P-ISSN: 3047-3527, E-ISSN: 3047-7018
JURAMA, Vol. 3, No. 4, November 2026
Lembaga Aspirasi Pendidikan, Penelitian dan Pengabdian Putra Bangsa (LP4B) Tangerang Selatan

DAMPAK KENAIKAN HARGA TIKET PESAWAT DOMESTIK TERHADAP PERMINTAAN PENUMPANG DAN PERSAINGAN USAHA: ANALISIS TEORI PERMINTAAN DAN HUKUM PERSAINGAN USAHA DI INDONESIA

Ferdyan Eka Saputra[1*], Hani Maesa Putri[2], Yosua Silalahi[3], Dafa Daifullah[4], Andhika Dharmawan[5]
[12345] Program Studi Ekonomi, Universitas Pamulang, Indonesia
[1*]ferdianeks@gmail.com, [2]hnmaesaputri@gmail.com, [3]yosuasilalahi6@gmail.com, [4]dugulldapaa@gmail.com, [5]dikagw31@gmail.com

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dampak kenaikan harga tiket pesawat domestik terhadap permintaan penumpang dan struktur persaingan usaha di industri penerbangan domestik Indonesia dari perspektif teori permintaan dan hukum persaingan usaha. Kenaikan harga tiket pesawat domestik Indonesia yang sangat signifikan pasca 2018 telah menimbulkan kontroversi yang luas di masyarakat dan menarik perhatian regulator, pembuat kebijakan, dan akademisi dalam mengevaluasi efisiensi pasar dan kepatuhan hukum persaingan usaha di sektor ini. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan pendekatan analisis data runtun waktu bulanan selama periode Januari 2015 hingga Desember 2024 (120 observasi) menggunakan model Autoregressive Distributed Lag (ARDL) untuk menganalisis hubungan jangka pendek dan jangka panjang antara harga tiket dan permintaan penumpang, dikombinasikan dengan analisis struktur pasar menggunakan Herfindahl-Hirschman Index (HHI) untuk mengukur tingkat konsentrasi industri. Hasil penelitian menunjukkan bahwa elastisitas harga permintaan penumpang penerbangan domestik Indonesia bersifat elastis dalam jangka pendek (Ed = -1,847) dan inelastis dalam jangka panjang (Ed = -0,734), dengan kenaikan harga tiket rata-rata sebesar 38,4% pada periode 2018-2019 mengakibatkan penurunan jumlah penumpang sebesar 17,3% secara kumulatif. Nilai HHI industri penerbangan domestik Indonesia mencapai 3.247 (skala 0-10.000) yang mengklasifikasikannya sebagai pasar sangat terkonsentrasi (highly concentrated) berdasarkan pedoman U.S. Department of Justice, mengindikasikan potensi kekuatan pasar yang signifikan dan risiko perilaku anti-persaingan yang perlu diawasi secara ketat. Temuan ini memberikan landasan empiris yang kuat bagi rekomendasi kebijakan yang menyeluruh mencakup penguatan pengawasan KPPU, reformasi kebijakan tarif penerbangan domestik, dan peningkatan transparansi struktur biaya maskapai demi terwujudnya pasar penerbangan domestik yang lebih kompetitif, efisien, dan berkeadilan bagi seluruh lapisan masyarakat Indonesia.

Kata kunci: Tiket Pesawat Domestik; Elastisitas Permintaan; Persaingan Usaha; HHI; KPPU; ARDL; Hukum Persaingan

ABSTRACT

This study aims to analyze the impact of domestic airfare increases on passenger demand and business competition structures in Indonesia's domestic aviation industry from the perspectives of demand theory and competition law. The very significant increase in Indonesian domestic airfares post-2018 has generated widespread controversy and drawn the attention of regulators, policymakers, and academics in evaluating market efficiency and competition law compliance in this sector. This study employs a quantitative method with a monthly time series data analysis approach covering the period January 2015 to December 2024 (120 observations) using an Autoregressive Distributed Lag (ARDL) model to analyze short-run and long-run relationships between ticket prices and passenger demand, combined with market structure analysis using the Herfindahl-Hirschman Index (HHI) to measure industry concentration levels. The results indicate that the price elasticity of demand for Indonesian

domestic air passengers is elastic in the short run (Ed = -1.847) and inelastic in the long run (Ed = -0.734), with the average airfare increase of 38.4% during 2018-2019 resulting in a cumulative decline in passenger numbers of 17.3%. The HHI value of Indonesia's domestic aviation industry reaches 3,247 (scale 0-10,000), classifying it as a highly concentrated market based on U.S. Department of Justice guidelines, indicating significant market power and risks of anti-competitive behavior that require strict supervision. These findings provide a strong empirical basis for comprehensive policy recommendations encompassing strengthening KPPU oversight, reforming domestic aviation tariff policies, and improving airline cost structure transparency to achieve a more competitive, efficient, and equitable domestic aviation market for all segments of Indonesian society.

Keywords: Domestic Airfare; Price Elasticity of Demand; Business Competition; HHI; KPPU; ARDL; Competition

---

PENDAHULUAN

Industri penerbangan sipil global merupakan salah satu sektor ekonomi yang paling kompleks, paling dinamis, dan paling rentan terhadap perubahan kondisi ekonomi makro, regulasi pemerintah, dan pergeseran perilaku konsumen dalam sejarah ekonomi modern. International Air Transport Association (IATA, 2024) melaporkan bahwa industri penerbangan global pada tahun 2023 berhasil membawa 4,35 miliar penumpang, mendekati rekor pra-pandemi sebesar 4,5 miliar pada tahun 2019, dengan pendapatan global industri penerbangan mencapai USD 964 miliar — sebuah pemulihan yang sangat mengesankan namun sangat tidak merata di berbagai kawasan dunia dan segmen pasar yang berbeda. Penetapan harga tiket pesawat merupakan salah satu keputusan strategis paling fundamental dalam manajemen maskapai penerbangan karena secara simultan harus mengakomodasi tekanan biaya operasional yang sangat kompleks, ekspektasi permintaan yang sangat volatile, strategi kompetitif pesaing, dan regulasi pemerintah yang berbeda-beda di setiap yurisdiksi. International Civil Aviation Organization (ICAO, 2023) dalam laporan regulasi penerbangan globalnya mengidentifikasi bahwa struktur penetapan harga tiket pesawat merupakan salah satu area yang paling sering menimbulkan konflik antara kepentingan efisiensi ekonomi industri dan kepentingan aksesibilitas transportasi publik yang terjangkau bagi masyarakat luas, terutama di negara berkembang dengan wilayah geografis yang sangat luas dan konektivitas darat yang terbatas. Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD, 2023) dalam kajian komprehensif mengenai persaingan di sektor transportasi udara menemukan bahwa derajat kompetisi di pasar penerbangan domestik sangat bervariasi antar negara dan memiliki korelasi yang sangat kuat dengan tingkat aksesibilitas transportasi udara bagi masyarakat berpendapatan menengah ke bawah. Penelitian lintas negara yang dilakukan oleh Alderighi et al. (2021) menunjukkan bahwa pasar penerbangan domestik yang lebih kompetitif secara konsisten menghasilkan harga tiket yang lebih rendah, tingkat utilisasi kapasitas yang lebih tinggi, dan pertumbuhan penumpang yang lebih cepat dibandingkan pasar yang terkonsentrasi pada beberapa maskapai dominan saja.

Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia yang terdiri dari lebih dari 17.000 pulau, dengan jarak longitudinal mencapai lebih dari 5.000 kilometer dari Sabang hingga Merauke, memiliki ketergantungan terhadap transportasi udara yang jauh lebih tinggi dibandingkan negara mana pun di dunia dengan karakteristik geografis yang setara. Badan Pusat Statistik (BPS, 2024) mencatat bahwa jumlah penumpang penerbangan domestik Indonesia pada tahun 2023 mencapai 91,4 juta orang angka yang mencerminkan pulihnya mobilitas pascapandemi namun masih 12,7% di bawah rekor tertinggi tahun 2018 sebesar 104,7 juta penumpang sebelum kenaikan harga tiket yang kontroversial menginterupsi tren pertumbuhan yang sangat kuat tersebut. Ketergantungan geografis terhadap transportasi udara di Indonesia bukan hanya masalah kenyamanan melainkan kebutuhan fundamental yang mempengaruhi pemerataan ekonomi dan pembangunan: wilayah-wilayah terpencil di Papua, Kalimantan pedalaman, Nusa Tenggara Timur, dan kepulauan-kepulauan kecil di Maluku dan Sulawesi hampir tidak dapat dijangkau secara ekonomis melalui moda transportasi lain kecuali penerbangan. Kementerian Perhubungan (2024) melaporkan bahwa lebih dari 200 rute penerbangan domestik di Indonesia melayani wilayah yang tidak memiliki alternatif transportasi darat atau laut yang memadai, menjadikan penerbangan domestik bukan sekadar pilihan transportasi melainkan

infrastruktur konektivitas yang menentukan integrasi ekonomi nasional. Dalam konteks inilah kenaikan harga tiket pesawat domestik yang sangat signifikan dan berlangsung secara tiba-tiba menjadi masalah yang jauh melampaui sekadar dinamika pasar biasa, karena dampaknya menyentuh aksesibilitas ekonomi jutaan warga negara Indonesia yang tidak memiliki alternatif transportasi yang setara untuk menjalani aktivitas ekonomi, sosial, dan keluarga mereka sehari-hari.

Krisis tarif penerbangan domestik Indonesia yang menjadi fokus penelitian ini bermula dari serangkaian peristiwa yang saling berkaitan pada akhir tahun 2018 dan mencapai puncak kontroversinya pada pertengahan tahun 2019. Pada bulan Oktober 2018, maskapai Lion Air JT-610 mengalami kecelakaan fatal di perairan Karawang yang mengakibatkan kerugian aset yang sangat besar, sementara pada periode yang sama tekanan biaya bahan bakar avtur meningkat signifikan seiring kenaikan harga minyak dunia dan pelemahan nilai tukar rupiah yang membebani biaya operasional seluruh maskapai yang sebagian besar membeli avtur dalam denominasi dolar AS. Otoritas Jasa Penerbangan (2019) mencatat bahwa komponen bahan bakar avtur merupakan 35-40% dari total biaya operasional maskapai penerbangan Indonesia, menjadikan fluktuasi harga minyak dan nilai tukar sebagai faktor tekanan biaya yang sangat dominan yang tidak dapat dikompensasi tanpa penyesuaian tarif yang signifikan. Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU, 2019) melalui investigasinya menemukan bahwa kenaikan harga tiket pesawat domestik pada periode 2018-2019 rata-rata mencapai 38,4% jauh melampaui kenaikan biaya operasional maskapai yang diestimasi hanya 15-22% mengindikasikan adanya komponen kenaikan harga yang tidak dapat dijelaskan semata-mata oleh tekanan biaya dan mengisyaratkan kemungkinan adanya koordinasi penetapan harga di antara maskapai-maskapai dominan. Reaksi publik dan pemerintah terhadap kenaikan harga yang sangat dramatis ini sangat kuat: Presiden Joko Widodo menyatakan keprihatinannya secara terbuka dalam sidang kabinet, DPR-RI mengundang Menteri Perhubungan dan direksi maskapai untuk memberikan penjelasan, dan akhirnya pemerintah mengeluarkan kebijakan pembatasan tarif batas atas yang direvisi sebagai respons terhadap tekanan publik yang sangat besar.

Analisis dampak kenaikan harga tiket terhadap permintaan penumpang dalam penelitian ini dilandasi oleh teori permintaan mikro yang berakar pada karya Alfred Marshall yang terus dikembangkan dalam konteks transportasi udara oleh berbagai ekonom industri modern. Dari perspektif teori permintaan, penerbangan merupakan barang superior (superior good) yang elastisitasnya sangat dipengaruhi oleh tujuan perjalanan (bisnis vs wisata), ketersediaan moda transportasi substitusi yang memadai, tingkat pendapatan penumpang, dan panjang rute yang diterbangkan. Intervistas Consulting (2021) dalam meta-analisis komprehensif terhadap 128 studi elastisitas harga penerbangan dari 40 negara menemukan bahwa elastisitas harga permintaan penerbangan secara global berkisar antara -0,4 hingga -4,0 tergantung pada segmen pasar dan kondisi spesifik yang diteliti, dengan nilai rata-rata -1,2 untuk rute domestik yang memiliki beberapa alternatif transportasi dan -0,6 untuk rute yang tidak memiliki alternatif praktis. Gillen dan Morrison (2022) mengidentifikasi bahwa penumpang perjalanan bisnis memiliki elastisitas yang jauh lebih rendah (lebih inelastis) dibandingkan penumpang wisata karena perjalanan bisnis lebih bersifat kebutuhan yang tidak mudah ditunda atau disubstitusi, sementara penumpang wisata memiliki fleksibilitas yang jauh lebih besar dalam memilih waktu, moda, dan bahkan tujuan perjalanan. Dalam konteks Indonesia, tingkat elastisitas permintaan penerbangan domestik diperkirakan berada pada spektrum yang lebih lebar karena sangat bergantung pada karakteristik rute — rute ke wilayah terpencil yang tidak memiliki substitusi akan menunjukkan inelastisitas yang sangat tinggi sementara rute padat seperti Jakarta-Surabaya atau Jakarta-Bali yang memiliki alternatif kereta api dan kapal cepat menunjukkan elastisitas yang lebih tinggi. Pemahaman mendalam mengenai heterogenitas elastisitas lintas rute dan segmen penumpang ini sangat penting untuk merancang kebijakan tarif dan pengawasan persaingan yang tepat sasaran dan efektif.

Kerangka hukum persaingan usaha merupakan dimensi analisis yang tidak dapat dipisahkan dari kajian dampak kenaikan harga tiket pesawat domestik Indonesia, karena struktur pasar penerbangan domestik yang sangat terkonsentrasi menciptakan kondisi yang sangat rentan terhadap perilaku anti-persaingan yang dilarang oleh Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Undang-undang ini, yang mengamanatkan pembentukan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) sebagai lembaga pengawas independen, melarang secara eksplisit praktik-praktik seperti penetapan harga secara bersama-sama (price fixing),

pembagian wilayah pasar, dan penyalahgunaan posisi dominan yang dapat merugikan konsumen dan menurunkan efisiensi pasar secara keseluruhan. Lubis dan Anggraini (2022) dalam analisis mendalam mengenai penerapan hukum persaingan usaha di sektor transportasi Indonesia mengidentifikasi bahwa industri penerbangan domestik merupakan sektor yang paling sering mendapat perhatian KPPU akibat struktur pasarnya yang oligopolistik dengan beberapa maskapai besar yang menguasai pangsa pasar yang sangat dominan. European Commission (2023) dalam laporan mengenai persaingan di sektor transportasi udara di Eropa menemukan bahwa implementasi hukum persaingan yang ketat dan konsisten di kawasan tersebut telah berhasil menurunkan harga tiket rata-rata sebesar 23,4% dalam dua dekade terakhir, memberikan bukti global yang sangat kuat mengenai efektivitas pengawasan persaingan dalam menjaga keterjangkauan tarif penerbangan bagi konsumen. Dalam konteks Indonesia, Putra dan Setiawan (2023) mengkonfirmasi bahwa setiap episode kenaikan harga tiket yang signifikan selalu disertai oleh investigasi KPPU yang kemudian menghasilkan temuan mengenai adanya koordinasi implisit antar maskapai dalam penetapan tarif, meskipun pembuktian pelanggaran hukum yang formal memerlukan standar evidentiary yang sangat tinggi yang tidak selalu dapat dipenuhi dalam kondisi pasar oligopolistik di mana koordinasi dapat terjadi secara tacit tanpa komunikasi eksplisit yang dapat dibuktikan secara hukum.

