

Analisis Kenaikan Harga Tiket Pesawat: *Studi Kasus Arus Balik Lebaran di Sumatera Barat*

Herry Zulman ¹, Martin Kustati ², Rezki Amelia ³

^{1,2,3} Pascasarjana (S.3), UIN Imam Bonjol Padang, Padang, Sumatera Barat, Indonesia

Info Artikel

Riwayat Artikel:

Diterima 29, 06, 2024
Disetujui 30, 06, 2024
Diterbitkan 01, 07, 2024

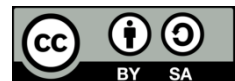
Katakunci:

Tiket Pesawat;
Mudik Lebaran;
Bandara Internasional
Minangkabau;
Tarif Batas Atas;

ABSTRACT

This research is based on the author's observations regarding the increase in airfare prices for Eid homecoming at Minangkabau International Airport. High ticket prices has been ongoing since the era of Tabin Airport, which the author attributes to the strong sense of familial bonds among the Minangkabau people. While some airline passengers know this problematic, the author was intrigued to investigate it. The study focuses on the Padang-Jakarta route, a popular route throughout the year, with the main question being the causes of the high ticket prices on this route. The methodology used is library research. Data analysis relies on regulations from the Ministry of Transportation and examines airline behavior during peak seasons. Data were obtained through library research, direct field observations, and interviews. The research concluded that airlines did not raise fares beyond the regulatory upper limit. Instead, the increase in ticket prices is due to market strategies, service classification modifications, transit ticket prices, and the Online Travel Agent (OTA) system that uses automatic ticket tracking. The main reasons people continue to choose air travel for this preferred route are time efficiency, comfort, and prestige. The author suggests anticipating high ticket prices for Eid homecoming by booking tickets well in advance, looking for promotional prices, utilizing credit card facilities, or using ground transportation to Sultan Syarif Kasim II Airport in Pekanbaru and then traveling to Jakarta.

This is an open access article under the [CC BY-SA](#) license.



Penulis Korespondensi:

Herry Zulman

Pascasarjana (S.3), UIN Imam Bonjol Padang, Padang, Sumatera Barat, Indonesia
Email: hzulman270556@gmail.com

Cara Sitasi Artikel ini dalam APA:

Zulman, H., Kustati, M., & Amelia, R. (2024). Analisis Kenaikan Harga Tiket Pesawat: Studi Kasus Arus Balik Lebaran di Sumatera Barat. *LANCAH: Jurnal Inovasi Dan Tren*, 2(2), 567~574. <https://doi.org/10.35870/ljit.v2i2.2793>

1. PENDAHULUAN

Bandara Internasional Minangkabau, yang resmi dibuka oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono pada 22 Juli 2005, merupakan satu-satunya bandara terbesar di pantai barat Indonesia yang dikelola oleh PT. Angkasa Pura II. Perusahaan ini adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang berorientasi pada profit dan saat ini mengelola 18 bandara yang tersebar di wilayah barat Indonesia, mulai dari Aceh hingga Jawa Barat. Bandara ini menggantikan Bandara Tabin yang diserahkan kepada TNI Angkatan Udara, dan melayani penerbangan domestik serta internasional.

Rute penerbangan domestik meliputi tujuan ke Jakarta, Medan, dan Batam, sementara rute internasional menuju Kuala Lumpur. Rute tersibuk adalah ke Jakarta dengan 11 penerbangan harian yang dilayani oleh maskapai seperti Garuda Indonesia, Citilink, Mandala Air, Lion Air, Wings Air, dan Batik Air, sedangkan penerbangan internasional dilayani oleh AirAsia. Jenis pesawat yang digunakan antara lain Boeing 737 semua seri dan Airbus A320, dengan kapasitas rata-rata 135 hingga 188 penumpang. Pesawat-pesawat ini termasuk dalam kategori pesawat konvensional atau pesawat berbadan kecil. Bandara ini melayani pelayanan standar maksimum (full service), pelayanan standar menengah (medium service) dan pelayanan standar minimum (no frill service) sebagaimana tertuang dalam (UU No.1 Tentang Penerbangan, 2009).

