktor lain ditambahkan untuk mengakomodasi faktor selain dari responden yang telah disebutkan. Faktor Penyebaran kuesioner dilakukan baik secara *online* maupun *offline* pada Nopember 2018 – Februari 2019.

2.2 Metode regresi Logistik Multinomial

Regresi logistik adalah bagian dari analisis regresi yang menggunakan variabel dikotomi. Dikotomi yaitu variabel yang terdiri dari dua nilai (Herlina, 2019). Menurut Agresti (2002), regresi logistik merupakan metode yang dapat digunakan untuk mencari hubungan variabel bebas yang bersifat *dichotomous* (berskala nominal atau ordinal dengan dua kategori) atau *polychotomous* (mempunyai skala nominal atau ordinal dengan lebih dari dua kategori) dengan satu atau lebih variabel bebas dan variabel terikat bersifat kontinyu atau kategorik.

Metode analisis terhadap data yang telah terkumpul dari penyebaran kuesioner adalah regresi logistik multinomial, yaitu regresi logistik biner yang diperluas dengan variabel dependen mempunyai kategori lebih dari dua (Ghozali, 2013). Model matematis dari regresi logistik multinomial:

$$\text{Logit } P(Y = 0,1,2,3) = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \dots + \beta_{12} X_{12}$$

Logit adalah logaritma natural. P adalah probabilitas penumpang memilih rute penerbangan tertentu, dimana $Y=1$ jika memilih rute Taipei-Jakarta, $Y=2$ jika memilih rute Taipei-Singapura-Jakarta, $Y=3$ jika memilih rute Taipei-Kuala Lumpur-Jakarta, dan $Y=4$ jika memilih rute Taipei-Hongkong-Jakarta. Sedangkan β_0 adalah nilai konstanta dari persamaan regresi, X_1 adalah reputasi bandara

transit, X_2 merupakan reputasi maskapai, X_3 merupakan harga tiket, X_4 adalah waktu keberangkatan, X_5 menyatakan durasi terbang, X_6 menyatakan durasi transit, X_7 menunjukkan kenyamanan koneksi, X_8 adalah metode pembayaran tiket, X_9 merupakan waktu reservasi, X_{10} adalah hari penerbangan, X_{11} menyatakan jumlah bagasi, dan X_{12} merupakan faktor lainnya.

Setelah data terkumpul, kemudian diolah menggunakan program *IBM SPSS Statistic 23*, dan selanjutnya dianalisis untuk mendapatkan suatu kesimpulan dari permasalahan yang ada. Gambar 1 memaparkan langkah analisis penelitian. Berdasarkan Gambar 1, maka langkah analisis penelitian dimulai dengan (Novela Sari, 2017):

1. Mendeskripsikan data. Data yang diperoleh dianalisis dengan statistik deskriptif.
2. Selanjutnya melakukan uji independensi dengan memeriksa tiap variabel independen dan variabel dependen menggunakan *chi square*.
3. Estimasi parameter pada data faktor yang mempengaruhi pemilihan rute penerbangan internasional dari Taipei menuju Jakarta.
4. Melakukan uji signifikansi parameter secara serentak untuk mengetahui model yang tepat berdasarkan faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan rute penerbangan internasional dari Taipei menuju Jakarta.
5. Melakukan uji signifikansi parameter secara parsial untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan rute penerbangan internasional dari Taipei menuju Jakarta.
6. Estimasi parameter pada data faktor yang mempengaruhi pemilihan rute penerbangan internasional dari Taipei menuju Jakarta dengan variabel yang signifikan.
7. Melakukan uji signifikansi parameter secara serentak untuk mengetahui model yang tepat berdasarkan faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan rute penerbangan internasional dari Taipei menuju Jakarta dengan variabel yang signifikan.
8. Melakukan uji signifikansi parameter secara parsial untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan rute penerbangan

internasional dari Taipei menuju Jakarta dengan variabel yang signifikan.

9. Menganalisis *odds ratio* pada data pemilihan rute penerbangan internasional dari Taipei menuju Jakarta.
10. Melakukan uji kesesuaian model untuk mengetahui apakah model pada data pemilihan rute penerbangan internasional dari Taipei menuju Jakarta telah sesuai atau tidak. Model sesuai apabila antara hasil observasi dan prediksi dinyatakan sama.
11. Melakukan identifikasi ketepatan klasifikasi untuk mengetahui tingkat kelayakan suatu model pada pemilihan rute penerbangan internasional dari Taipei menuju Jakarta dengan melihat seberapa besar presentase observasi yang diklasifikasikan secara tepat.
12. Menarik kesimpulan dan saran.