Industri penerbangan domestik Indonesia selama satu dekade terakhir telah mengalami konsolidasi yang sangat dramatis yang mengubah lanskap persaingan secara fundamental dari kondisi yang relatif kompetitif pada era liberalisasi awal 2000-an menuju struktur oligopoli yang sangat ketat dengan dominasi dua grup maskapai besar yang menguasai lebih dari 90% pangsa pasar. Kementerian Perhubungan (2024) melaporkan bahwa pada akhir tahun 2023, Grup Lion Air (mencakup Lion Air, Batik Air, dan Wings Air) menguasai pangsa pasar penumpang domestik sebesar 54,3% sementara Grup Garuda Indonesia (mencakup Garuda Indonesia dan Citilink) menguasai 31,8%, meninggalkan hanya 13,9% pangsa pasar bagi maskapai-maskapai lainnya yang jauh lebih kecil. Konsolidasi pasar yang sangat ekstrem ini dengan dua grup maskapai menguasai 86,1% pasar merupakan salah satu tingkat konsentrasi tertinggi di antara pasar penerbangan domestik negara-negara ASEAN yang memiliki ukuran pasar yang sebanding. Sahara dan Kurniawan (2022) menganalisis evolusi struktur pasar penerbangan domestik Indonesia menggunakan Herfindahl-Hirschman Index (HHI) dan menemukan bahwa nilai HHI meningkat dari 2.347 pada tahun 2013 menjadi 3.412 pada tahun 2019 melampaui ambang batas 2.500 yang digunakan U.S. Department of Justice dan Federal Trade Commission sebagai indikator pasar yang sangat terkonsentrasi dan berpotensi menimbulkan kekhawatiran persaingan yang serius. Proses konsolidasi yang mendorong peningkatan konsentrasi pasar ini dipercepat oleh kebangkrutan dan penutupan beberapa maskapai baru yang mencoba masuk pasar namun tidak mampu bertahan dalam kompetisi dengan maskapai-maskapai besar yang memiliki keunggulan jaringan, merek, dan biaya tetap yang terdistribusi ke jumlah penerbangan yang jauh lebih banyak, menciptakan hambatan masuk (barriers to entry) yang semakin tinggi yang secara struktural membatasi potensi persaingan baru.

Rezim regulasi tarif penerbangan domestik Indonesia telah mengalami beberapa kali perubahan fundamental dalam dua dekade terakhir, mencerminkan pergulatan yang tidak pernah tuntas antara pendekatan deregulasi berbasis mekanisme pasar dan kebutuhan intervensi pemerintah untuk melindungi kepentingan konsumen dan aksesibilitas transportasi publik. Keputusan Menteri Perhubungan KM 26 Tahun 2010 yang menetapkan sistem tarif batas atas dan tarif batas bawah merupakan kompromis kebijakan yang mencoba menyeimbangkan kepentingan kompetisi harga antar maskapai dengan perlindungan terhadap perang harga destruktif yang dikhawatirkan mengancam keberlanjutan bisnis maskapai dan keselamatan penerbangan akibat penghematan biaya yang berlebihan. Namun sistem ini dikritik oleh berbagai pihak karena tarif batas bawah secara efektif mencegah persaingan harga yang lebih intensif yang dapat menguntungkan konsumen, sementara tarif batas atas yang tidak cukup ketat memberikan ruang bagi maskapai untuk menetapkan tarif yang sangat tinggi di atas biaya marginal pada periode permintaan puncak. Prasetyo dan Anwar (2022) dalam analisis kebijakan tarif penerbangan domestik Indonesia membandingkan sistem tarif Indonesia dengan pendekatan yang diterapkan di beberapa negara ASEAN dan menemukan bahwa Indonesia memiliki salah satu sistem regulasi tarif yang paling kompleks namun paradoksnya juga salah satu yang paling tidak efektif dalam menghasilkan outcome harga yang kompetitif bagi konsumen. Pemerintah Indonesia pada tahun 2019 akhirnya merespons tekanan publik dengan menurunkan tarif

batas atas secara signifikan dan menghapus tarif batas bawah untuk beberapa rute tertentu, namun dampak kebijakan ini terhadap struktur persaingan jangka panjang masih menjadi perdebatan yang terus berlangsung di kalangan ekonom transportasi, praktisi industri, dan pembuat kebijakan hingga saat ini.

Kenaikan harga tiket pesawat domestik yang sangat signifikan pada periode 2018-2019 dan kembali meningkat pada periode 2022-2024 telah menimbulkan dampak sosial-ekonomi yang sangat luas dan sangat beragam yang mempengaruhi berbagai kelompok masyarakat dengan intensitas yang sangat berbeda-beda. Bank Indonesia (2024) menganalisis dampak kenaikan tarif penerbangan terhadap indeks harga konsumen dan menemukan bahwa kenaikan harga tiket pesawat menyumbang 0,17-0,23 poin persentase terhadap inflasi nasional Indonesia pada periode puncaknya tahun 2019, menjadikannya kontributor inflasi yang cukup signifikan meskipun persentase pengeluaran rumah tangga untuk tiket pesawat relatif kecil. Dampak yang jauh lebih besar terasa di sektor pariwisata: Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif (2024) melaporkan bahwa kunjungan wisatawan domestik ke Bali turun 8,7% pada semester pertama 2019 dibandingkan semester yang sama tahun 2018, dan penurunan yang lebih dramatis terjadi di destinasi wisata yang lebih bergantung pada penerbangan seperti Raja Ampat dan Labuan Bajo di mana kunjungan wisatawan turun lebih dari 15% pada periode yang sama. Dampak terhadap dunia usaha juga sangat nyata: Kamar Dagang dan Industri (Kadin) Indonesia (2019) melaporkan bahwa banyak pelaku bisnis skala menengah terpaksa mengurangi frekuensi perjalanan bisnis mereka secara signifikan, beralih ke rapat virtual atau transportasi darat yang memakan waktu jauh lebih lama, yang mengurangi produktivitas dan menghambat transaksi bisnis antarpulau yang merupakan karakteristik perekonomian kepulauan Indonesia. Ridhwan et al. (2023) mengkuantifikasi dampak ekonomi makro kenaikan harga tiket dan menemukan bahwa penurunan permintaan penerbangan domestik yang diakibatkannya berkorelasi dengan penurunan pertumbuhan ekonomi di sektor jasa sebesar 0,3-0,4 poin persentase, sebuah dampak yang terasa kecil secara agregat namun sangat terasa di tingkat ekonomi daerah yang sangat bergantung pada konektivitas udara sebagai prasyarat pertumbuhan ekonominya.

Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) sebagai lembaga independen yang diamanahi tugas mengawasi persaingan usaha di Indonesia telah melakukan beberapa investigasi terhadap praktik penetapan harga di industri penerbangan domestik yang menghasilkan temuan-temuan yang sangat penting dan sangat relevan bagi penelitian ini. KPPU (2019) dalam laporan investigasinya menemukan indikasi kuat adanya koordinasi implisit (tacit collusion) antara maskapai-maskapai dominan dalam penetapan tarif penerbangan domestik, meskipun tidak berhasil membuktikan adanya komunikasi eksplisit antar maskapai yang diperlukan untuk menjatuhkan sanksi formal berdasarkan Pasal 5 UU No. 5 Tahun 1999 yang melarang perjanjian penetapan harga. Putra dan Setiawan (2023) dalam analisis mendalam terhadap putusan-putusan KPPU di sektor transportasi mengidentifikasi bahwa tantangan terbesar dalam penegakan hukum persaingan di industri penerbangan domestik adalah membuktikan koordinasi harga di pasar oligopolistik yang sangat terkonsentrasi di mana perilaku penetapan harga yang paralel (parallel pricing) secara hukum tidak dapat serta-merta diklasifikasikan sebagai pelanggaran tanpa adanya bukti komunikasi eksplisit. Lubis dan Anggraini (2022) menelaah komparasi penegakan hukum persaingan di sektor penerbangan antara Indonesia dan beberapa negara ASEAN lainnya, dan menemukan bahwa Singapura dan Malaysia memiliki standar penegakan yang lebih ketat dan lebih efektif dalam mencegah konsentrasi pasar yang berlebihan melalui kombinasi ex-ante regulation (pembatasan kepemilikan lintas maskapai) dan ex-post enforcement (penyelidikan dan sanksi terhadap pelanggaran kompetisi yang terbukti). KPPU (2023) dalam laporan pengawasan terbaru mengakui perlunya pembaruan kerangka regulasi dan peningkatan kapasitas investigasi untuk menghadapi kompleksitas pasar penerbangan modern yang semakin sulit dianalisis menggunakan pendekatan hukum persaingan konvensional yang dirancang untuk era sebelum dominasi platform digital dan algoritma penetapan harga dinamis.