Banyaknya pengguna jasa penerbangan di Bandara Internasional Minangkabau menyebabkan peningkatan lalu lintas pesawat udara. Maskapai penerbangan mengatur frekuensi penerbangan setelah mendapatkan slot waktu pendaratan dari pengelola bandara, yang dikenal dengan slot time. Slot time ini diberikan untuk menghindari penumpukan pesawat pada jam tertentu. Berbagai jadwal penerbangan yang dihasilkan ini kemudian disusun dalam data yang disebut Flight Daily Report (Mahfud Jailani Ibrahim, dkk, 2010). Penerbangan domestik dengan tujuan Medan dan Batam hanya dilayani satu kali sehari oleh maskapai, sama halnya dengan penerbangan ke Kuala Lumpur. Penumpang di Bandara Internasional Minangkabau meningkat tajam selama musim liburan sekolah pada bulan Juni dan hari-hari besar yang berdekatan dengan akhir pekan, memberikan liburan panjang. Peningkatan penumpang paling signifikan terjadi selama libur Lebaran Idul Fitri, sehingga pemerintah memberikan izin khusus kepada maskapai untuk menambah jadwal penerbangan. Pada periode ini, maskapai sering menggunakan pesawat berbadan lebar dengan kapasitas 300 hingga 340 penumpang.

Kegiatan penerbangan internasional diatur oleh International Air Transport Association (IATA), sementara aturan yang lebih tinggi dibuat oleh International Civil Aviation Organization (ICAO) yaitu Badan Penerbangan Sipil Dunia dibawah PBB. Indonesia pada tahun 1950 telah menjadi anggota ICAO. Untuk penerbangan domestik, maskapai di Indonesia membentuk asosiasi Indonesian National Air Carriers Association (INACA), yang kegiatannya diawasi oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan selaku regulator. Pada Oktober 2001, pemerintah dan maskapai penerbangan membahas tiga pola tarif kelas ekonomi penerbangan domestik: tarif atas dan bawah, tarif batas atas, dan tarif dasar saja. Penetapan tarif berdasarkan perhitungan yang mempertimbangkan jarak, harga bahan bakar, kurs, pajak, inflasi, margin keuntungan, tingkat pelayanan, serta biaya tetap dan variabel (KM 08/2002).

Akhirnya, ditetapkan bahwa tarif yang digunakan adalah tarif batas atas. Pada masa peak season, harga tiket mencapai tarif batas atas, dan maskapai yang menjual tiket di atas batas ini akan dikenakan sanksi, mulai dari peringatan tertulis hingga pembekuan izin usaha (Mustika Sari dkk, 2020). Sebelum menetapkan harga tiket pesawat udara niaga berjadwal kelas ekonomi domestik, pemerintah melakukan evaluasi bersama Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) sesuai dengan Undang-Undang No 5/1995 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

Dengan adanya aturan tersebut, kegiatan pergerakan penumpang selama Lebaran selalu mendapat perhatian dari pemerintah, dengan mendirikan posko angkutan Lebaran di setiap bandara di Indonesia; seperti Bandara Internasional Soekarno-Hatta, Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru, Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang, Kualanamu Medan, Sultan Iskandar Muda Aceh, dan bandara lainnya baik di Indonesia. Pemantauan ini berlangsung selama tujuh hari sebelum dan tujuh hari setelah Lebaran. Tim pemantau yang terdiri dari berbagai instansi seperti Dinas Perhubungan, Dinas Kesehatan, Satuan Polisi Pamong Praja (Satpol PP), Pengelola Bandara, TNI-Polri, dan lainnya, bertugas memastikan kelancaran, keamanan, dan kenyamanan transportasi udara bagi masyarakat dan maskapai. Dalam pemantauan angkutan Lebaran, umumnya tidak ada kejadian fatal yang menyebabkan konflik, keresahan, atau kekesalan dari pengguna, serta tidak pernah terjadi kekerasan yang memicu keributan di bandara. Meski pemantauan angkutan Lebaran sudah berakhir, lonjakan penumpang tetap terjadi. Memesan tiket langsung di bandara selama sebulan setelah Lebaran sangat sulit dilakukan, menunjukkan bahwa permintaan untuk transportasi udara meningkat selama Lebaran, yang berdampak pada tingginya