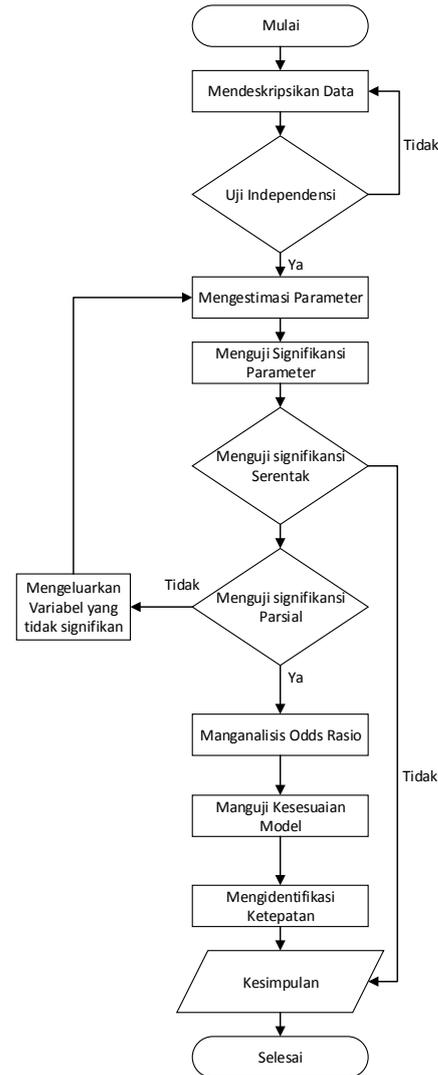
3. Hasil dan Pembahasan

3.1 Data Demografi Responden

Analisis deskriptif merupakan pengolahan data mengenai identitas responden yang berisi data demografi dengan tujuan untuk mendapatkan *profiling* responden. Data disajikan pada Tabel 1.

3.2 Analisis Deskriptif Variabel Penelitian

Analisis deskriptif bertujuan untuk mengetahui gambaran atau sebaran data sehingga menghasilkan informasi yang bermanfaat. Dalam penelitian ini, dilakukan analisis deskriptif terhadap variabel respon pemilihan rute penerbangan internasional dari Taipei menuju Jakarta dengan variabel prediktor berupa semua faktor yang telah diuraikan dalam subbab 2.1.



Gambar .1. Flowchart Analisis Penelitian

Tabel 1. Data Demografi Responden

Demografi	N	%
Jenis Kelamin		
Pria	239	51,1
Perempuan	228	48,9
Total	467	100
Usia		
17 - 19 tahun	54	11,60
20 – 24 tahun	186	39,80
25 – 29 tahun	135	28,9
30 – 34 tahun	47	10,10
35 – 39 tahun	22	4,70
410– 44 tahun	18	3,90
46 ke atas	5	1,10
Total	467	100

Jenjang Pendidikan		
Sarjana	96	20,60
Magister	236	50,50
Doktor	135	28,90
Total	467	100
Biaya Studi		
Orang Tua	143	30,60
Beasiswa Kampus	307	65,70
Beasiswa Pemerintah Taiwan	47	10,10
Kerja Paruh Waktu	117	25,10
Beasiswa Pemerintah Lokal	21	4,50
Lainnya	26	5,60
Total	467	100
Pendapatan (\$NT)		
Dibawah 20,001	352	75,40
20,001-30,000	77	16,50
30,001-40,000	29	6,20
40,001-50,000	4	0,90
50,001-60,000	3	0,60
60,001 keatas	2	0,40
Total	467	100
Pengeluaran (\$NT)		
Dibawah 15,001	334	71,50
15,001-18,000	68	14,60
18,001-21,000	26	5,60
21,001-25,000	18	3,90
25,001 keatas	21	4,50
Total	467	100
Frequent Flyer		
Ya	129	27,60
Tidak	338	72,40
Total	467	100
Riwayat Penerbangan		
Belum Pernah	80	17,10
1 Kali	156	33,40
2 Kali	118	25,30
3 Kali	52	11,10
Lebih dari 3 Kali	61	13,10
Total	467	100

3.1 Analisis Regresi Logistik Multinomial

Uji Independensi

Uji independensi digunakan untuk mengetahui ada atau tidaknya hubungan antara pemilihan rute penerbangan dengan faktor-faktor yang diduga mempengaruhi pemilihan rute penerbangan internasional dari Taipei menuju Jakarta. Berikut uji independensi dengan hipotesis:

H_0 : Tidak ada hubungan antara pemilihan rute penerbangan internasional terhadap faktor-faktor yang diduga memengaruhinya.

