

**ANALISIS *TIME SERIES* PADA JUMLAH KEBERANGKATAN  
PENUMPANG DI BANDARA EL TARI KUPANG MENGGUNAKAN *ARIMA*  
*BOX-JENKINS***

***Time Series Analysis of Passenger Departures at El Tari Kupang Airport Using  
Box-Jenkins ARIMA***

Efraim Gemare<sup>1,\*</sup>, Maria A. Kleden<sup>1</sup>, Elisabeth Brielin Sinu<sup>1</sup>, Keristina Br. Ginting<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Program Studi Matematika, Universitas Nusa Cendana, Kupang-NTT, Indonesia

\*Penulis korespondensi: [diferensial@undana.ac.id](mailto:diferensial@undana.ac.id)

**ABSTRAK:**

Bandara El Tari Kupang merupakan salah satu pusat transportasi udara utama di wilayah Nusa Tenggara Timur yang mengalami fluktuasi jumlah keberangkatan penumpang dari tahun ke tahun, dipengaruhi oleh berbagai faktor seperti kebijakan pemerintah dan pandemi COVID-19. Kondisi ini menuntut adanya peramalan yang akurat guna mendukung pengambilan keputusan strategis terkait pengelolaan fasilitas dan layanan bandara. Penelitian ini bertujuan untuk meramalkan jumlah keberangkatan penumpang di Bandara El Tari Kupang menggunakan metode Autoregressive Integrated Moving Average (ARIMA) Box-Jenkins. Data yang digunakan berupa data sekunder jumlah penumpang bulanan periode Januari 2013 hingga April 2025 dari BPS Provinsi NTT. Analisis dilakukan melalui tahapan transformasi dan differencing untuk mencapai kestasioneran, identifikasi model menggunakan plot ACF dan PACF, estimasi parameter dengan Maximum Likelihood Estimation, serta uji diagnostik menggunakan uji Ljung-Box dan Q-Q plot. Model ARIMA (4,1,1) dipilih sebagai model terbaik karena memenuhi semua asumsi diagnostik meskipun memiliki nilai MAPE sebesar 30,93%. Hasil peramalan menunjukkan bahwa jumlah keberangkatan penumpang pada periode Mei hingga Oktober 2025 cenderung stabil, dengan jumlah tertinggi pada Oktober (42.046 orang) dan terendah pada Mei (38.068 orang). Implikasi dari hasil ini dapat membantu PT Angkasa Pura I dalam merencanakan pengelolaan kapasitas terminal serta mempersiapkan fasilitas layanan pada periode lonjakan penumpang secara lebih efektif dan terukur.

Kata Kunci: ARIMA, Peramalan, Time series, Bandara El Tari

**ABSTRACT:**

El Tari Airport in Kupang is one of the main air transportation hubs in East Nusa Tenggara, experiencing fluctuations in passenger departures over the years due to various factors such as government policies and the COVID-19 pandemic. This condition necessitates accurate forecasting to support strategic decision-making related to the management of airport facilities and services. This study aims to forecast the number of passenger departures at El Tari Airport using the Autoregressive Integrated Moving Average (ARIMA) Box-Jenkins method. The data used are secondary data on monthly passenger departures from January 2013 to April 2025, obtained from the Central Statistics Agency (BPS) of East Nusa Tenggara Province. The analysis involved data transformation and differencing to achieve stationarity, model identification using ACF and PACF plots, parameter estimation using Maximum Likelihood Estimation, and diagnostic checking through the Ljung-Box test and Q-Q plot. ARIMA (4,1,1) was selected as the best-fitting model as it met all diagnostic assumptions, despite having a MAPE value of 30.93%. The forecasting results for the period May to October 2025 indicate relatively stable passenger departures, with the highest number in October (42,046 passengers) and the lowest in May (38,068 passengers). The implications of these findings can assist PT Angkasa Pura I in planning terminal capacity

management and preparing facilities more effectively and efficiently during peak travel periods.

**Keywords:** ARIMA, Forecasting, Time Series, El Tari Airport

## PENDAHULUAN

Transportasi merupakan sektor penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia, terutama karena kondisi geografis yang terdiri atas banyak pulau besar dan kecil [1]. Salah satu moda transportasi yang paling diminati karena efisiensi waktu adalah transportasi udara [2]. Bandara El Tari Kupang merupakan bandara utama di Nusa Tenggara Timur yang mendukung konektivitas antarwilayah di Indonesia bagian timur [3]. Dalam beberapa tahun terakhir, jumlah keberangkatan penumpang di bandara ini mengalami fluktuasi yang cukup signifikan [4].

Pada tahun 2013 tercatat 693.869 penumpang berangkat dari Bandara El Tari, meningkat hingga 992.048 penumpang pada tahun 2019, lalu menurun drastis pada 2021 menjadi 443.074 penumpang akibat pandemi COVID-19 [4]. Setelah pandemi, jumlah penumpang kembali meningkat, namun belum menunjukkan kestabilan dan memerlukan analisis peramalan untuk mendukung pengambilan keputusan [5]. Salah satu metode yang sesuai untuk meramalkan data deret waktu yang tidak stasioner adalah ARIMA Box-Jenkins [6]. Metode ini efektif untuk meramalkan data jangka pendek dan telah banyak digunakan dalam penelitian terkait transportasi dan sektor publik lainnya [7]. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk meramalkan jumlah keberangkatan penumpang di Bandara El Tari Kupang menggunakan metode ARIMA, sebagai dasar dalam perencanaan operasional dan strategi pengelolaan transportasi udara [8].