harga tiket pesawat. Semua pengguna transportasi udara merasakan tingginya harga tiket, karena pada musim sepi, maskapai menawarkan tarif murah atau promo. Hasil pengamatan penulis saat peak season (musim puncak lebaran 2019), permintaan yang tinggi diikuti dengan tarif tinggi (tarif batas atas). Hal ini dimaklumi oleh masyarakat umum. Tarif batas bawah untuk rute Jakarta-Padang pp sekitar Rp.400.000,- (oneway) sedangkan tarif batas atas untuk rute yang sama adalah Rp.950.000,-. Setelah Lebaran, tiket pesawat ke Jakarta terasa mahal bahkan tidak ada yang di bawah Rp.1.000.000,-, sementara tarif rute ke Padang mendekati harga terendah.

Untuk mengatasi hal ini, pemerintah menetapkan tarif acuan bagi semua maskapai domestik melalui Peraturan Menteri Perhubungan No.20 Tahun 2019 tentang Tata Cara dan Formulasi Perhitungan Tarif Batas Atas Penumpang Kelas Ekonomi pada Penerbangan Niaga Berjadwal Dalam Negeri. Pelaksanaan peraturan ini di daerah, khususnya di Bandara Internasional Minangkabau, diawasi oleh Kantor Otoritas Bandara Wilayah VI, yang memiliki wewenang untuk mengawasi regulasi dan mengambil tindakan terhadap pelanggaran oleh pengelola bandara, maskapai, dan pihak terkait operasional bandara. Kehadiran Kantor Otoritas Bandara Wilayah VI di Bandara Internasional Minangkabau adalah perpanjangan tangan dari Direktur Jenderal Perhubungan Udara sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No.41 Tahun 2011. Dengan diterbitkannya PM No.41 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Otoritas Bandara, akibatnya semua Bidang Udara yang berada dalam struktur organisasi Dinas Perhubungan Provinsi/Kabupaten/Kota dihapuskan.

Artinya, Dinas Perhubungan hanya memiliki wewenang untuk membina selain Sub Sektor Perhubungan Udara, yakni Sub Sektor Perhubungan Darat dan Perhubungan Laut saja. Selama sebulan pelaksanaan arus balik Lebaran di Bandara Internasional Minangkabau, penulis mengamati lonjakan penumpang yang sangat tinggi terutama untuk rute tujuan Jakarta. Hampir semua penerbangan penuh tanpa ada kursi kosong, meskipun tidak ada penerbangan tambahan yang menggunakan pesawat berbadan lebar. Keluhan masyarakat tentang tingginya harga tiket pesawat dirasakan, meskipun tidak menimbulkan keresahan. Hal ini sudah dipahami secara umum oleh pengguna transportasi udara rute Jakarta, meskipun tidak semua pengguna memahami sepenuhnya kondisi tersebut. Tradisi mudik sebenarnya tidak ada dalam Islam. Setelah menyelesaikan puasa Ramadan, umat Islam wajib membayar zakat fitrah dan melaksanakan sholat Idul Fitri di masjid, musholla, atau lapangan, yang meningkatkan kegembiraan hati yang telah fitri. Kata Idul Fitri sendiri berarti kembali suci atau kembali ke keadaan awal manusia yang bersih. Kata ini berasal dari bahasa Arab "Aada-ya' uudu-'audan" (ادوع-دوعي-داع) yang berarti kembali, dan "fitrah" (فطر) yang berarti suci serta "futhur" (روطف) yang berarti makan pagi. Secara filosofis, ini dapat diartikan bahwa para perantau di kota-kota besar berbondong-bondong kembali ke kampung halamannya, yang dikenal dengan istilah mudik. Menurut Umar Kayam (2002), mudik awalnya adalah tradisi primordial masyarakat petani Jawa yang sudah ada jauh sebelum kerajaan Majapahit. (Abdul Hamid Arribathi, 2018).

Menurut hadis Rasulullah, bersilaturahmi dapat mendatangkan keberkahan umur dan menambah rezeki, seperti yang dijelaskan berikut ini:

مَنْ أَحَبَّ أَنْ يُسَيِّطَ لَهُ فِي رِزْقِهِ وَأَنْ يُنْسَأَ لَهُ فِي أَثَرِهِ فَلْيَصِلْ رَحِمَهُ

“Barangsiapa yang ingin diluaskan rizkinya dan ditambah umurnya, maka hendaklah melakukan silaturahmi” (dari Anas bin Malik).