Pengalaman negara-negara lain dalam mengelola dinamika persaingan dan harga tiket di industri penerbangan domestik mereka memberikan perspektif komparatif yang sangat berharga untuk memperkaya analisis dan rekomendasi kebijakan penelitian ini. Amerika Serikat, sebagai pasar penerbangan domestik terbesar di dunia, mengalami deregulasi penerbangan sejak Airline Deregulation Act tahun 1978 yang menghapuskan kontrol pemerintah terhadap rute dan tarif penerbangan — dan hasil deregulasi tersebut menurut Borenstein dan Rose (2021) adalah penurunan

harga tiket riil rata-rata sebesar 44% dalam tiga dekade pertama pasca deregulasi, meskipun diikuti oleh konsolidasi masif yang akhirnya mengurangi jumlah maskapai besar dari lebih dari 15 menjadi hanya 4 maskapai yang menguasai lebih dari 80% pasar pada tahun 2020. Uni Eropa menerapkan pendekatan yang berbeda dengan menggabungkan liberalisasi pasar penerbangan internal (Single Aviation Market sejak 1997) dengan pengawasan merger dan akuisisi yang sangat ketat oleh European Commission, menghasilkan kondisi persaingan yang lebih dinamis dan tarif yang lebih terjangkau dibandingkan sebelum liberalisasi namun tetap dalam batas yang tidak merusak keberlanjutan bisnis maskapai. India sebagai negara berkembang dengan karakteristik geografis yang agak mirip Indonesia menerapkan kebijakan tarif batas atas dan batas bawah yang pada beberapa rute strategis dikombinasikan dengan kewajiban pelayanan publik (Public Service Obligation) untuk memastikan konektivitas ke wilayah-wilayah terpencil yang tidak menguntungkan secara komersial murni. Alderighi et al. (2021) mengkaji 32 negara dan menemukan bahwa pasar penerbangan domestik dengan tingkat konsentrasi HHI di bawah 2.000 secara konsisten menghasilkan harga tiket yang 18-27% lebih rendah dibandingkan pasar dengan HHI di atas 2.500, sebuah temuan yang sangat relevan dan sangat aplikatif untuk konteks Indonesia.

Penelitian mengenai harga tiket pesawat domestik dan dampaknya terhadap permintaan serta persaingan usaha di Indonesia telah dilakukan oleh beberapa peneliti sebelumnya, namun sebagian besar memiliki keterbatasan yang cukup signifikan yang membatasi kegunaan temuan mereka untuk keperluan pengambilan kebijakan yang komprehensif. Ridhwan et al. (2023) mengkaji dampak makroekonomi kenaikan harga tiket menggunakan pendekatan Input-Output Analysis namun tidak menganalisis elastisitas permintaan penumpang secara langsung maupun struktur persaingan industri yang menjadi akar penyebab masalah harga. Sahara dan Kurniawan (2022) menganalisis struktur pasar menggunakan HHI namun tidak menghubungkannya secara empiris dengan perilaku penetapan harga dan dampaknya terhadap permintaan penumpang dalam satu kerangka analisis yang terintegrasi. Prasetyo dan Anwar (2022) mengkaji kebijakan regulasi tarif namun dengan pendekatan yang lebih normatif tanpa menguji secara empiris dampak kebijakan tersebut terhadap variabel permintaan dan struktur pasar yang terukur. Damayanti dan Kusuma (2023) meneliti perilaku konsumen dalam memilih moda transportasi setelah kenaikan harga tiket pesawat namun dengan metode survei yang tidak mampu mengkuantifikasi besaran elastisitas dan dampak keseluruhan terhadap permintaan penumpang secara agregat. Ketidaklengkapan dalam penelitian-penelitian yang ada kurangnya penelitian yang secara simultan menganalisis elastisitas permintaan, struktur pasar, dan implikasi hukum persaingan dalam satu kerangka penelitian yang terintegrasi menggunakan data time series yang komprehensif menjadi research gap utama yang menjustifikasi dan melandasi kehadiran penelitian ini.

Berdasarkan uraian latar belakang dan identifikasi research gap yang komprehensif di atas, penelitian ini merumuskan empat tujuan penelitian yang saling berkaitan dan saling memperkuat. Pertama, mengukur dan mengkuantifikasi elastisitas harga permintaan penumpang penerbangan domestik Indonesia dalam jangka pendek dan jangka panjang menggunakan model ARDL dengan data time series bulanan 2015-2024. Kedua, menganalisis dampak kenaikan harga tiket yang terjadi pada periode 2018-2019 dan 2022-2024 terhadap jumlah penumpang domestik menggunakan analisis event study yang terintegrasi dalam model ARDL. Ketiga, mengukur dan mengevaluasi tingkat konsentrasi pasar penerbangan domestik Indonesia menggunakan Herfindahl-Hirschman Index (HHI) dan membandingkannya dengan ambang batas yang digunakan dalam pedoman persaingan usaha internasional. Keempat, menganalisis implikasi temuan empiris terhadap kerangka hukum persaingan usaha yang berlaku dan merumuskan rekomendasi kebijakan yang komprehensif untuk memperbaiki kondisi persaingan dan keterjangkauan tarif penerbangan domestik Indonesia. Artikel ini disusun dalam lima bagian: pendahuluan (bagian satu), tinjauan pustaka dan kerangka teoritis (bagian dua), metodologi penelitian (bagian tiga), hasil dan pembahasan (bagian empat), serta kesimpulan dan rekomendasi kebijakan (bagian lima). Penelitian ini diharapkan dapat menghasilkan kontribusi teoritis berupa pengembangan model analisis integratif yang menghubungkan elastisitas permintaan dengan struktur pasar dan implikasi persaingan usaha dalam satu kerangka yang kohesif, sekaligus kontribusi praktis berupa rekomendasi kebijakan berbasis bukti empiris yang dapat langsung digunakan oleh KPPU, Kementerian Perhubungan, dan pembuat kebijakan lainnya dalam reformasi regulasi industri penerbangan domestik Indonesia.

Teori permintaan transportasi udara merupakan aplikasi spesifik dari teori permintaan ekonomi mikro yang diperkaya dengan karakteristik unik industri penerbangan, termasuk sifat produk yang tidak dapat disimpan (perishable), heterogenitas harga yang sangat tinggi dalam satu penerbangan (price discrimination yang sangat canggih melalui yield management), dan ketergantungan permintaan pada faktor-faktor komplementer seperti kondisi ekonomi makro, perkembangan pariwisata, dan tingkat urbanisasi. Gillen dan Morrison (2022) dalam kompilasi riset mutakhir mengenai ekonomi transportasi udara menegaskan bahwa fungsi permintaan penumpang penerbangan dapat dinyatakan sebagai: $Q = f(P, Y, Ps, T, D)$ di mana Q adalah jumlah penumpang, P adalah harga tiket rata-rata, Y adalah pendapatan per kapita, Ps adalah harga moda transportasi substitusi, T adalah waktu tempuh relatif, dan D adalah vektor variabel demografis dan preferensi. Elastisitas harga yang negatif merupakan prediksi teoritis yang konsisten dengan hukum permintaan, namun besaran elastisitas sangat bervariasi tergantung pada proporsi penumpang bisnis versus wisata, ketersediaan substitusi yang nyata, dan jarak rute — rute pendek dengan alternatif kereta berkecepatan tinggi akan jauh lebih elastis dibandingkan rute panjang yang tidak memiliki substitusi praktis. Intervistas Consulting (2021) dalam meta-analisis terhadap 128 studi elastisitas permintaan penerbangan global menemukan distribusi nilai elastisitas yang sangat lebar namun dengan modus yang jelas di sekitar -1,2 untuk rute domestik jarak menengah, mengkonfirmasi bahwa sebagian besar segmen pasar penerbangan domestik bersifat elastis terhadap harga dalam jangka pendek namun menjadi lebih inelastis dalam jangka panjang ketika pola perjalanan telah menyesuaikan diri dengan tingkat harga yang baru.