## METODOLOGI PENELITIAN

### 2.1. Analisis Time Series

Analisa *time series* dilakukan untuk memperoleh pola data *time series* dengan menggunakan data masa lalu yang digunakan untuk meramalkan suatu nilai pada masa yang akan datang. Ada beberapa metode analisis yang digunakan untuk kegiatan peramalan, salah satunya yaitu metode runtun waktu atau sering disebut *ARIMA (Autoregressive Integrated Moving Average) Box-Jenkins*. ARIMA menggunakan nilai masa lalu dan sekarang dari variabel dependen untuk menghasilkan peramalan jangka pendek yang akurat, namun untuk peramalan jangka panjang ketepatan peramalannya kurang baik.

### 2.2. Klasifikasi Model *Autoregressive Integrated Moving Average*

Nilai-nilai data untuk periode yang akan datang ditentukan secara linier berdasarkan data yang sudah ada sebelumnya dan kesalahan acak. ARIMA terbagi menjadi tiga kategori, yaitu:

#### 1. Model Autoregressive (AR)

Model ARIMA (Autoregressive Integrated Moving Average) adalah model matematis yang digunakan untuk menganalisis dan meramalkan data time series. Dimana untuk mengetahui bahwa variabel dependen dipengaruhi oleh dependen itu sendiri pada periode sebelumnya. Model AR orde ke-p atau AR (P). Secara umum dapat dituliskan sebagai berikut:

$$Z_t = \phi Z_{t-1} + \dots + \phi_p Z_{t-p} + a_t$$

Keterangan:

- $Z_t$  : nilai variabel dependen pada waktu  $t$
- $Z_{t-1} + \dots + Z_{t-p}$  : nilai variabel dependen pada time lag  $1, \dots, t - p$
- $\phi_1, \dots, \phi_p$  : koefisien autoregresive
- $a_t$  : nilai kesalahan pada waktu  $t$

#### 2. Model Moving Average (MA)

Model Moving Average merupakan nilai time series pada waktu  $t$  yang dipengaruhi oleh unsur kesalahan pada waktu sekarang dan unsur kesalahan terbobot pada masa lalu. Model Moving Average order  $q$ , dinotasikan menjadi MA( $q$ ). Secara umum, model MA( $q$ ) adalah:

$$Z_t = a_t + \dots + \theta_1 a_{t-1} + \theta_q a_{t-q}$$

Keterangan:

- $Z_t$  : Nilai variabel dependen pada waktu  $t$
- $a_t, a_{t-1}, \dots, a_{t-p}$  : Kesalahan pada waktu  $t, t - 1, \dots, t - p$
- $\theta_1, \dots, \theta_q$  : Koefisien Moving Avarage

#### 3. Model Autoregressive Moving Average (ARMA)

Model ARMA ( $p, q$ ) merupakan kombinasi dari model **AR** ( $p$ ) dan **MA** ( $q$ ), yaitu:

$$Z_t = \phi Z_{t-1} + \dots + \phi_p Z_{t-p} + a_t - \theta_1 a_{t-1} - \theta_q a_{t-q}$$

#### 2.3. Model Autoregressive Integrated Moving Average

Model Autoregressive Integrated Moving Average (ARIMA) adalah salah satu model non stasioner. Model ini terdiri dari dua model yaitu model Autoregresi dan Moving Average. Bentuk umumnya sebagai berikut:

$$(1 - B)^d X_t = \beta_1 Z_{t-1} + \dots + \beta_p Z_{t-p} + a_t + \theta_1 a_{t-1} + \theta_q a_{t-q}$$

Keterangan:

**B** : Differencing

**X<sub>t</sub>** : Variabel dependen pada waktu **t**

**β<sub>i</sub>** : Koefisien Autoregressive; **I = 1, 2, 3, ...**

**a<sub>t</sub>** : Nilai galat, **I = 1, 2, 3, ...**

**θ<sub>1</sub>** : Parameter Moving Avarage, **I = 1, 2, 3, ...**

Menurut Box dan Jenkins metode ARIMA terdiri dari empat tahap yaitu indentifikasi model, estimasi parameter, diadnosa tabet, dan peramalan.

#### 2.4. Pemilihan Model Terbaik

*Mean Absolute Percentage Error* (MAPE) digunakan jika ukuran variabel peramalan merupakan faktor penting dalam mengevaluasi akurasi peramalan tersebut. MAPE memberi petunjuk seberapa besar kesalahan peramalan dibandingkan dengan nilai sebenarnya dari series tersebut.

$$MAPE = \frac{1}{n} \sum_{t=1}^n \frac{|Y_t + \hat{Y}_t|}{Y_t} \quad (2.4)$$

Keterangan:

**Y<sub>t</sub>** : Nilai aktual pada periode **t**

**Ŷ<sub>t</sub>** : Nilai ramalan pada periode **t**

**n** : Jumlah periode

#### 2.5. Sumber Data

Data yang digunakan merupakan data sekunder, yaitu data jumlah penumpang di bandara El Tari Kupang periode Januari 2013 sampai April 2025. Data ini diperoleh dari Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Nusa Tenggara Timur.