Kegiatan silaturahmi sering dikaitkan dengan tradisi mudik lebaran, yang berarti menjalin hubungan baik dengan sesama merupakan perbuatan yang dianjurkan dalam agama Islam. Dalam surat Surah Ar-Ra'd Ayat 21 menjelaskan arti pentingnya silaturahmi;

الْجَسَابِ سَوَاءٌ وَيَخَافُونَ رَبَّهُمْ يَخْشَوْنَ وَ يُوصِلُ أَنْ يَبِ اللَّهُ أَمْرَ مَا يَصِلُونَ وَالَّذِينَ

Artinya: Dan orang-orang yang menghubungkan apa-apa yang Allah perintahkan supaya dihubungkan, dan mereka takut kepada Tuhannya dan takut kepada hisab yang buruk (Mushaf Qordoba, 2012).

Berkaitan dengan hal ini, penulis melakukan studi kepustakaan untuk mengkaji apa yang menyebabkan tingginya harga tiket pesawat selama arus balik Lebaran, dengan judul “Analisis Kenaikan Harga Tiket Pesawat Studi Kasus Arus Balik Lebaran di Sumatera Barat”.

2. METODOLOGI PENELITIAN

Metode penulisan yang akan digunakan adalah studi kepustakaan (library research) dengan pendekatan deskriptif kualitatif. Ini berarti mengumpulkan informasi dari berbagai pihak seperti pengguna jasa penerbangan, agen perjalanan (travel agent), dan kelompok usaha yang sering menggunakan jasa penerbangan. Untuk pengumpulan data, penulis menggunakan teknik observasi, wawancara, pengumpulan data terdokumentasi, serta studi kepustakaan. Data yang terkumpul kemudian diolah melalui teknik reduksi, dianalisis, disajikan, dianalisa dan akhirnya disimpulkan.

3. HASIL DAN DISKUSI

Jasa penerbangan sangat dipengaruhi oleh kondisi pasar. Penulisan ini akan memfokuskan pada pengguna jasa penerbangan selama periode puncak (peak season), ketika harga tiket pesawat meningkat. Kenaikan ini sering menimbulkan kegelisahan bagi sebagian pengguna. Selama musim Lebaran setiap tahun, meskipun harga tiket tinggi, minat masyarakat untuk menggunakan pesawat udara tetap tidak berkurang, terutama pada rute tertentu seperti Jakarta. Ada banyak faktor yang menyebabkan harga tiket mahal, salah satunya adalah karena pengguna pesawat udara terbiasa dengan tarif murah (normal). Prinsip hukum ekonomi berlaku di sini, di mana permintaan tinggi menyebabkan harga relatif tinggi, dan maskapai memanfaatkan peluang ini untuk meraih keuntungan yang besar. Penulisan ini akan mengevaluasi apakah kenaikan harga tiket masih dalam batas kewajaran sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Sementara, dapat disimpulkan bahwa mahalnya tiket pesawat mudik Lebaran masih dalam batas normal, karena dalam lima tahun terakhir tidak ada maskapai yang dikenai sanksi akibat melanggar batas atas tarif pesawat.

Pada dasarnya, kegiatan mudik lebaran adalah upaya manusia untuk menjalin silaturahmi atau hubungan baik dengan orang tua, saudara, atau kerabat. Inilah inti dari tradisi mudik lebaran. Islam juga menganjurkan sebagaimana tercantum dalam Al-Qur'an dan Hadis. (Mutia Azura, 2023). Kebijakan transportasi udara bertujuan untuk menciptakan layanan yang andal, kompetitif, dan memberikan nilai tambah dalam mendukung ketahanan nasional (*Bama Djokonugroho, 2023*). Sebagai dasar pembuatan karya ilmiah ini, saya menggunakan Peraturan Menteri Perhubungan No.20 Tahun 2019 tentang Tata Cara dan Formulasi Perhitungan Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri. Pemerintah hanya mengatur tarif angkutan udara niaga berjadwal kelas ekonomi. Untuk tarif penerbangan khusus, charter, serta tiket bisnis, eksekutif, dan kelas lainnya, tarif ditentukan oleh maskapai sesuai kondisi pasar pada rute yang digunakan. Pemerintah tidak campur tangan jika maskapai menetapkan tarif tinggi untuk kelas bisnis atau eksekutif, sesuai dengan tingkat pelayanan yang diberikan. Secara umum, struktur tarif ekonomi berdasarkan analisa PM 20/2019, yang ditetapkan dan diundangkan pada 28 Maret 2019, mengikuti regulasi operasional PM 106/2019, pengganti PM 72/2019 yang sudah tidak berlaku lagi. Menurut laporan Angkutan Lebaran Tahun 2019, hampir semua moda angkutan publik mengalami peningkatan jumlah penumpang, kecuali angkutan udara yang mengalami penurunan sebesar 27%.