H_1 : Ada hubungan antara pemilihan rute penerbangan internasional terhadap faktor-faktor yang diduga memengaruhinya.

Wilayah kritis/area penolakan H_0 adalah jika $P\text{-value} < \alpha$ (0,05). Hasil pengolahannya disajikan pada Tabel 2.

Tabel 2. Hasil Uji Independensi

Variabel Independen	P-value
Reputasi Bandara Transit	0,000
Reputasi Maskapai	0,019
Harga Tiket	0,001
Waktu Keberangkatan	0,090
Durasi Terbang	0,000
Durasi Transit	0,311
Kenyamanan Koneksi	0,011
Metode Pembayaran Tiket	0,076
Waktu Reservasi	0,385
Hari Penerbangan	0,010
Jumlah Bagasi	0,007
Faktor Lainnya	0,638

Berdasarkan Tabel 2, variabel reputasi bandara transit, reputasi maskapai, harga tiket, durasi terbang, kenyamanan koneksi, hari penerbangan, dan jumlah bagasi memiliki hubungan terhadap pemilihan rute penerbangan internasional dari Taipei menuju Jakarta. Hal ini terlihat pada nilai $P\text{-value}$ kurang dari $< \alpha$ (0,05).

Uji Regresi Logistik Multinomial

Model regresi dengan variabel dependen berskala nominal empat kategori digunakan

kategori variabel hasil Y dikodekan menjadi 1, 2, 3 dan 4. Variabel Y terparameterisasi menjadi tiga fungsi logit. Sebelumnya perlu ditentukan kategori hasil mana yang digunakan untuk membandingkan. Pada umumnya digunakan $Y=1$ sebagai pembanding. Hasil estimasi parameter dibentuk dalam model logit

$$g_2(x) = -0,822 + 1,737X_1 - 0,479X_2 + 0,627X_3 - 1,374X_4 + 0,418X_5 - 0,579X_6 - 0,462X_7$$

$$g_3(x) = -1,981 + 0,487X_1 - 0,288X_2 + 1,547X_3 - 1,434X_4 + 0,651X_5 + 0,458X_6 - 0,590X_7$$

$$g_4(x) = -3,559 + 1,146X_1 + 0,941X_2 + 0,485X_3 - 1,069X_4 + 0,743X_5 + 0,875X_6 - 1,460X_7$$

Uji Signifikansi Parameter

Pengujian signifikansi parameter dilakukan untuk mengetahui faktor-faktor yang signifikan terhadap pemilihan rute penerbangan dengan faktor-faktor yang diduga memengaruhi pemilihan rute penerbangan internasional dari Taipei menuju Jakarta.

Uji Serentak

Berikut pengujian signifikansi parameter secara serentak dengan hipotesis:

$H_0: \beta_1 = \beta_2 = \dots = 0$ (Tidak ada satupun variabel yang secara statistik signifikan memengaruhi pemilihan rute)

H_1 : Minimal ada satu $\beta_i \neq 0$, (Minimal terdapat satu variabel yang secara statistik signifikan memengaruhi pemilihan rute)

Wilayah kritis/area penolakan H_0 : jika $G^2 > \chi_{\alpha,df}^2$ serta $P\text{-value} < \alpha$ (0,05). Hasil perhitungan disajikan pada Tabel 3.

Tabel 3. Estimasi Parameter Secara Serentak

G^2	α	df	$\chi_{(0,05,21)}^2$	P-
-------	----------	----	----------------------	----

				value
406,093	0,05	21	32,6706	0,000

Keputusan yang diperoleh berdasarkan Tabel 2 adalah tolak H_0 . Hal ini dikarenakan nilai G^2 (406,093) $> \chi_{(0,05,21)}^2$ (32,6706 serta nilai $P\text{-value}$ (0,000) $< \alpha$ (0,05), artinya terdapat minimal satu variabel yang signifikan terhadap pemilihan rute penerbangan internasional dari Taipei menuju Jakarta.