#### 2.6. Tahapan Analisis

Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu Analisis *Time Series* Pada Jumlah Keberangkatan Penumpang Di Bandara El Tari Kupang Menggunakan *Arima Box-Jenkins*. Adapun teknik analisisnya sebagai berikut:

1. Melakukan pengumpulan data jumlah keberangkatan penumpang di Bandara El Tari
2. Menghitung statistika deskriptif dari data keberangkatan penumpang di Bandara
3. Membagi data menjadi dua bagian yaitu data *training* dan data *testing*. Pada penelitian ini data *training* yang digunakan adalah data keberangkatan penumpang periode bulan

Januari 2013 hingga bulan Desember 2024, sedangkan data *testing* yang digunakan adalah data keberangkatan penumpang periode bulan Januari 2025 hingga bulan April 2025.

4. Melakukan pemodelan *ARIMA Box-Jenkins* menggunakan data *training* dengan langkah langkah sebagai berikut:
  - i. Mengidentifikasi stasioneritas secara visual dengan melihat plot *time series*.
  - ii. Melakukan uji stasioneritas dalam mean dan varians dengan melihat nilai *Augmented Dickey-Fuller (ADF)*.
  - iii. Apabila data tidak stasioner dalam varians maka lakukan transformasi Box-Cox, sedangkan jika data tidak stasioner dalam mean maka dilakukan *differencing*.
  - iv. Menentukan orde dugaan ARIMA berdasarkan plot ACF dan PACF yang telah stasioner.
  - v. Melakukan estimasi parameter berdasarkan orde yang signifikan.
  - vi. Melakukan pengujian diagnosa untuk semua parameter yang signifikan, meliputi uji *white noise* residual menggunakan uji Ljung-Box dan uji distribusi normal residual dengan Q-Q plot. Apabila asumsi residual tidak terpenuhi maka lakukan identifikasi model kembali.
  - vii. Memilih model ARIMA terbaik berdasarkan nilai MAPE terkecil.
  - viii. Membandingkan data testing dengan data hasil peramalan.
5. Meramalkan jumlah keberangkatan penumpang di bandara El Tari Kupang dari Mei sampai Desember 2025 berdasarkan model ARIMA terbaik.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### 3.1. Statistika Deskriptif

Penelitian ini menggunakan data sekunder jumlah keberangkatan penumpang di Bandara El Tari Kupang periode Januari 2013 hingga April 2025, diperoleh dari Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Nusa Tenggara Timur. Data terdiri dari 148 bulan observasi.

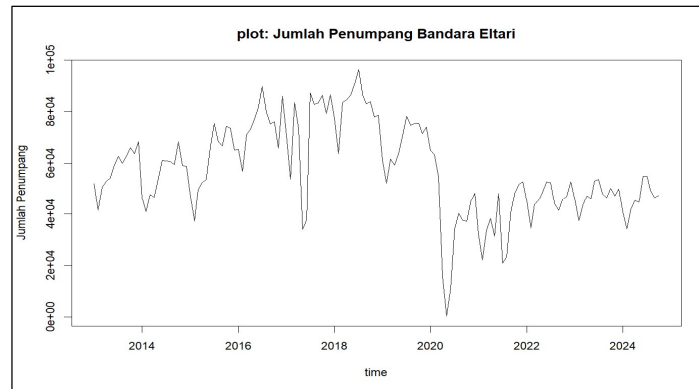
Tabel 3.1 Statistik Deskriptif Variabel Penelitian

Variabel	Min	Max	Mean	Median	Varians	Standar Deviasi
Keberangkatan Penumpang	398	96.193	58.569,09	59.267	346.796.084	18.622,46

Berdasarkan Tabel 3.1 dapat disimpulkan bahwa nilai minimum dari data jumlah

keberangkatan penumpang di bandara El Tari Kupang periode Januari 2013 hingga April 2025 adalah 398 orang dan berada di bulan Mei 2020. Sebaliknya nilai maksimum berada di angka 96.193 pada periode Juli 2018 dan nilai tengah atau median berada di angka 59.267. Sementara itu rata-rata dari data jumlah keberangkatan penumpang pesawat di bandara El Tari Kupang di angka 58.569,09. Sedangkan standar deviasinya berada di angka 18.622,46 dan variansnya sebesar 346.796.084.

### 3.2 Time Series Plot



Gambar 3.1 Plot Jumlah Keberangkatan Pesawat 2013-2025

Gambar 3.1 adalah visualisasi data jumlah keberangkatan penumpang pesawat periode Januari 2013 sampai April 2025. Berdasarkan gambar 4.2 jumlah keberangkatan penumpang pesawat di bandara El Tari sepanjang tahun 2013 hingga April 2025 mengalami fluktuasi. Di bulan Juli tahun 2018 jumlah penumpang di bandara El Tari Kupang berada di angka 96.193. Namun di tahun 2020 terjadi penurunan secara signifikan hingga berada di angka 398, dan kembali naik di tahun 2021 dan bergerak secara fluktuatif hingga akhir tahun 2024.