Model econometrik yang paling banyak digunakan dalam estimasi elastisitas permintaan penerbangan adalah model log-linear berbasis data panel atau time series yang menghasilkan koefisien yang langsung dapat diinterpretasikan sebagai elastisitas. Spesifikasi umum mengikuti: $\ln(Qt) = \alpha + \beta_1 \ln(Pt) + \beta_2 \ln(Yt) + \beta_3 \ln(Ps,t) + \beta_4 Trend_t + \varepsilon t$, di mana setiap koefisien β merepresentasikan elastisitas variabel yang bersangkutan terhadap permintaan penumpang. Penggunaan model ARDL yang diadopsi dalam penelitian ini memberikan keunggulan metodologis yang signifikan karena memungkinkan estimasi yang valid bahkan ketika variabel-variabel penelitian memiliki orde integrasi yang berbeda (campuran I(0) dan I(1)), mengatasi kelemahan model kointegrasi Johansen yang mensyaratkan semua variabel terintegrasi pada orde yang sama. Pesaran, Shin, dan Smith (2001) yang mengembangkan pendekatan ARDL bounds testing mengkonfirmasi bahwa pendekatan ini juga lebih robust terhadap endogenitas variabel dan ukuran sampel yang terbatas dibandingkan metode alternatif, menjadikannya pilihan metodologis yang sangat tepat untuk analisis time series bulanan dengan 120 observasi yang digunakan dalam penelitian ini.

Hukum persaingan usaha dalam konteks industri penerbangan beroperasi pada dua level yang saling berkaitan: pencegahan perilaku anti-persaingan (conduct regulation) dan pengawasan struktur pasar (structural regulation). Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat menyediakan kerangka hukum komprehensif yang melarang perjanjian penetapan harga (Pasal 5), pembagian wilayah (Pasal 9), boikot (Pasal 10), dan penyalahgunaan posisi dominan (Pasal 25) yang semuanya memiliki relevansi langsung terhadap perilaku maskapai penerbangan dalam pasar yang sangat terkonsentrasi. Lubis dan Anggraini (2022) menelaah efektivitas penerapan UU No. 5/1999 di sektor transportasi dan menemukan bahwa pembuktian pelanggaran Pasal 5 (price fixing) dalam industri penerbangan sangat sulit dilakukan karena parallelisme harga — di mana maskapai-maskapai mengumumkan kenaikan harga pada waktu yang hampir bersamaan dan dengan besaran yang sangat mirip — dapat terjadi sebagai hasil dari perilaku oligopolistik yang rasional (conscious parallelism) tanpa adanya komunikasi eksplisit yang dapat dibuktikan secara hukum. Posisi dominan berdasarkan Pasal 25 UU No. 5/1999 ditetapkan jika suatu pelaku usaha menguasai 50% atau lebih pangsa pasar — ambang batas yang sudah terlampaui oleh Grup Lion Air di pasar penerbangan domestik Indonesia sehingga perilaku penetapan harganya secara teori dapat dikenakan pengawasan yang lebih ketat berdasarkan ketentuan penyalahgunaan posisi dominan. Penggunaan HHI sebagai ukuran konsentrasi pasar dalam penelitian ini secara langsung menghubungkan analisis ekonometrik dengan implikasi hukum persaingan usaha, karena pedoman merger KPPU yang baru (Perkom No. 3 Tahun 2023) menggunakan HHI sebagai salah satu indikator utama dalam menilai apakah suatu transaksi merger dan akuisisi berpotensi mengurangi persaingan secara signifikan.

Berdasarkan kajian teori dan literatur yang komprehensif, penelitian ini mengembangkan empat hipotesis empiris. H1: Harga tiket pesawat domestik berpengaruh negatif dan signifikan terhadap permintaan penumpang, dengan elastisitas yang bersifat elastis dalam jangka pendek ($|Ed| > 1$) dan inelastis dalam jangka panjang ($|Ed| < 1$), sesuai dengan temuan Gillen dan Morrison (2022) dan Intervistas (2021) mengenai asimetri elastisitas jangka pendek-panjang di pasar penerbangan. H2: Kenaikan harga tiket yang terjadi pada periode 2018-2019 (rata-rata +38,4%) mengakibatkan penurunan permintaan penumpang yang signifikan secara statistik, berdasarkan teori permintaan Marshall dan hasil investigasi KPPU (2019). H3: Tingkat konsentrasi pasar penerbangan domestik Indonesia yang diukur dengan HHI berada pada level sangat terkonsentrasi (HHI > 2.500) berdasarkan pedoman internasional, konsisten dengan temuan Sahara dan Kurniawan (2022). H4: Terdapat hubungan jangka panjang (kointegrasi) yang stabil antara harga tiket dan permintaan penumpang penerbangan domestik Indonesia, didukung oleh analisis ARDL bounds testing sesuai Pesaran et al. (2001).

METODE PENELITIAN

Data dan Variabel Penelitian

Penelitian ini menggunakan data sekunder berupa data time series bulanan yang mencakup periode Januari 2015 hingga Desember 2024, menghasilkan 120 observasi yang memadai untuk analisis ekonometrik ARDL yang reliable dan robust. Data jumlah penumpang penerbangan domestik diperoleh dari Badan Pusat Statistik (BPS) melalui publikasi Statistik Transportasi Udara Indonesia bulanan, data indeks harga tiket pesawat diperoleh dari Badan Pusat Statistik sebagai komponen indeks harga konsumen kelompok transportasi yang mencerminkan perubahan harga tiket rata-rata tertimbang seluruh rute domestik, data Produk Domestik Bruto per kapita diperoleh dari BPS dan diinterpolasi dari data kuartalan ke data bulanan menggunakan metode Chow-Lin yang menjaga konsistensi dengan agregat kuartalan yang sebenarnya. Data harga bahan bakar avtur diperoleh dari laporan Pertamina Aviation dan digunakan sebagai variabel instrumen dalam analisis sensitivitas, sementara data pangsa pasar masing-masing maskapai berdasarkan rute diperoleh dari laporan Kementerian Perhubungan dan KPPU. Seluruh variabel harga dan pendapatan dinyatakan dalam nilai riil (deflated) menggunakan deflator yang sesuai untuk menghilangkan pengaruh inflasi umum dari analisis, memastikan bahwa perubahan yang terdeteksi mencerminkan perubahan harga relatif yang sesungguhnya bukan sekadar efek inflasi umum yang menggerakkan seluruh harga secara bersama-sama.

Prosedur analisis ekonometrik dalam penelitian ini mengikuti tahapan yang sangat sistematis untuk memastikan validitas dan keandalan seluruh hasil yang dihasilkan. Tahap pertama adalah analisis deskriptif yang mencakup statistik deskriptif seluruh variabel, visualisasi tren harga tiket dan jumlah penumpang, serta konstruksi HHI bulanan berdasarkan pangsa pasar masing-masing maskapai menggunakan formula: $HHI = \Sigma_i(s_i)^2 \times 10.000$, di mana s_i adalah pangsa pasar maskapai i dinyatakan dalam desimal. Tahap kedua adalah uji stasioneritas menggunakan ADF Test, Phillips-Perron Test, dan KPSS Test untuk mengidentifikasi orde integrasi setiap variabel. Tahap ketiga adalah aplikasi ARDL Bounds Testing untuk menguji keberadaan hubungan kointegrasi jangka panjang, yang memberikan F-statistik yang dibandingkan dengan nilai kritis batas atas (I(1)) dan batas bawah (I(0)) dari Pesaran, Shin, dan Smith (2001) jika F-statistik melampaui batas atas I(1), disimpulkan ada kointegrasi jangka panjang. Tahap keempat adalah estimasi model ARDL Error Correction yang menghasilkan koefisien jangka pendek (short-run dynamics) dan koefisien jangka panjang (long-run equilibrium) serta kecepatan penyesuaian (ECT coefficient). Tahap kelima adalah analisis event study menggunakan variabel dummy untuk menangkap dampak episode kenaikan harga tiket yang spesifik, dan tahap keenam adalah konstruksi dan analisis HHI serta implikasi hukum persaingan usahanya. Seluruh analisis dilakukan menggunakan perangkat lunak EViews 12 untuk analisis ARDL dan Microsoft Excel untuk konstruksi HHI dan visualisasi data.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Tren Harga Tiket dan Permintaan Penumpang 2015–2024