Uji Parsial

Uji parsial digunakan untuk pengujian individu yang menunjukkan apakah suatu variabel bebas signifikan atau layak untuk masuk model atau tidak.

Hipotesis:

$H_0: \beta_i = 0$ (Variabel independen ke- i secara statistik tidak signifikan terhadap pemilihan rute)

$H_1: \beta_i \neq 0$ (Variabel independen ke- i secara statistik signifikan terhadap pemilihan rute)

Wilayah kritis/area penolakan H_0 : jika nilai $W > Z_{\alpha/2}$. Nilai $Z_{\alpha/2}$ sebesar 1,96 didapat dari tabel $Z_{0,025}$.

Perhitungan dilakukan dengan menggunakan program *IBM SPSS Statistic 23* dengan rute penerbangan langsung Taipei-Jakarta sebagai kategori referensi. Estimasi parameter secara parsial disajikan pada Tabel 4.

Tabel 4. Estimasi Parameter Secara Parsial

Rute	Parameter	B	Wald	P-value
Taipei-Singapura-Jakarta	Intercept	-,822	8,520	,004
	Reputasi Bandara Transit	1,737	44,086	,000
	Reputasi Maskapai	-,479	3,332	,068
	Harga Tiket	,627	5,216	,022
	Durasi Terbang	-1,374	27,908	,000
	Kenyama	,418	2,540	,111

	nan Koneksi			
	Hari Penerbangan	-,579	2,255	,133
	Jumlah Bagasi	-,462	2,441	,118
Taipei-Kuala Lumpur-Jakarta	Intercept	-1,981	22,731	,000
	Reputasi Bandara Transit	,487	2,120	,145
	Reputasi Maskapai	-,288	,778	,378
	Harga Tiket	1,547	14,248	,000
	Durasi Terbang	-1,434	18,493	,000
	Kenyamanan Koneksi	,651	3,928	,048
	Hari Penerbangan	,458	1,240	,265
	Jumlah Bagasi	-,590	2,696	,101
Taipei-Hongkong-Jakarta	Intercept	-3,559	30,502	,000
	Reputasi Bandara Transit	1,146	5,643	,018
	Reputasi Maskapai	,941	2,853	,091
	Harga Tiket	,804	2,286	,131
	Durasi Terbang	-1,069	4,612	,032
	Kenyamanan Koneksi	,743	2,342	,126
	Hari Penerbangan	,875	2,542	,111
	Jumlah Bagasi	-1,260	4,566	,033

Berdasarkan Tabel 4, bahwa variabel reputasi bandara transit, reputasi maskapai, harga tiket, durasi terbang, kenyamanan koneksi, hari penerbangan, dan jumlah bagasi pada pemilihan rute Taipei-Singapura-Jakarta diperoleh nilai *wald* masing-masing sebesar 44,086; 3,332; 5,216; 27,908; 2,540; 2,255; dan 2,441 lebih besar dari nilai $Z_{\alpha/2}$ sebesar 1,96. Variabel reputasi bandara transit, harga tiket,

durasi terbang, kenyamanan koneksi, dan jumlah bagasi pada pemilihan rute Taipei-Kuala Lumpur-Jakarta diperoleh nilai *wald* masing-masing sebesar 2,120; 14,248; 18,493; 3,928; dan 2,696 lebih besar dari nilai $Z_{\alpha/2}$ sebesar 1,96. Variabel reputasi bandara transit, reputasi maskapai, harga tiket, durasi terbang, durasi, kenyamanan koneksi, hari penerbangan, dan jumlah bagasi pada pemilihan rute Taipei-Hongkong-Jakarta diperoleh nilai *wald* masing-masing sebesar 5,643; 2,853; 2,286; 4,612; 2,342; 2,542; dan 4,566 lebih besar dari nilai $Z_{\alpha/2}$ sebesar 1,96. Sehingga variabel-variabel tersebut berpengaruh signifikan terhadap pemilihan rute penerbangan internasional dari Taipei menuju Jakarta.

Odds Ratio

Odds Ratio yang digunakan untuk mengetahui kecenderungan faktor-faktor yang signifikan terhadap pemilihan rute penerbangan internasional dari Taipei menuju Jakarta. Nilai *odds ratio* yang diperoleh disajikan pada Tabel 5.