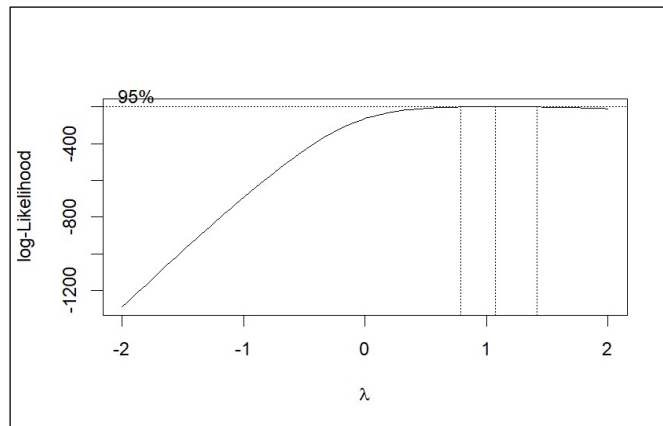
### 3.3 Data testing dan Data Training

Dalam penelitian ini, data *training* yang digunakan adalah data jumlah keberangkatan penumpang dari bulan Januari 2013 hingga Oktober 2024 (142 bulan), sedangkan data *testing* yang digunakan dari bulan November 2024 hingga April 2025 (6 bulan).

### 3.4 Kestasioneran Data

Uji kestasioneran dilakukan dalam penelitian ini ada dua, yaitu stasioner dalam varians (variansi) dan stasioner dalam mean (rata-rata).

#### 1. Stasioner dalam *varians*



Gambar 3.2 Grafik log-Likelihood Terhadap  $\lambda$  (lambda)

Data dikatakan stasioner dalam *mean* apabila nilai  $\lambda=1$ . Berdasarkan Gambar 3.2 data jumlah keberangkatan penumpang di bandara El Tari kupang belum stasioner dalam varians karena nilai  $\lambda=1,0707$  sehingga lakukan transformasi *Box-Cox*.

## 2. Stasioner dalam *mean*

*Augmented Dickey-Fuller* (ADF Test) digunakan untuk menentukan kestasioneran data dalam *mean*.

Hipotesis ADT Test

$H_0$ : Data memiliki akar unit (non-stasioner), artinya data tidak stasioner

$H_1$ : Data tidak memiliki akar unit (stasioner), artinya data stasioner

Taraf Signifikansi :  $\alpha = 0,05$

Kriteria keputusan : Tolak  $H_0$  jika  $p\text{-value} < \alpha$

Tabel 3.2 ADF Test Data Transformasi

<i>Augmented Dicky-Fuller</i>			
<i>Dicky-Fuller</i>	Lag Order	<i>p-value</i>	Keterangan
-2,7344	5	0,2707	Tidak Stasioner

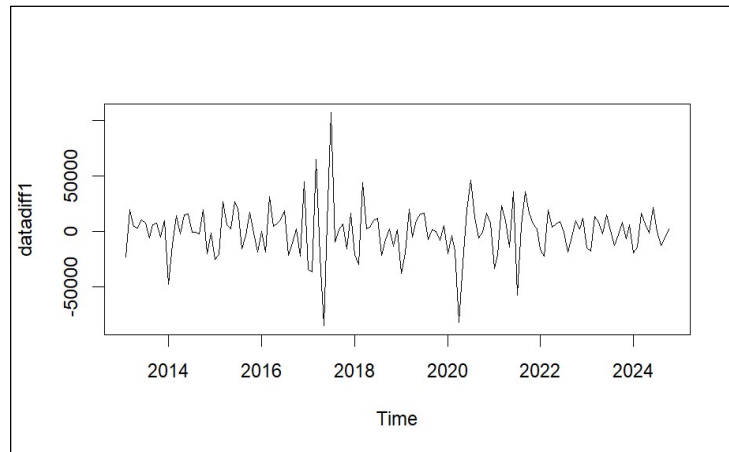
Pada Tabel 3.2 diperoleh nilai  $p\text{-value} = 0,2707 > \alpha=0,05$ , maka tolak  $H_0$  artinya data belum stasioner dalam *mean* sehingga dilanjutkan dengan melakukan *differencing* data.

Tabel 3.3 ADF Test Data *Differencing* 1

<i>Augmented Dicky-Fuller</i>			
<i>Dicky-Fuller</i>	Lag Order	<i>p-value</i>	Keterangan
-6.4149	5	0,01	Stasioner

Berdasarkan Tabel 3.3 diperoleh hasil  $p\text{-value}=0,01 < \alpha = 0,05$  menunjukkan bahwa data

pada *differencing* 1 sudah stasioner dalam *mean*



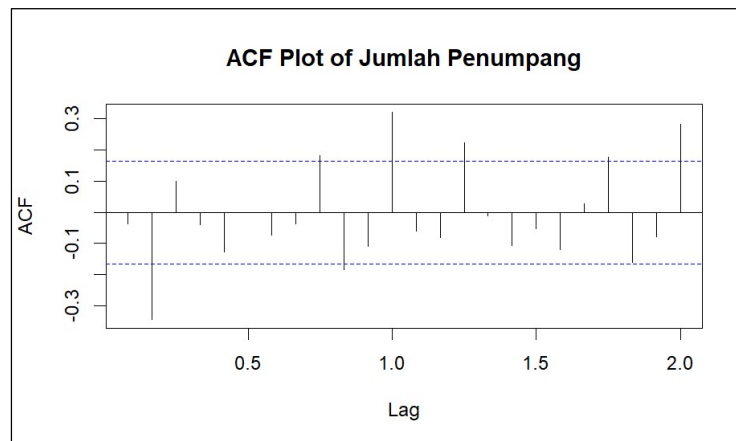
Gambar 3.3 Grafik Jumlah Keberangkatan Penumpang Pesawat

Gambar 3.3 menunjukkan visualisasi data jumlah keberangkatan penumpang di bandara El Tari Kupang setelah dilakukan *differencing* sebanyak 1 kali. Terlihat data berfluktuasi secara simetri di sekitar nol (*mean*), yang menandakan data hasil *differencing* 1 telah stasioner dalam *mean*.