Penurunan ini diakui oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara sebagai akibat tingginya tarif tiket pesawat udara. Kejadian ini terjadi sebelum COVID-19, dan saya tidak dapat memaparkan kondisi setelah COVID-19 secara lengkap karena banyak faktor yang mempengaruhi dan diperlukan kajian mendalam. Dengan diterbitkannya PM 106/2019, komponen atau faktor penting yang menjadi dasar pertimbangan pemerintah dalam menentukan besaran Tarif Batas Atas Tiket Pesawat Udara Berjadwal Kelas Ekonomi Dalam Negeri adalah sebagai berikut:

A. Faktor Jarak

Secara umum, perhitungan tarif jarak didasarkan pada hasil perkalian antara tarif dasar dan jarak tempuh penerbangan. Tarif dasar ini diperoleh dari hasil perhitungan biaya operasi pesawat udara, yang mencakup biaya pokok per satuan unit ditambah dengan margin keuntungan. Komponen-komponen yang mempengaruhi biaya pokok per satuan unit meliputi:

- a. Biaya langsung yaitu terdiri dari:
 - 1) Biaya Operasi Langsung Tetap
 - a) Biaya penyusutan atau sewa pesawat;
 - b) Biaya Asuransi;
 - c) Biaya gaji tetap crew;
 - d) Biaya gaji tetap teknisi;
 - e) Biaya crew dan teknisi
 - f) biaya training crew dan teknisi.

- 2) Biaya Operasi Langsung Variable
 - a) Biaya pelumas
 - b) Biaya bahan bakar minyak
 - c) Biaya tunjangan crew
 - d) Biaya overhaul atau pemeliharaan
 - e) Biaya jasa kebandarudaraan
 - f) Biaya jasa navigasi penerbangan
 - g) Biaya jasa ground handling penerbangan;
 - h) Biaya catering penerbangan
- b. Biaya Tidak Langsung yaitu terdiri dari:
 - 1) Biaya organisasi; dan
 - 2) Biaya pemasaran atau penjualan

B. Evaluasi Besaran Tarif

Kementerian Perhubungan telah berusaha untuk menurunkan harga tiket pesawat udara yang dianggap sangat mahal oleh masyarakat dengan menetapkan regulasi tentang tarif batas atas yang harus dipatuhi oleh maskapai penerbangan niaga berjadwal. Dalam rapat koordinasi tarif yang melibatkan maskapai dan pihak-pihak terkait pada tanggal 13 Mei 2019, dibahas tindak lanjut mengenai tarif angkutan udara.

Akhirnya, Kementerian Perhubungan mengeluarkan KM No. 106 Tahun 2019 tentang Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri pada tanggal 15 Mei 2019, yang berlaku efektif sejak ditetapkan. Regulasi hasil evaluasi tarif pesawat udara kelas ekonomi berjadwal dalam negeri ini masih berlaku saat saya melakukan studi perpustakaan (library research). Faktor lain yang mempengaruhi harga tiket pesawat adalah pergerakan harga avtur, bahan bakar pesawat jet (turbo jet), yang dipengaruhi oleh harga avtur dunia.