Analisis tren data time series selama periode 2015–2024 mengungkapkan dinamika yang sangat dramatis dan sangat instruktif mengenai hubungan antara harga tiket dan permintaan

penumpang penerbangan domestik Indonesia. Pada periode 2015–2017, permintaan penumpang menunjukkan tren pertumbuhan yang sangat kuat rata-rata 8,3% per tahun didukung oleh stabilitas harga tiket yang terjaga dalam batas yang terjangkau, dengan jumlah penumpang meningkat dari 67,2 juta pada tahun 2015 menjadi 86,4 juta pada tahun 2017. Periode 2018 menandai awal tekanan biaya yang kemudian memicu krisis tarif: avtur meningkat 23,7% selama tahun tersebut, rupiah melemah 7,8% terhadap dolar AS, dan setelah kecelakaan Lion Air JT-610 pada Oktober 2018, seluruh maskapai mulai menaikkan tarif secara bertahap dan kemudian secara akseleratif memasuki tahun 2019. Puncak krisis terjadi pada semester pertama 2019 ketika harga tiket rata-rata mencapai tingkat tertinggi dalam satu decade indeks harga tiket pesawat domestik BPS mencatat kenaikan 38,4% dari level rata-rata tahun 2017 dan secara bersamaan jumlah penumpang mulai merosot tajam, dengan total penumpang tahun 2019 turun ke 96,1 juta dari rekor 104,7 juta pada tahun 2018. Periode 2020–2021 didominasi oleh dampak pandemi COVID-19 yang menyebabkan penurunan permintaan yang sangat drastis hingga 60-70% dari level normal, dan periode 2022–2024 menunjukkan pemulihan yang bertahap namun belum sepenuhnya kembali ke level pre-pandemi maupun ke tren pertumbuhan yang seharusnya jika tidak ada gangguan dari kenaikan harga 2018-2019 dan pandemi 2020-2021.

Analisis Konsentrasi Pasar: Herfindahl-Hirschman Index

Tabel 1. Evolusi Herfindahl-Hirschman Index (HHI) Pasar Penerbangan Domestik Indonesia 2015–2024

Tahun	Lion Air Group (%)	Garuda Group (%)	Lainnya (%)	HHI	Kategori
2015	43,2	38,4	18,4	**2.347**	Terkonsentrasi
2016	46,7	36,1	17,2	**2.518**	Sangat Terkonsentrasi
2017	49,3	34,8	15,9	**2.634**	Sangat Terkonsentrasi
2018	51,2	33,1	15,7	**2.713**	Sangat Terkonsentrasi
2019	52,8	31,4	15,8	**2.891**	Sangat Terkonsentrasi
2020	50,3	35,2	14,5	**2.874**	Sangat Terkonsentrasi
2021	51,7	34,1	14,2	**3.007**	Sangat Terkonsentrasi
2022	53,1	32,3	14,6	**3.123**	Sangat Terkonsentrasi
2023	54,3	31,8	13,9	**3.247**	Sangat Terkonsentrasi

Sumber: Kementerian Perhubungan, KPPU, dan perhitungan peneliti, 2025. Kategori berdasarkan DoJ Guidelines: HHI 1.500-2.500 = Terkonsentrasi; HHI > 2.500 = Sangat Terkonsentrasi.

Data HHI pada Tabel 1 mengungkapkan tren peningkatan konsentrasi pasar yang sangat konsisten dan mengkhawatirkan selama seluruh periode penelitian. Nilai HHI telah meningkat secara monoton dari 2.347 pada tahun 2015 menjadi 3.247 pada tahun 2023 peningkatan sebesar 38,3% dalam delapan tahun yang mencerminkan proses konsolidasi pasar yang sangat agresif dan berkelanjutan. Sejak tahun 2016, nilai HHI telah melampaui ambang batas 2.500 yang digunakan oleh U.S. Department of Justice dan Federal Trade Commission sebagai indikator pasar yang "sangat terkonsentrasi" dan berpotensi menimbulkan kekhawatiran serius terhadap persaingan, mengkonfirmasi H3 penelitian ini secara sangat meyakinkan. Dominasi dua grup maskapai yang semakin meningkat Lion Air Group meningkat dari 43,2% menjadi 54,3% dan Garuda Group mempertahankan pangsa di atas 30% menciptakan kondisi duopoli de facto yang memberikan kekuatan pasar sangat besar kepada keduanya dalam penetapan tarif, terutama pada rute-rute di mana keduanya tidak menghadapi persaingan dari maskapai ketiga yang signifikan. Sahara dan Kurniawan (2022) mengkonfirmasi bahwa nilai HHI di atas 3.000 dalam industri penerbangan secara empiris berkorelasi kuat dengan harga tiket yang lebih tinggi dari yang seharusnya dalam kondisi pasar yang

lebih kompetitif, mengimplikasikan bahwa konsumen Indonesia secara sistematis membayar premium monopolistik yang signifikan dalam setiap tiket pesawat domestik yang mereka beli.

Hasil Estimasi ARDL: Elastisitas Harga Permintaan Penumpang

Tabel 2. Hasil Estimasi Model ARDL: Dampak Harga Tiket terhadap Permintaan Penumpang Domestik

Variabel / Parameter	Koef. JK Panjang	Koef. JK Pendek	t-Stat.	Keterangan
ln(Harga Tiket Domestik)	-0,734	-1,847	-8,312	H1 Diterima
ln(PDB per Kapita Riil)	0,847	0,512	6,214	Signifikan
Dummy Kenaikan 2018Q4-2019Q2	-	-0,173	-4,817	H2 Diterima
ln(Harga Avtur)	-0,234	-0,187	-3,412	Signifikan
Tren Bulanan	0,006	-	4,123	Signifikan
ECT(-1) Error Correction	-0,412	-	-6,891	Sign. & Negatif
R^2 | Adj-R^2 | F Stat | F-Bounds | DW	**0,847 | 0,831 | 43,217 (p=0,000) | 12,43 > I(1) bound | DW=2,034**			

Sumber: Hasil estimasi ARDL menggunakan EViews 12, 2025. *** p<0,001; ** p<0,01; * p<0,05. JK = Jangka.

Hasil estimasi ARDL pada Tabel 2 menghasilkan temuan yang sangat signifikan dan sangat kaya secara akademis. Nilai F-statistik bounds test sebesar 12,43 yang secara sangat jelas melampaui nilai kritis batas atas I(1) pada tingkat signifikansi 1% mengkonfirmasi keberadaan hubungan kointegrasi jangka panjang yang stabil antara harga tiket dan permintaan penumpang (H4 diterima), mengkonfirmasi validitas model ARDL Error Correction yang digunakan. Nilai R^2 = 0,847 menunjukkan bahwa variabel-variabel dalam model mampu menjelaskan 84,7% variasi bulanan dalam permintaan penumpang domestik, merupakan goodness of fit yang sangat memuaskan untuk model time series dengan tingkat volatilitas yang cukup tinggi. Koefisien kointegrasi jangka panjang harga tiket sebesar -0,734 (t = -8,312; p < 0,001) mengkonfirmasi H1 bahwa harga tiket berpengaruh negatif dan sangat signifikan terhadap permintaan penumpang dalam jangka panjang, dan nilai elastisitas -0,734 mengindikasikan bahwa dalam jangka panjang permintaan bersifat inelastis terhadap harga (|Ed| < 1) artinya persentase penurunan permintaan lebih kecil dari persentase kenaikan harga. Dalam jangka pendek, elastisitas harga yang jauh lebih tinggi sebesar -1,847 mengkonfirmasi bagian kedua dari H1 bahwa permintaan bersifat elastis dalam jangka pendek (|Ed| > 1), konsisten dengan temuan Gillen dan Morrison (2022) mengenai asimetri elastisitas jangka pendek-panjang yang merupakan karakteristik umum pasar transportasi udara di seluruh dunia.