### 3.5 Analisis *AutoRegressive Integrated Moving Average (ARIMA)*

#### 1. Identifikasi Model

Identifikasi model ARIMA dengan menduga parameter  $p$  dan  $q$  berdasarkan plot *Auto Correlation Function (ACF)* dan plot *Partial Auto Correlation Function (PACF)*.

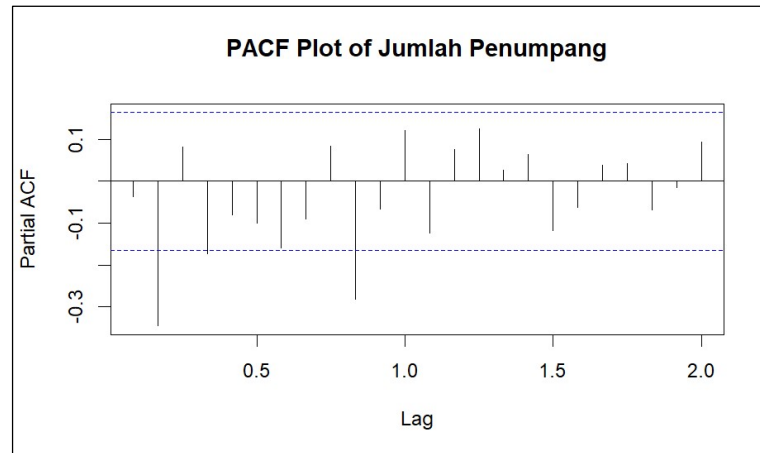


Gambar 3.4 Plot ACF Data *Differencing 1*

Gambar 3.4 menyatakan nilai *Autocorrelation Function (ACF)* pada lag 2. Setelah lag 2 nilai ACF cenderung berada dalam batas signifikansi. Hal ini menandakan tidak adanya korelasi yang signifikan pada lag selanjutnya. ACF pada gambar 3.5 dapat disimpulkan



bahwa model yang cocok untuk komponen *Moving Average* (MA) adalah 2.



Gambar 3.5 Plot ACF Data *Differencing* 1

Berdasarkan Gambar 3.5 nilai PACF terdapat pada lag 2. Setelah lag 2, nilai PACF cenderung berada pada batas signifikansi, yang menandakan tidak ada korelasi parsial yang signifikan pada lag selanjutnya. Dapat disimpulkan bahwa model yang sesuai dalam parameter  $p$  adalah 2.

Dari plot ACF dan PACF model ARIMA  $(p,d,q)$  yang dapat dibentuk adalah  $(1,1,1)$ ,  $(2,1,1)$ ,  $(3,1,1)$ ,  $(2,1,2)$ ,  $(2,1,3)$ ,  $(3,1,2)$ ,  $(3,1,3)$ ,  $(1,1,2)$ ,  $(4,1,1)$ ,  $(4,1,2)$ ,  $(4,1,3)$ ,  $(4,1,4)$ ,  $(1,1,4)$ ,  $(2,1,4)$ ,  $(4,1,3)$ .

## 2. Estimasi Parameter

Berdasarkan model ARIMA yang telah diperoleh dari nilai parameter  $p$ ,  $d$ ,  $q$  yang membentuk model AR dan (ARIMA) akan dipilih model terbaik dengan metode *Maximum Likelihood Estimation* (MLE), dengan uji signifikansi parameter.

Hipotesis Uji Signifikansi

$H_0$ : Parameter tidak signifikan

$H_1$ : Parameter signifikan

Taraf signifikansi:  $\alpha = 0,05$

Kriteria Keputusan : Tolak  $H_0$  apabila  $p\text{-value} < \alpha$

Tabel 3.4 Uji Signifikansi Parameter ARIMA

ARIMA	Parameter	Std. Error	P-Value	Taraf Signifikansi
(1,1,1)	$\phi_1$	0,104239	4,107e-10	Signifikan
	$\theta_1$	0,061234	2,2e-16	Signifikan
(2,1,1)	$\phi_1$	0,196780	0,03439	Signifikan
	$\phi_2$	0,082393	2,202e-05	Signifikan

ARIMA	Paremeter	Std. Error	P-Value	Taraf Signifikansi
(4,1,1)	$\theta_1$	0,210185	0,04114	Signifikan
	$\phi_1$	0,120038	5,964e-10	Signifikan
	$\phi_2$	0,100179	0,0001059	Signifikan
	$\phi_3$	0,103606	0,0011906	Signifikan
	$\phi_4$	0,084772	0,006490	Signifikan
	$\theta_1$	0,098467	3,016e-16	Signifikan

Dapat dilihat dari Tabel 3.4 uji signifikasi parameter model metode *Maximum Likelihood Estimation* (MLE), terdapat tiga model yang signifikan dari empat belas model yang dibentuk.

