TRIANGULASI RESEARCH INDONESIA

RAPID ANALYSIS

EFEKTIVITAS KEBIJAKAN DISKON TARIF PESAWAT DAN MUDIK GRATIS PADA MASA ANGKUTAN LEBARAN 2025



RAPID ANALYSIS

EFEKTIVITAS KEBIJAKAN DISKON TARIF PESAWAT DAN MUDIK GRATIS PADA MASA ANGKUTAN LEBARAN 2025

Penyusun / Peneliti	Tim Triangulasi Research Indonesia
Lembaga Kajian	Triangulasi Research Indonesia
Tanggal Publikasi	24 April 2025

RINGKASAN EKSEKUTIF

Masa Angkutan Lebaran merupakan fenomena tahunan nasional di Indonesia yang tidak hanya mencerminkan dinamika mobilitas geografis skala masif, tetapi juga bertindak sebagai penggerak utama kegiatan sosial dan ekonomi. Pada periode Angkutan Lebaran (Angleb) 2025, Pemerintah Indonesia mengambil langkah intervensi kebijakan publik secara simultan melalui dua instrumen utama, yakni kebijakan Diskon Tarif Pesawat Terbang untuk Moda Angkutan Udara dan Kebijakan Mudik Gratis untuk Moda Angkutan Darat. Kedua kebijakan ini dirancang untuk menjawab dua tantangan mendasar yang berbeda: keterjangkauan finansial mobilitas udara di satu sisi, dan pengendalian tingkat kemacetan serta keselamatan transportasi darat di sisi lain.

Kebijakan Diskon Tarif Pesawat Udara diterapkan dengan skema pemotongan tarif efektif sebesar 13% hingga 14% bagi penumpang kelas ekonomi domestik. Kebijakan intervensi ini didukung penuh oleh sinergi multi-stakeholder yang melibatkan alokasi fiskal Pemerintah melalui Pajak Pertambahan Nilai Ditanggung Pemerintah (PPN DTP) sebesar 6%, pemotongan tarif Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) dan Pelayanan Jasa Pendaratan, Penempatan, dan Penyimpanan Pesawat Udara (PJP4U) sebesar 50% oleh PT Injourney Airports di 37 bandar udara, serta penyesuaian harga bahan bakar avtur oleh PT Pertamina (Persero). Meskipun intervensi ini secara langsung berhasil menurunkan beban biaya perjalanan udara masyarakat dan menciptakan tren positif pada volume penumpang, dampak tidak langsungnya mengekspos tantangan finansial struktural pada industri penerbangan dan penurunan penerimaan PPN negara.

Secara mengejutkan, meskipun efisiensi biaya transportasi udara tercapai melalui hematnya belanja perjalanan konsumen, agregat ekonomi daerah tujuan mudik tidak mencatatkan lonjakan sebagaimana dihipotesiskan awal. Hasil analisis empiris pada Angkutan Lebaran 2025 menunjukkan adanya fenomena anomali makroekonomi: total perputaran uang di daerah tujuan mudik diperkirakan mengalami penurunan sebesar 12,28% dibandingkan periode yang sama pada tahun 2024. Sektor-sektor penggerak ekonomi lokal, seperti industri perhotelan yang mengalami penurunan tingkat hunian (okupansi) setelah hari ketiga Lebaran, sektor pariwisata yang mencatatkan penurunan akumulatif jumlah kunjungan, serta sektor UMKM yang mencatatkan omset lebih rendah dari tahun sebelumnya, menunjukkan bahwa penghematan biaya transportasi tidak serta-merta terkonversi menjadi konsumsi domestik lokal yang agresif.

Di sisi lain, Kebijakan Mudik Gratis terbukti menjadi instrumen intervensi yang sangat efektif dalam mengendalikan beban eksternalitas negatif transportasi darat. Dengan memfasilitasi pengalihan pemudik dari penggunaan kendaraan pribadi—khususnya sepeda motor—ke moda angkutan umum massal yang terorganisir, kebijakan ini berkontribusi nyata terhadap peningkatan keselamatan lalu lintas, penurunan tingkat fatalitas kecelakaan, efisiensi waktu tempuh, serta penurunan tingkat ketegangan psikologis (psikososial) pemudik. Selain itu, penurunan intensitas kendaraan pribadi dan aktivitas industri selama libur raya memberikan dampak positif terhadap kualitas udara perkotaan yang diukur melalui Indeks Standar Pencemaran Udara (ISPU).

1. PENDAHULUAN

Setiap tahun, perayaan Hari Raya Idulfitri di Indonesia selalu diwarnai oleh tradisi sosial-keagamaan berskala kolosal yang dikenal sebagai mudik. Puluhan juta warga bergerak secara serentak dari pusat-pusat pertumbuhan ekonomi dan kawasan metropolitan menuju kampung halaman mereka di berbagai pelosok daerah. Mobilitas massa dalam skala masif ini bukan sekadar pergerakan fisik manusia, melainkan manifestasi dari ikatan kultural, konsolidasi ikatan kekeluargaan, serta redistribusi kapital ekonomi secara nasional dari kawasan perkotaan ke kawasan perdesaan. Namun demikian, konsentrasi pergerakan warga dalam rentang waktu yang sangat singkat ini secara konsisten menimbulkan tekanan luar biasa terhadap infrastruktur transportasi nasional, baik di moda darat, laut, maupun udara.