Selama ini, meskipun kenaikan harga avtur relatif kecil, dalam jangka waktu yang cukup lama, kenaikan ini sangat dirasakan oleh maskapai. Namun, Kementerian Perhubungan tidak dapat segera mengubah regulasi terkait perubahan harga avtur dunia. Biasanya, perubahan batas atas menurut regulasi PM 14/2016 yang telah digantikan oleh KM 106/2019, terdapat indikasi kenaikan harga avtur yang mencapai lebih dari IDR 9.729 per liter dalam tiga bulan berturut-turut. Sesuai aturan evaluasi tarif secara berkala setiap tiga bulan atau sewaktu-waktu jika total biaya operasi pesawat meningkat sekitar 10%. Rincian formulasi tarif jarak diatur dalam PM 20/2019 Pasal 14, Pasal 15, dan Pasal 16. Selain harga avtur, tarif juga dipengaruhi oleh nilai tukar rupiah dan perubahan harga komponen pesawat lainnya.

Pada aspek lain regulasi PM 20/2019 tentang tetap mempertahankan beberapa ketentuan yang terdapat dalam PM 14/2016 tentang Mekanisme Formulasi Perhitungan Dan Penetapan Tarif Batas Bawah Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri, mengatur antara lain:

1. Komponen Penghitungan Tarif, bahwa dalam pasal 2, ditentukan oleh:
 - a. Tarif Jarak;
 - b. Pajak;
 - c. Iuran Wajib Asuransi; dan
 - d. Biaya Tuslah/Tambahan (Surcharge).
2. Penerapan tarif berdasarkan pelayanan, sesuai pasal 4 ayat (3) berdasarkan:
 - a. Pelayanan Full Service; tarif 100% dari tarif maksimum.
 - b. Pelayanan Medium Service, tarif setinggi-tingginya 90% dari tarif maksimum.
 - c. Pelayanan No Frill Service; tarif setinggi-tingginya 85% dari tarif maksimum.

Tabel 1. Perbedaan Tarif Tiket Batas Atas Sebelum Dan Sesudah Perubahan

Rute	Pengamatan April 2019	Tarif KM.106/2019	Tarif Lama
Jakarta-Jogja	723.400	860.000 - 731.000	998.000
Jakarta-Surabaya	840.000	1.167.000 - 991.950)	1.651.000
Jakarta-Bali	1.227.200	1.431.000 - 1.216.350	1.651.000
Jakarta-Medan	1.350.400	1.799.000 - 1.529.150	2.108.000

dengan membandingkan tarif lama sesuai KM 72/2019 sebelum digantikan oleh KM 106/2019 untuk penerbangan LION AIR (85% No Frill Service) dalam Rupiah. menurut sumber tiket.com.

Tabel 2. Perbedaan Tarif Tiket Batas Atas Sebelum Dan Sesudah Perubahan

Rute	Pengamatan April 2019	Tarif KM.106/2019	Tarif Lama
Padang-Jakarta	723.400	860.000 - 731.000	998.000
Padang-Medan	840.000	1.167.000 - 991.950)	1.651.000
Padang-Batam	1.227.200	1.431.000 - 1.216.350	1.651.000

4. KESIMPULAN

Tingginya tarif tiket pesawat udara pada arus balik lebaran tidak disebabkan oleh perilaku maskapai yang melanggar aturan yang telah ditetapkan, karena dalam lima tahun terakhir, tidak ada maskapai yang mendapatkan teguran atau penalti. Kementerian Perhubungan, telah melakukan pengawasan ketat terhadap tarif pesawat udara, terutama selama musim lebaran. Tingginya tiket pesawat udara murni dipengaruhi oleh mekanisme pasar. Kondisi ini terjadi karena pengguna jasa penerbangan akan mendapatkan kelas atau fasilitas tiket bisnis yang tidak diatur dalam regulasi. Penulisan ini mempelajari tingginya harga tiket pesawat udara pada rute mudik dari Padang ke Jakarta, yang merupakan rute terpadat sepanjang waktu melalui Bandara Internasional Minangkabau. Rute penerbangan dari/ke Bandara lainnya tidak dibahas dalam penulisan ini.

Regulasi tiket pesawat udara di seluruh dunia hanya mengatur kelas ekonomi, sementara kelas lainnya ditentukan oleh permintaan pasar pada masing-masing rute. Berdasarkan regulasi baru, tarif/harga tiket kelas ekonomi pada rute domestik turun sebesar 12-16%. Untuk menghindari tingginya tarif tiket pesawat udara, disarankan untuk memesan tiket jauh sebelum waktu perjalanan dan mencari tiket promo yang ditawarkan oleh maskapai untuk mendekatkan diri dengan pelanggannya.