### 3.6 Cek Diagnostik

Uji asumsi residual yang meliputi uji *white noise* dan uji distribusi normal. Dimana asumsi residual yang harus terpenuhi adalah *white noise* dan berdistribusi normal. Untuk melakukan uji *white noise* akan digunakan uji *Ljung-Box* dan uji distribusi normal akan digunakan uji Q-Q plot.

#### a. Uji *White Noise*

Uji *white noise* mempertimbangkan lag model residual dengan menggunakan uji *Ljung-Box* dimana nilai  $p\text{-value} > \alpha$  dianggap sebagai indikasi hasil yang memuaskan.

Hipotesis pengujian *Ljung-Box*

$H_0$ : Residual bersifat *white noise*

$H_1$ : Residual tidak bersifat *white noise*

Taraf signifikansi :  $\alpha = 0,05$

Kriteria keputusan : Terima  $H_0$  apabila  $p\text{-value} < \alpha$

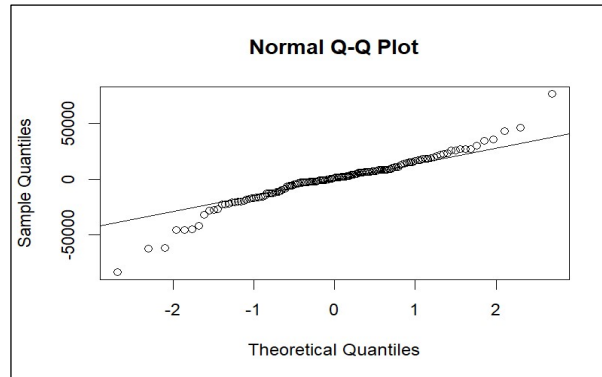
Tabel 3.5 Uji *Ljung-Box*

Model ARIMA	Q*	Df	$p\text{-value}$	Keterangan
(1,1,1)	66,097	24	8,392e-06	Tidak <i>White Noise</i>
(2,1,1)	43,994	24	0,007642	Tidak <i>White Noise</i>
(4,1,1)	34,924	24	0,06953	<i>White Noise</i>

Berdasarkan Tabel 3.5 uji *Ljung-Box* menunjukkan bahwa hanya satu model yang *white noise*, yaitu model (4,1,1). Model ARIMA (4,1,1) dikatakan *white noise* karena dalam uji *Ljung-Box* nilai  $p\text{-value}$  (0,06953)  $> \alpha$  (0,05). Oleh sebab itu, model tersebut dapat digunakan dalam penelitian ini.

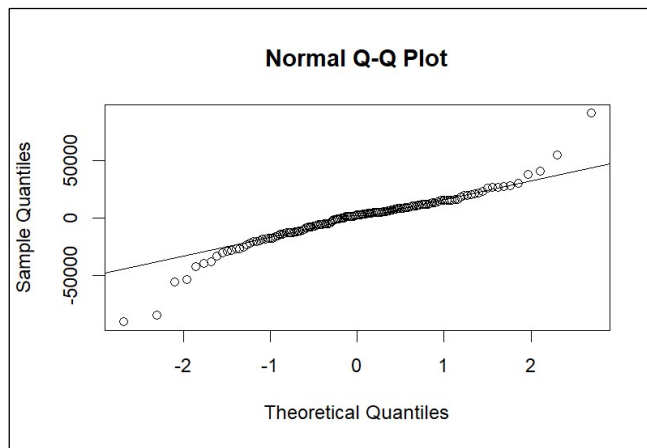
b. Uji Normalitas

Uji distribusi normal dilakukan dengan menggunakan uji Q-Q plot



Gambar 3.6 Q-Q Plot Model ARIMA (4,1,1)

Dari Gambar 3.6 titik-titik mendekati garis diagonal di bagian tengah yang menunjukkan bahwa residual model ini cukup mendekati normal untuk sebagian besar observasi. Namun, terdapat beberapa penyimpangan di bagian ujung (ekor) sehingga ada beberapa residual lebih jauh dari garis diagonal.



Gambar 3.7 Q-Q Plot ARIMA (2,1,1)

Gambar 3.7 menjelaskan visualisasi Q-Q plot model ARIMA (2,1,1). Titik-titik di bagian tengah distribusi sangat dekat dengan garis diagonal yang menunjukkan bahwa residual mendekati distribusi normal. Bentuk ini menunjukkan residual lebih terkonsentrasi pada distribusi normal, baik di tengah maupun ekor.

3.7 Perbandingan Data Testing dengan Data Prediksi

Tabel 3.7 Perbandingan Data Testing dengan Data Hasil Prediksi

Tahun/Bulan	Data testing	ARIMA (4,1,1)	ARIMA(2,1,1)
2024/November	38623	46572,24	47830,61
2024/Desember	47104	45998,28	47361,03
2025/Januari	41921	50789,83	50451,94
2025/Februari	30910	47149,58	46105,98

2025/Maret	37091	47903,13	46742,84
2025/April	39952	49121,03	48004.59

Dari Tabel 3.7 dapat disimpulkan bahwa jumlah penumpang hasil ramalan mengalami perubahan yang cukup signifikan terhadap data aktual. Hal ini disebabkan pada tahun 2025, adanya kebijakan pemerintah dimana adanya efisiensi besar-besaran pada Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) sehingga berdampak besar salah satunya di dunia penerbangan. Efisiensi APBN ini menyebabkan menurunnya kegiatan mobilitas masyarakat, baik untuk kepentingan ekonomi, pendidikan, maupun sosial. Hal ini tercermin dari data penumpang yang lebih rendah dibandingkan tahun-tahun sebelumnya. Pada bulan Januari 2025 jumlah penumpang yang berangkat dari bandara El Tari berjumlah 37091 orang. Sedangkan pada data hasil peramalan jumlah penumpang yang berangkat berjumlah 50789,83. Hal ini menunjukkan adanya peningkatan jumlah penumpang yang sangat signifikan.