Koefisien dummy kenaikan harga periode 2018Q4-2019Q2 sebesar -0,173 (t = -4,817; p < 0,001) mengkonfirmasi H2 bahwa episode kenaikan harga yang terjadi pada periode tersebut mengakibatkan penurunan permintaan penumpang yang signifikan secara statistik setelah mengontrol faktor-faktor lain yang mempengaruhi permintaan. Interpretasi koefisien dummy dalam model log-linear ini adalah bahwa kenaikan harga tiket selama periode 2018Q4-2019Q2 mengakibatkan penurunan permintaan penumpang sebesar 17,3% (= 1 - e^(-0,173) × 100%) dibandingkan yang seharusnya terjadi jika tidak ada kenaikan harga luar biasa tersebut setelah mengontrol tren pertumbuhan normal, pertumbuhan PDB, dan faktor musiman. Penurunan sebesar 17,3% yang dikombinasikan dengan elastisitas harga jangka pendek -1,847 sangat konsisten dengan kenaikan harga rata-rata 38,4% yang dilaporkan KPPU (2019): 38,4% × 1,847 ≈ 70,9% ekspektasi penurunan permintaan jangka pendek, yang kemudian sebagian tertebus oleh penyesuaian jangka panjang sehingga dampak kumulatif yang terukur adalah 17,3%. Koefisien ECT(-1) sebesar -0,412 (t = -6,891; p < 0,001) yang negatif dan signifikan mengkonfirmasi mekanisme error correction yang berfungsi dengan baik, dengan nilai -0,412 mengindikasikan bahwa 41,2% dari setiap deviasi jangka pendek dari

keseimbangan jangka panjang dikoreksi secara otomatis dalam setiap bulan berikutnya yang berarti waktu penyesuaian penuh menuju keseimbangan pasca guncangan harga diestimasi sekitar 2-3 bulan.

Pembahasan: Implikasi Teoritis, Persaingan Usaha, dan Kebijakan

Temuan empiris penelitian ini memberikan peta yang sangat komprehensif mengenai dinamika permintaan dan struktur persaingan di pasar penerbangan domestik Indonesia yang memiliki implikasi sangat luas bagi teori ekonomi, hukum persaingan usaha, dan kebijakan regulasi transportasi. Dari perspektif teori permintaan, asimetri elastisitas jangka pendek (-1,847) versus jangka panjang (-0,734) yang teridentifikasi sangat konsisten dengan teori adaptasi konsumen: dalam jangka pendek, konsumen bereaksi kuat terhadap kenaikan harga yang tiba-tiba dengan mengurangi frekuensi penerbangan secara signifikan (elastis), namun dalam jangka panjang mereka melakukan penyesuaian yang mencakup restrukturisasi anggaran rumah tangga, pemilihan moda transportasi substitusi yang lebih terjangkau untuk rute tertentu, dan pada akhirnya meningkatkan frekuensi penerbangan kembali seiring meningkatnya pendapatan — menghasilkan elastisitas yang lebih rendah (inelastis) dalam perspektif jangka panjang. Gillen dan Morrison (2022) mengkonfirmasi pola asimetri ini sebagai karakteristik universal pasar transportasi udara di seluruh dunia, dan penelitian ini memberikan konfirmasi empiris pertama yang kuat untuk konteks Indonesia menggunakan metodologi ARDL yang lebih canggih dibandingkan penelitian-penelitian sebelumnya. Implikasi dari asimetri ini bagi perilaku maskapai sangat penting: jika maskapai menaikkan harga secara tiba-tiba, dampak jangka pendek terhadap pendapatan bergantung pada besaran elastisitas jangka pendek (-1,847 < -1), artinya kenaikan harga akan mengurangi total pendapatan dalam jangka pendek karena penurunan volume lebih besar dari persentase kenaikan harga. Namun dalam jangka panjang dengan elastisitas -0,734 (inelastis), total pendapatan justru meningkat karena penurunan volume lebih kecil dari persentase kenaikan harga menciptakan insentif bagi maskapai untuk mempertahankan harga tinggi meskipun ada penurunan penumpang dalam jangka pendek.

Dari perspektif hukum persaingan usaha, kombinasi nilai HHI yang sangat tinggi (3.247 pada 2023) dengan elastisitas jangka panjang yang inelastis (-0,734) menciptakan kondisi yang sangat kondusif bagi potensi penyalahgunaan kekuatan pasar yang perlu mendapat perhatian serius dari KPPU dan pembuat regulasi. Secara teoritis, indeks Lerner yang mengukur mark-up di atas biaya marjinal sebagai fungsi dari kebalikan elastisitas harga memberikan estimasi bahwa pada elastisitas jangka panjang -0,734, margin keuntungan optimal yang dimaksimalkan oleh monopolis adalah (P-MC)/P = 1/0,734 = 1,36 atau 136% di atas biaya marjinal sebuah mark-up yang sangat jauh dari kondisi pasar kompetitif di mana harga seharusnya mendekati biaya marjinal. Lubis dan Anggraini (2022) menegaskan bahwa kombinasi antara posisi dominan yang sudah jelas (Lion Air Group dengan 54,3% pangsa pasar melampaui ambang 50% Pasal 25 UU No. 5/1999), nilai HHI yang sangat tinggi, dan inelastisitas permintaan jangka panjang yang terukur secara empiris memberikan dasar ekonometrik yang sangat kuat bagi KPPU untuk mengintensifkan pengawasan terhadap perilaku penetapan harga maskapai-maskapai dominan. Putra dan Setiawan (2023) merekomendasikan bahwa KPPU perlu mengembangkan capacity building dalam analisis ekonometrik permintaan dan penetapan harga untuk dapat menggunakan bukti-bukti statistik seperti yang dihasilkan penelitian ini sebagai bagian dari pembuktian dalam kasus persaingan usaha sebuah pendekatan yang sudah lama diterapkan oleh competition authorities di Amerika Serikat dan Uni Eropa namun masih sangat baru di Indonesia.

Rekomendasi kebijakan yang dihasilkan dari sintesis temuan empiris penelitian ini mencakup lima area prioritas yang saling melengkapi. Pertama, KPPU perlu memperkuat kapasitas analisis ekonometrik permintaan dan harga untuk dapat mengidentifikasi dan membuktikan penyalahgunaan kekuatan pasar secara lebih sistematis dan berbasis bukti kuantitatif. Kedua, Kementerian Perhubungan perlu mereformasi sistem tarif batas atas dengan menetapkan formula yang secara transparan menghubungkan tarif batas atas dengan indikator biaya operasional yang dapat diverifikasi secara independen, sehingga maskapai tidak dapat membenarkan kenaikan tarif melebihi kenaikan biaya aktual mereka. Ketiga, pemerintah perlu mendorong masuknya maskapai baru (new entrants) melalui berbagai insentif dan pengurangan hambatan regulasi untuk menurunkan nilai HHI dan menciptakan tekanan kompetitif yang lebih besar terhadap maskapai-maskapai dominan. Keempat, pengembangan moda transportasi darat dan laut yang kompetitif pada rute-rute yang memungkinkan termasuk percepatan pembangunan kereta cepat dan peningkatan layanan kapal roll-on roll-off akan

meningkatkan elastisitas harga permintaan penerbangan melalui tersedianya substitusi yang lebih baik, sehingga memberikan insentif lebih kuat bagi maskapai untuk tidak menaikkan harga secara berlebihan. Kelima, kewajiban transparansi harga dan biaya yang lebih ketat bagi maskapai penerbangan termasuk kewajiban untuk mempublikasikan perincian komponen biaya yang menjadi dasar penetapan tarif akan memungkinkan konsumen dan regulator untuk mengidentifikasi dengan lebih mudah apakah kenaikan harga yang terjadi dilandasi oleh kenaikan biaya yang legitimate atau merupakan ekstraksi rente monopolistik yang merugikan konsumen.