Tabel 5. Nilai *Odds Ratio*

Rute	Parameter	Exp(B)
Taipei-Singapura-Jakarta	Reputasi Bandara Transit	5,679
	Reputasi Maskapai	,619
	Harga Tiket	1,871
	Durasi Terbang	,253
	Kenyamanan Koneksi	1,518
	Hari Penerbangan	,561
	Jumlah Bagasi	,630
	Taipei-Kuala Lumpur-Jakarta	Reputasi Bandara Transit
Harga Tiket		4,699
Durasi Terbang		,238
Kenyamanan Koneksi		1,917
Jumlah Bagasi		,554
Taipei-Hongkong-Jakarta	Reputasi Bandara Transit	3,144
	Reputasi Maskapai	2,562
	Harga Tiket	2,234
	Durasi Terbang	,343

	Kenyamanan Koneksi	2,102
	Hari Penerbangan	2,398
	Jumlah Bagasi	,284

Berdasarkan Tabel 5, dapat dijelaskan bahwa faktor reputasi bandara transit pada pemilihan rute Taipei-Singapura-Jakarta memiliki nilai kecenderungan lebih besar (5,679) dari faktor yang lain. Ini menunjukkan bahwa faktor reputasi maskapai, harga tiket, durasi terbang, dan kenyamanan koneksi kurang signifikan dari reputasi bandara transit. Sedangkan faktor harga tiket pada pemilihan rute Taipei-Kuala Lumpur-Jakarta memiliki nilai kecenderungan lebih besar (4,669) dari faktor yang lain. Ini menunjukkan faktor reputasi bandara transit, reputasi maskapai, durasi terbang, kenyamanan koneksi, dan jumlah bagasi kurang signifikan dari harga tiket. Namun faktor reputasi bandara transit pada pemilihan rute Taipei-Hongkong-Jakarta memiliki nilai kecenderungan lebih besar (3,144) dari faktor lainnya. Hal ini menunjukkan bahwa faktor reputasi maskapai, harga tiket, durasi terbang, kenyamanan koneksi, hari penerbangan, dan jumlah bagasi kurang signifikan dari reputasi bandara transit.

Uji Kesesuaian Model

Uji kesesuaian model dalam analisis regresi logistik dilakukan untuk mengetahui adanya perbedaan atau tidak antara hasil observasi dengan kemungkinan hasil prediksi model.

Hipotesis:

H_0 : Model sesuai (tidak ada perbedaan yang signifikan antara hasil pengamatan dengan kemungkinan hasil prediksi)

H_1 : Model tidak sesuai (terdapat perbedaan yang signifikan antara hasil pengamatan dengan kemungkinan hasil prediksi)

Wilayah kritis/area penolakan H_0 :

Jika $\chi^2 > \chi^2_{(df, \alpha)}$ dan $P\text{-value} > \alpha$ (0,05).

Hasil perhitungan yang telah dilakukan diperoleh nilai-nilai sebagai berikut: G^2 sebesar 266,349; df sebesar 264; $\chi^2_{(df, \alpha)}$ sebesar 302,8983; dan $p\text{-value}$ sebesar 0,448. Berdasarkan hasil perhitungan tersebut, keputusan yang diambil

adalah gagal tolak H_0 karena nilai χ^2 kurang dari $\chi^2_{(264, 0,05)}$ atau $P\text{-value}$ lebih dari nilai α (0,05). Maka model telah sesuai atau tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara hasil pengamatan dengan kemungkinan hasil prediksi model.

Ketetapan Klasifikasi Model

Ketetapan klasifikasi model dilakukan untuk mengetahui apakah data prediksi telah diklasifikasikan dengan benar atau tidak sesuai dengan data observasinya. Berikut tetetapan klasifikasi model disajikan pada Tabel 7. Dalam Tabel 7, T, S, KL, H, dan J menunjukkan masing-masing Taipei, Singapura, Kuala Lumpur, Hongkong, dan Jakarta.