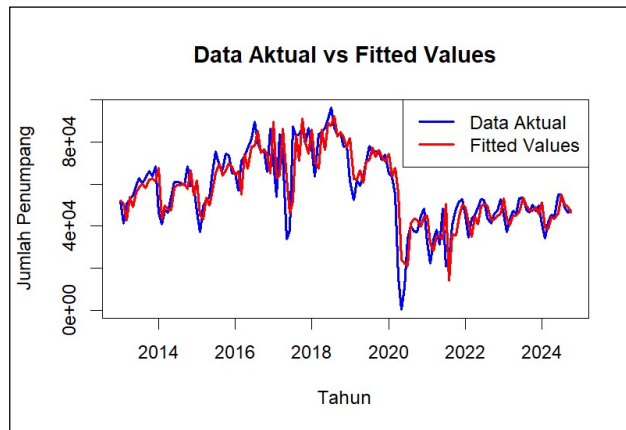
### 3.8 Uji Kelayakan Model

Dalam pemilihan kelayakan model terbaik menggunakan kriteria kesalahan peramalan yaitu dengan melihat nilai MAPE terkecil.

Tabel 3.8 Pemilihan Model Terbaik

Model ARIMA	MAPE
(4,1,1)	21,78773%
(2,1,1)	22,69993%

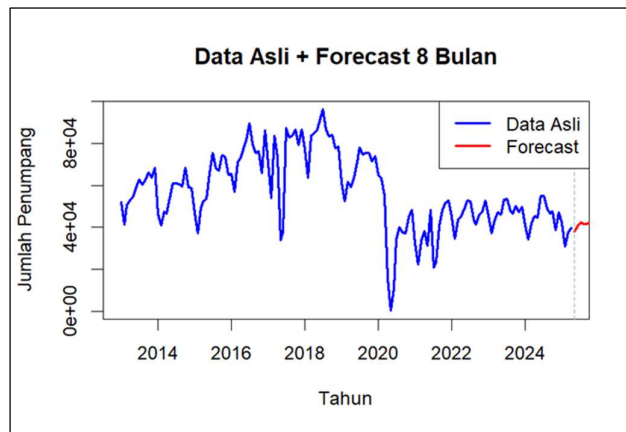
Dari Tabel 3.8 dapat disimpulkan bahwa nilai MAPE dalam model ARIMA (2,1,1) yaitu 22,69993% lebih besar dari nilai MAPE model ARIMA (4,1,1) 21,78773%. Sehingga model ARIMA (4,1,1) menjadi model yang layak digunakan dalam penelitian ini untuk meramalkan jumlah keberangkatan penumpang dikarenakan setelah melewati beberapa tahapan tahapan yakni tahapan identifikasi, transformasi data agar stasioner, pengujian model parameter, serta diagnostik cek dan memiliki nilai MAPE yang kecil.



Gambar 3.8 Plot Perbandingan Data Aktual dan Data *Foercast* ARIMA (4,1,1)

Dari Gambar 3.8 terlihat bahwa plot data hasil peramalan bergerak cukup dekat dengan harga aktual, walaupun terdapat beberapa deviasi atau selisih. Dengan demikian, berdasarkan grafik, dapat disimpulkan bahwa model ARIMA (4,1,1) cukup efektif dalam memodelkan serta memprediksi data deret waktu yang tersedia. Hasil ini juga sejalan dengan nilai MAPE yang kecil sehingga mendukung model sebagai pilihan terbaik.

### 3.5 Peramalan ARIMA



Gambar 3.9 Plot Data Aktual dan Data Hasil Peramalan

Gambar 3.9 menunjukkan plot *time series* data aktual jumlah keberangkatan penumpang periode Januari 2013 hingga April 2025 dan data hasil peramalan jumlah keberangkatan penumpang di bandara El Tari Kupang periode Mei 2025 hingga Desember 2025. Dari gambar 3.9 dapat disimpulkan bahwa jumlah keberangkatan penumpang di bandara El Tari mengalami fluktuatif. Jumlah keberangkatan penumpang hasil peramalan menunjukkan adanya penurunan dari tahun sebelumnya.

Tabel 3.9 Hasil Peramalan Jumlah Keberangkatan Penumpang

Tahun/Bulan	Jumlah Penumpang
2025/Mei	38086,50
2025/Juni	40694,04
2025/Juli	42523,37
2025/Agustus	41712,35
2025/September	41720,10
2025/Oktober	42046,21
2025/November	41580,68
2025/Desember	41302,41

Dari Tabel 3.9 dapat disimpulkan bahwa data hasil peramalan jumlah keberangkatan penumpang di bandara El Tari Kupang periode Mei 2025 hingga Desember 2025 tidak mengamali fluktuasi yang signifikan dan bergerak secara stabil.