PENGAKUAN/ UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada LANCAH: Jurnal Inovasi dan Tren serta kepada pascasarjana UIN Imam Bonjol Padang, yang telah memberi dukungan terhadap terlaksananya penelitian ini. Tim peneliti juga mengucapkan terima kasih kepada yang telah memberi review dan masukan atas terbitnya artikel ini. Dalam kebanyakan kasus, pengakuan disampaikan kepada pihak sponsor dan dukungan keuangan.

DAFTAR PUSTAKA

- AL-QUR'AN QORDOBA Internsional Indonesia, Amazing: 33 Tuntunan Al-qur'an Untuk Hidup Anda. Penerbit PT. Readboy Indonesia Jl. Setrasari Indah No.33 Bandung 40152 Telp.022-200877. Fax 022-2013097 Cetakan pertama Juni 2012, hal.252,
- Amelia, K., & Astuti, S. (2020). Efektivitas Penerapan Model Discovery Learning dan Inquiry Terhadap Keterampilan Berpikir Kritis Pembelajaran Subtema Perubahan Bentuk Energi Kelas III Gugus Sudirman. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 6(2), 151-157.
- Amiga, H., Ahmad, S., & Desyandri. (2018). Pengaruh Model Discovery Learning Terhadap Hasil Belajar Siswa Dalam Pembelajaran Melakukan Operasi Hitung Campuran Di Kelas IV SD. *e-Journal Pembelajaran Inovasi, Jurnal Ilmiah Pendidikan Dasar*, 6(2). Aunurrahman. (2014). Belajar dan Pembelajaran. Bandung: Alfabeta.
- Astuti, M. S. (2015). Peningkatan Keterampilan Bertanya dan Hasil Belajar Siswa Kelas 2 SDN Slungkep 03 Menggunakan Model Discovery Learning. *Scholaria: Jurnal Pendidikan dan Kebudayaan*, 5(1), 10-23.
- Bama Djokonugroho, Stefanny Oktaria Simorangkir & Ryanshah Akbar Putra, Oleh Bidang Peraturan & Advokasi MHU, dari <http://masyarakathukumudara.or.id/regulasi-tarif-batas-atas-tiket-pesawat-di-indonesia/> diunduh tanggal 20 Mei 2024
- Christina, L. V., & Kristin, F. (2016). Efektivitas Model Pembelajaran Tipe Group Investigation (GI) dan Cooperative Integrated Reading And Composition (CIRC) Dalam Meningkatkan Kreativitas Berpikir Kritis dan Hasil Belajar IPS Siswa Kelas 4. *Jurnal Pendidikan dan Kebudayaan*, 6(3), 217-230.
- Dirman, & Juarsih, C. (2014). Pengembangan Kurikulum. Jakarta: PT Rineka Cipta.