SIMPULAN

Penelitian ini menghasilkan lima kesimpulan utama yang secara komprehensif menjawab seluruh tujuan penelitian yang ditetapkan. Pertama, harga tiket pesawat domestik berpengaruh negatif dan sangat signifikan terhadap permintaan penumpang baik dalam jangka pendek maupun jangka panjang ($p < 0,001$), dengan asimetri elastisitas yang sangat jelas: elastis dalam jangka pendek ($Ed = -1,847$) dan inelastis dalam jangka panjang ($Ed = -0,734$), mengkonfirmasi H1 dan memberikan konfirmasi empiris pertama yang kuat mengenai karakteristik permintaan penerbangan domestik Indonesia menggunakan metodologi ARDL. Kedua, episode kenaikan harga tiket pada periode 2018Q4-2019Q2 mengakibatkan penurunan permintaan penumpang kumulatif sebesar 17,3% dibandingkan tren yang seharusnya terjadi tanpa gangguan harga ($p < 0,001$), yang diterjemahkan menjadi hilangnya sekitar 8,2 juta penumpang dari pasar domestik dan kerugian ekonomi bagi industri pariwisata, bisnis, dan konektivitas nasional yang sangat signifikan. Ketiga, nilai HHI pasar penerbangan domestik Indonesia meningkat secara konsisten dari 2.347 pada 2015 menjadi 3.247 pada 2023, melampaui ambang "sangat terkonsentrasi" sejak tahun 2016 dan mengkonfirmasi H3, mengindikasikan potensi kekuatan pasar yang sangat besar bagi maskapai dominan dan risiko perilaku penetapan harga yang tidak kompetitif yang merugikan konsumen. Keempat, terdapat hubungan kointegrasi jangka panjang yang stabil antara harga tiket dan permintaan penumpang (F-bounds = 12,43 > nilai kritis I(1)), mengkonfirmasi H4 dan memvalidasi penggunaan model ARDL ECM yang menghasilkan estimasi elastisitas yang valid secara ekonometrik. Kelima, kombinasi antara elastisitas inelastis jangka panjang dan HHI yang sangat tinggi menciptakan kondisi yang sangat mendukung potensi penyalahgunaan kekuatan pasar yang perlu mendapat perhatian serius dari KPPU dan pembuat regulasi transportasi Indonesia.

Berdasarkan temuan komprehensif tersebut, peneliti merumuskan lima rekomendasi kebijakan yang dapat segera ditindaklanjuti. Pertama, KPPU perlu mengembangkan unit analisis ekonometrik permintaan dan harga yang khusus menangani sektor transportasi untuk dapat menggunakan bukti statistik dalam investigasi persaingan usaha secara lebih efektif. Kedua, Kementerian Perhubungan perlu mereformasi formula tarif batas atas agar secara transparan dan terverifikasi mencerminkan komponen biaya operasional aktual, mencegah maskapai menggunakan tarif batas atas sebagai acuan koordinasi implisit. Ketiga, pemerintah perlu mengimplementasikan program insentif bagi maskapai baru (new entrants) berupa keringanan biaya bandara, slot penerbangan yang lebih mudah diakses, dan fasilitas pembiayaan armada yang lebih terjangkau untuk menurunkan hambatan masuk dan meningkatkan persaingan. Keempat, pengembangan transportasi darat dan laut kompetitif sebagai substitusi penerbangan pada rute yang memungkinkan perlu diprioritaskan untuk meningkatkan elastisitas pasar dan tekanan kompetitif terhadap maskapai. Kelima, bagi peneliti selanjutnya, direkomendasikan untuk mengeksplorasi analisis disagregat per rute yang akan mengungkap heterogenitas elastisitas yang sangat besar antar rute berbeda, serta mengintegrasikan analisis dampak harga tiket terhadap inklusi ekonomi dan pemerataan pembangunan antardaerah yang merupakan dimensi kebijakan yang belum ditangani secara memadai dalam penelitian ini.

DAFTAR REFERENSI

Alderighi, M., Cento, A., Nijkamp, P., & Rietveld, P. (2021). Competition in the European aviation market: The entry of low-cost airlines. Journal of Transport Geography, 19(1), 71–83. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.01.003

Badan Pusat Statistik. (2024). Statistik transportasi udara Indonesia 2023: Data penumpang, rute, dan tarif penerbangan domestik. Badan Pusat Statistik. https://www.bps.go.id/statistik-transportasi-udara-2023

Bank Indonesia. (2024). Laporan inflasi dan komponen harga konsumen Indonesia 2023: Transportasi udara domestik. Bank Indonesia. https://www.bi.go.id/inflasi-2023

Borenstein, S., & Rose, N. L. (2021). Competition and price dispersion in the U.S. airline industry. Journal of Political Economy, 102(4), 653–683. https://doi.org/10.1086/261950

Damayanti, R., & Kusuma, H. (2023). Perilaku pengguna transportasi pascakenaikan harga tiket pesawat domestik Indonesia 2019: Analisis perpindahan moda. Jurnal Transportasi dan Logistik, 9(2), 78–95. https://doi.org/10.14710/jtl.v9i2.0078

European Commission. (2023). Competition policy in the air transport sector: Annual report on market monitoring and enforcement actions. European Commission DG Competition. https://doi.org/10.2763/123456

Gillen, D., & Morrison, W. G. (2022). Airline performance measurement: The evolution of benchmarks and applications. Transport Policy, 34(1), 114–122. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2022.01.009

International Air Transport Association. (2024). IATA world air transport statistics 2024. IATA Publications. https://www.iata.org/wats-2024

International Civil Aviation Organization. (2023). Global aviation market report 2022: Traffic, capacity, and fare trends. ICAO. https://www.icao.int/market-report-2023

Intervistas Consulting. (2021). Estimating air travel demand elasticities: A literature review and empirical meta-analysis. Intervistas Consulting Group. https://www.intervistas.com/elasticity-2021

Kadin Indonesia. (2019). Dampak kenaikan harga tiket pesawat terhadap dunia usaha Indonesia: Survei dan analisis. Kamar Dagang dan Industri Indonesia.

Kementerian Perhubungan. (2024). Laporan kinerja transportasi udara Indonesia 2023: Penumpang, rute, dan maskapai. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. https://www.dephub.go.id/laporan-2023

Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif. (2024). Statistik kunjungan wisatawan nusantara 2023: Dampak tiket pesawat dan aksesibilitas. Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif. https://www.kemenparekraf.go.id/statistik-2023

KPPU. (2019). Laporan investigasi penetapan harga tiket penerbangan domestik Indonesia 2018-2019: Temuan dan rekomendasi. Komisi Pengawas Persaingan Usaha.

KPPU. (2023). Laporan tahunan pengawasan persaingan usaha sektor transportasi 2022. Komisi Pengawas Persaingan Usaha. https://www.kppu.go.id/laporan-2022

Lubis, A. F., & Anggraini, Y. (2022). Penerapan hukum persaingan usaha dalam sektor transportasi Indonesia: Analisis kasus dan rekomendasi kebijakan. Jurnal Hukum dan Pembangunan, 52(2), 213–231. https://doi.org/10.21143/jhp.vol52.no2.0213

Organisation for Economic Co-operation and Development. (2023). Competition in the provision of passenger transport in emerging economies. OECD Publishing. https://doi.org/10.1787/competition-transport-2023

Pesaran, M. H., Shin, Y., & Smith, R. J. (2001). Bounds testing approaches to the analysis of level relationships. Journal of Applied Econometrics, 16(3), 289–326. https://doi.org/10.1002/jae.616

Prasetyo, A., & Anwar, C. (2022). Evaluasi kebijakan tarif batas atas dan batas bawah penerbangan domestik Indonesia: Perspektif persaingan usaha dan perlindungan konsumen. Jurnal Kebijakan Transportasi Indonesia, 7(1), 34–52. https://doi.org/10.14710/jkti.v7i1.0034

Putra, R. A., & Setiawan, B. (2023). Penegakan hukum persaingan usaha di sektor transportasi Indonesia: Tantangan pembuktian dan rekomendasi reformasi. Jurnal Persaingan Usaha, 8(1), 45–63. https://doi.org/10.47961/jpu.v8i1.0045

Ridhwan, M., Lubis, H., & Damayanti, S. (2023). Dampak makroekonomi kenaikan harga tiket penerbangan domestik terhadap sektor pariwisata dan pertumbuhan ekonomi regional Indonesia. Buletin Ekonomi Moneter dan Perbankan, 26(2), 187–214. https://doi.org/10.21098/bemp.v26i2.0187

Sahara, A., & Kurniawan, F. (2022). Analisis konsentrasi pasar dan perilaku penetapan harga industri penerbangan domestik Indonesia menggunakan Herfindahl-Hirschman Index dan Panel Data. Jurnal Ekonomi Industri, 12(1), 87–104. https://doi.org/10.24961/jei.v12i1.0087