### **Pembahasan**

Berdasarkan hasil peramalan jumlah keberangkatan penumpang 8 bulan kedepan menggunakan model ARIMA terbaik (4,1,1), dilakukan pula evaluasi model dengan membandingkan hasil peramalan dan data aktual untuk enam bulan terakhir, sebagaimana ditampilkan pada Tabel 4.7. Secara umum, hasil peramalan menunjukkan perbedaan yang cukup signifikan dengan data aktual. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor yang menunjukkan perbedaan yg cukup jauh antara data testing dan data training.

Salah satu faktor utama adalah kebijakan pemerintah dalam mengefisiensi APBN sehingga berdampak besar salah satunya di dunia penerbangan. Efisiensi APBN ini menyebabkan menurunnya kegiatan mobilitas masyarakat, baik untuk kepentingan ekonomi, pendidikan, maupun sosial. Selain itu, adanya kejadian-kejadian ekstrim contohnya Covid dan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB). Dalam mengatasi penyebaran Covid pemerintah membatasi jumlah penerbangan baik domestik maupun internasional, yang menyebabkan adanya penurunan jumlah penumpang yang sangat tajam. Hal ini terjadi, pada bulan Mei tahun 2020 dengan jumlah keberangkatan 398 orang. Dengan adanya faktor tersebut, model ARIMA belum mampu memberikan informasi yang cukup akurat sehingga terdapat perbedaan yang cukup signifikan antara data hasil peramalan dan data aktual.

Oleh karena itu, model ARIMA (4,1,1) memberikan estimasi yang cukup representatif, meskipun terdapat beberapa deviasi nilai. Hal ini diperkuat oleh performa evaluasi model

berdasarkan nilai kesalahan terkecil dari MAPE, yang menunjukkan bahwa model ARIMA (4,1,1) merupakan model terbaik yang dipilih dalam penelitian ini.

## KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan, maka dapat ditarik beberapa kesimpulan antara lain:

1. Gambaran umum jumlah keberangkatan penumpang di Bandara El Tari Kupang mengalami fluktuasi. Hal dipengaruhi oleh faktor utama yaitu kebijakan pemerintah tentang efisiensi Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN), dan faktor eksternal lainnya seperti Covid dan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB).
2. Model *time series* terbaik yang diperoleh berdasarkan nilai MAPE adalah model ARIMA (4,1,1) sehingga dapat disajikan sebagai berikut:

$$Y'_t = 0,12Y'_{t-1} + 0,10Y'_{t-2} + 0,10Y'_{t-3} + 0,08Y'_{t-4} + 0,09\varepsilon_{t-1} + \beta X_t + \varepsilon_t$$

3. Dari model ARIMA (4,1,1) dapat ditentukan hasil peramalan jumlah keberangkatan penumpang di bandara El Tari Kupang dan diperoleh jumlah penumpang tertinggi berada di bulan Oktober 2025 sebanyak 42046,21 orang, dan jumlah penumpang terendah sebanyak 38068,50 orang berada di bulan Mei 2025.

Peneliti menyarankan peneliti selanjutnya dapat mempertimbangkan model peramalan lain seperti SARIMA dan ARIMAX untuk hasil yang lebih akurat. Selain itu, penelitian selanjutnya dapat menggunakan pola data harian atau mingguan agar pola pergerakan penumpang dapat dipetakan lebih rinci dan mendalam.

## DAFTAR PUSTAKA

- [1] Panjaitan, H., Prahutama, A., & Sudarno, S. (2018). Peramalan Jumlah Penumpang Kereta Api Menggunakan Metode ARIMA, INTERVENSI dan ARFIMA (Studi Kasus: Penumpang Kereta Api Kelas Lokal Ekonomi DAOP IV Semarang). *Jurnal Gaussian*, 7(1), 96–109.
- [2] Tarigan, A. K. M., & Kitamura, R. (2009). Week-to-Week Leisure Trip Frequency and Its Variability. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2135(1), 43–51. <https://doi.org/10.3141/2135-06>
- [3] Pamungkas, M. B., & Wibowo, A. (2018). Aplikasi Metode Arima Box-Jenkins Untuk Meramalkan Kasus DBD Di Provinsi Jawa Timur. *The Indonesian Journal of Public Health*, 13(2), 183. <https://doi.org/10.20473/ijph.v13i2.2018.183-196>
- [4] Badan Pusat Statistik Provinsi Nusa Tenggara Timur. (2025). *Nusa Tenggara Timur dalam angka 2025*. BPS Provinsi Nusa Tenggara Timur.
- [5] Ahmar, A. S., Botto-Tobar, M., Rahman, A., & Hidayat, R. (2022). Forecasting the Value of Oil and Gas Exports in Indonesia using ARIMA Box-Jenkins. *JINAV: Journal*

- of Information and Visualization*, 3(1), 35–42. <https://doi.org/10.35877/454RI.jinav260>
- [6] Nurfadila, K. & Ilham Aksan. (2020). Aplikasi Metode Arima Box-Jenkins Untuk Meramalkan Penggunaan Harian Data Seluler. *Journal of Mathematics: Theory and Applications*, 5–10. <https://doi.org/10.31605/jomta.v2i1.749>
- [7] Wei, W. W. S. (2006). *Time Series Analysis: Univariate and Multivariate Methods*. Pearson.
- [8] Makridakis, S., Wright, S. C. W., & Mc Gee, V. (1999). *Metode dan Aplikasi Peramalan* (Edisi Kedua). Binaputra Aksara.