Tabel 7. Ketetapan Klasifikasi Model

Observasi	Prediksi				
	T-J	T-S-J	T-KL-J	T-H-J	%
T-J	226	25	0	1	89,68
T-S-J	62	70	1	0	52,63
T-KL-J	41	18	0	0	0,00
T-H-J	14	8	1	0	0,00
%	73,45	25,91	0,43	0,21	63,38

Nilai *apparent error rate* (APER) menyatakan suatu nilai yang digunakan untuk melihat peluang kesalahan dalam mengklasifikasikan objek.

$$\begin{aligned} APER &= \frac{226 + 70 + 0 + 0}{467} \times 100\% \\ &= 63,38\% \end{aligned}$$

Artinya model mampu mengklasifikasikan secara tepat dari data sebesar 63,38%.

4. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan pada penelitian ini dapat ditarik kesimpulan bahwa faktor yang secara statistik signifikan mempengaruhi penumpang dalam pemilihan rute penerbangan Taipei-Singapura-Jakarta dan Taipei-Hongkong-Jakarta adalah reputasi bandara untuk transit, reputasi maskapai, harga tiket penerbangan, durasi penerbangan, kenyamanan dalam koneksi, hari penerbangan, dan jumlah bagasi. Sedangkan faktor yang secara statistik signifikan mempengaruhi penumpang dalam pemilihan rute penerbangan Taipei-Kuala Lumpur-Jakarta adalah reputasi bandara untuk transit, harga tiket penerbangan, durasi penerbangan, kenyamanan dalam koneksi, dan jumlah bagasi.

Faktor yang dominan memengaruhi pemilihan rute Taipei-Singapura-Jakarta dan Taipei-Hongkong-Jakarta adalah faktor reputasi bandara transit dengan nilai *odds ratio* masing-masing 5,679 dan 3,144. Sedangkan pada rute Taipei-Kuala Lumpur-Jakarta adalah faktor harga tiket dengan nilai *odds ratio* 4,669 dibandingkan dengan faktor yang lain.

Daftar Pustaka

- Agresti, A. (2002). *Categorical Data Analysis Second Edition* (Canada). A John Wiley & Sons, Inc, Hoboken, New Jersey. Canada.
- Akbar, M. F. (2019). *Kualitas Pelayanan Pt Jasa Angkasa Semesta Di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta Jakarta*. Sekolah Tinggi Pariwisata Bandung.
- Ghozali, I. (2013). *Imam Ghozali* (Viii). Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Herlina, V. (2019). *Panduan Praktis Mengolah Data Kuesioner Menggunakan Spss*. Jakarta: Pt. Elix Media Komputindo.
- Jung, S., & Yoo, K. (2016). A Study On Passengers ' Airport Choice Behavior Using Hybrid Choice Model : A Case Study Of Seoul Metropolitan Area , South Korea. *Journal Of Air Transport Management*, 57, 70–79. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2016.07.007>
- Kompas.Com. (2019). 5 Faktor Penyebab Milenial Indonesia Memilih Kuliah Di Taiwan. Retrieved June 2, 2020, From <https://www.kompas.com/regional/read/2019/03/12/21372881/5-Faktor-Penyebab-Milenial-Indonesia/Memilih-Kuliah-Di-Taiwan>
- Leng, W., & Tan, A. K. G. (2010). A Note On The Determinants Of Airline Choice : The Case Of Air Asia And Malaysia Airlines. *Journal Of Air Transport Management*, 16(4), 209–212. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2009.06.001>
- Liputan6.Com. (2019). Industri Penerbangan Jadi Pendorong Pertumbuhan Ekonomi Indonesia. Retrieved June 2, 2020, From <https://www.liputan6.com/bisnis/read/3892265/Industri-Penerbangan-Jadi-Pendorong-Pertumbuhan-Ekonomi-Indonesia>
- Novela Sari, S. (2017). *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Tindakan Kriminal Di Kota Surabaya Tahun 2016 Dengan Metode Regresi Logistik Multinomial*. Institut Teknologi Sepuluh Nopember.
- Rouncivell, A., Timmis, A. J., & Ison, S. G. (2018). Willingness To Pay For Preferred Seat Selection On Uk Domestic Flights. *Journal Of Air Transport Management*, 70(April), 57–61. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2018.04.018>
- Setiani, B. (2015). Prinsip-Prinsip Pokok Pengelolaan Jasa. *Jurnal Ilmiah Widya Volume 3 Nomor 2 September - Desember 2015*, 3(2).
- Sugiyono, P. D. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Umar, H. (2003). *Riset Pemasaran Dan Perilaku Konsumen*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.