- David, F. (2011). Manajemen Startegis. (Palupi Wuriarti, Ed.) (12th ed.). Jakarta: Salemba Empat.
- Faisal. (2014). Sukses Mengawali Kurikulum 2013 di SD (Teori & Aplikasi). Yogyakarta: Diandra Creative.
- Fitria, Y. (2019). Landasan Pembelajaran Sains Terintegrasi (Terpadu). Padang: SUKABINA PRESS.
- Fadhli, M. (2019). Pengembangan Perguruan Tinggi Di Era Revolusi Industri 4.0. In A. Z.Fitri (Ed.), Transformasi Kebijakan Pendidikan Tinggi Islam: Arah Baru Perubahan Kebijakan Pendidikan Tinggi Islam (pp. 269–292). Yogyakarta: Kalimedia.
- Fadhli, M. (2013). Hubungan Kepemimpinan Kepala Sekolah dan Budaya Sekolah dengan Keefektifan Sekolah Di SMP Kota Medan (Tesis). Universitas Negeri Medan, Medan.
- Giaume, S., & Guillou, S. (2004). Price discrimination and concentration in European airline markets, 10, 305–310. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2004.04.002>.
- Hamid Abdul Arribath, Quratul Aini. “MUDIK DALAM PERSPEKTIF BUDAYA DAN AGAMA (Kajian Realistis Perilaku Sumber Daya Manusia), Vol 4. No.1 Pebruari 2018, Page.2
- Jailani Mahfuz dkk, ”Implementasi Business Intelligence untuk Mendapatkan Pola Penerbangan Penumpang Pesawat dari atau ke Bandara Internasional Minangkabau.” Juni 2018, Jurnal Edukasi dan Penulisan Informatika. ISSN(e): 2548-9364 / ISSN(p) : 2460-0741. page 2.
- Kuntjoroadi, W., & Safitri, N. (2009). Analisis Strategi Bersaing dalam Persaingan Usaha Penerbangan Komersial, 16, 45–52.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 8/2002, Mengenai Mekanisme Penetapan Dan Formulasi Perhitungan Tarif Penumpang Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri Kelas Ekonomi. tanggal 1 Februari 2002.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 9/2002, Mengenai Tarif Penumpang Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri Kelas Ekonomi, tanggal 1 Februari 2002.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 106/2019 tentang Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri, Jakarta 15 Mei 2019.
- Komite Pengawas Persaingan Usaha (KKPU), Undang-Undang, No 5/1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. tanggal 5 Maret 1999, https://www.kppu.go.id/docs/UU/UU_No.5.pdf, diunduh tanggal 29 Juni 2024.
- Mutia Azura, Mudik Lebaran Dalam Pandangan Islam, INILAH.COM dari <https://www.inilah.com/mudik-lebaran-dalam-pandangan-islam>, diunduh tanggal 10 Juni 2024.
- Mustika Sari, Euis Saribanon, Abdul Gafar, 2020, Kartel Dan Tarif Tiket Perusahaan Penerbangan Terhadap Persaingan Usaha Penerbangan Di Indonesia, Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi dan Logistik (JMBTL) Vol.6 No.2 Mei 2020, <https://journal.itltrisakti.ac.id/index.php/mbtl>, ISSN 2407-635x, hal.147 diunduh tanggal 25 Juni 2024.
- Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 14/2016 tentang Mekanisme Formulasi Perhitungan Dan Penetapan Tarif Batas Bawah Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri, Jakarta 21 Januari 2016.
- Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 41/2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Otoritas Bandara, Jakarta 31 Maret 2011.
- Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 20/2019 tentang Tata Cara dan Formulasi Perhitungan Tarif Batas Atas Penumpang Kelas Ekonomi pada Penerbangan Niaga Berjadwal Dalam Negeri, Jakarta 28 Maret 2019.
- Richard, O. (2003). F light frequency and mergers in airline markets. International Journal of Industrial Organization, 21, 907–922.
- Suprihatmi. (2009). Strategi PT Kereta Api Indonesia Untuk Menghadapi Dampak Perang Tarif Murah Di Maskapai Penerbangan Indonesia. Jurnal Ekonomi Bisnis Universitas Slamet Riyadi Surakarta, 1
- Syahrudin. (2020). Menimbang Peran Teknologi dan Guru dalam Pembelajaran di Era COVID-19. Menimbang Peran Teknologi dan Guru Dalam Pembelajaran Di Era COVID-19.
- Tutik Rachmawati dan Daryanto. (2015). Teori Belajar dan Proses Pembelajaran yang Mendidik. Yogyakarta: Gava Media.
- Undang Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009, tentang Penerbangan menetapkan : UU No.1 tahun 2009, pasal 97 (1) pelayanan angkutan udara niaga berjadwal.
- W, R. W. A., Poluakan, M. V., Dikayana, D., Wibowo, H., & Raharjo, S. T. (2020). Potret Generasi Milenial Pada Era Revolusi Industri 4.0. Focus : Jurnal Pekerjaan Sosial. <https://doi.org/10.24198/focus.v2i2.26241>
- Wartomo. (2018). Peranan Teknologi Pendidikan Terhadap Peningkatan Kualitas Sumber Daya Manusia. Elementary School.

Wayang Cong Sujana. (2019). Fungsi dan Tujuan Pendidikan Indonesia Pendidikan Dasar, 2(3). Retrieved from <http://ejournal.ihtdn.ac.id/index.php/AW>