Pada Angkutan Lebaran (Angleb) 2025, dinamika sosial-ekonomi masyarakat menghadapi tantangan ganda. Di satu sisi, daya beli masyarakat berada dalam tekanan akibat fluktuasi kondisi makroekonomi global dan domestik, yang berpotensi membatasi kemampuan finansial warga dalam menanggung biaya perjalanan mudik yang melonjak tinggi. Di sisi lain, peningkatan rasio kepemilikan kendaraan pribadi—terutama sepeda motor—menciptakan ancaman serius terhadap keselamatan lalu lintas darat, tingkat kemacetan di koridor utama (seperti Jalan Tol Trans-Jawa dan Trans-Sumatera), serta lonjakan emisi gas rumah kaca dan polusi udara di pusat-pusat perkotaan.

Menghadapi kompleksitas permasalahan tersebut, Pemerintah merancang dan mengimplementasikan kebijakan publik intervensi ganda. Kebijakan pertama adalah Diskon Tarif Pesawat Udara, yang menyasar moda transportasi udara ekonomi domestik guna memberikan keringanan beban finansial bagi pemudik jarak jauh sekaligus mendorong pergerakan ekonomi daerah. Kebijakan kedua adalah Kebijakan Mudik Gratis, yang berfokus pada pengalihan moda (mode shift) pemudik darat dari kendaraan pribadi berrisiko tinggi ke moda transportasi publik yang aman dan terstruktur.

Untuk menganalisis dan mengevaluasi keberhasilan intervensi pemerintah pada Angleb 2025, kajian ini menerapkan pendekatan rantai nilai kebijakan publik (*policy logical framework*) yang menghubungkan secara sistematis komponen Input Kebijakan, Output Kebijakan, *Effectiveness* (Indikator), hingga dampaknya pada Outcome Langsung (*Direct Outcome*) dan Dampak Tidak Langsung (*Indirect Impact*).

Kerangka konseptual ini memandang bahwa intervensi kebijakan tidak bekerja dalam ruang hampa. Sebuah masukan kebijakan (Input) berupa regulasi, insentif pajak, atau subsidi tarif akan menghasilkan keluaran langsung (Output) berupa penurunan harga atau penyediaan kuota layanan. Keluaran ini kemudian berinteraksi dengan respon perilaku masyarakat (Effectiveness) yang diukur melalui volume penggunaan jasa. Respon perilaku tersebut selanjutnya melahirkan dampak langsung (*Direct Outcome*) pada efisiensi finansial dan keselamatan, yang pada akhirnya memicu dampak tidak langsung (*Indirect Impact*) pada perekonomian makro daerah, kinerja finansial BUMN, dan kualitas lingkungan hidup.

Tujuan utama dari penulisan laporan evaluasi ini adalah untuk memberikan pembacaan yang kritis, holistik, dan obyektif terhadap efektivitas Kebijakan Diskon Tarif Pesawat dan Kebijakan Mudik Gratis pada Angkutan Lebaran 2025. Evaluasi ini berupaya membedah apakah intervensi yang telah menyedot sumber daya publik dan fiskal tersebut telah mencapai sasaran strategisnya, serta

mengidentifikasi dampak-dampak yang tidak disengaja (*unintended consequences*) yang timbul di lapangan.

Metodologi evaluasi yang digunakan mencakup gabungan pendekatan kualitatif dan kuantitatif berbasis data empiris. Kajian ini mengintegrasikan data sektoral dari Perhimpunan Hotel dan Restoran Indonesia (PHRI), Indeks Standar Pencemaran Udara (ISPU), Laporan Keuangan BUMN Penerbangan (PT Garuda Indonesia), data operasional PT Injourney Airports, serta proyeksi perputaran uang nasional dari para pakar ekonomi transportasi.

2. ANALISIS EFEKTIVITAS KEBIJAKAN

2.1. Analisis Kebijakan Diskon Tarif Pesawat Terbang

2.1.1. Struktur Input dan Konsensus Sinergi Multi-Stakeholder

Implementasi kebijakan diskon tarif pesawat pada masa Angkutan Lebaran 2025 tidak berdiri sendiri, melainkan hasil dari formulasi kebijakan bersama (*co-creation policy*) yang melibatkan tiga elemen kunci ekosistem penerbangan nasional. Langkah awal dari intervensi ini adalah keputusan Pemerintah untuk memberikan insentif Pajak Pertambahan Nilai Ditanggung Pemerintah (PPN DTP) sebesar 6% khusus untuk tiket pesawat kelas ekonomi penerbangan domestik. Insentif ini secara langsung memotong komponen pajak yang biasanya dibebankan sepenuhnya kepada konsumen akhir.

Langkah pemerintah tersebut direspons secara responsif oleh BUMN pengelola bandar udara, PT Injourney Airports. Selaku operator bandara nasional, Injourney Airports menerapkan kebijakan pemotongan tarif jasa kebandarudaraan sebesar 50% di 37 bandar udara utama di seluruh Indonesia. Pemotongan tarif 50% ini mencakup Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) atau yang dikenal sebagai airport tax, serta Pelayanan Jasa Pendaratan, Penempatan, dan Penyimpanan Pesawat Udara (PJP4U) yang dikenakan kepada maskapai penerbangan. Sinergi ini ditutupi oleh PT Pertamina (Persero) melalui penyesuaian dan optimalisasi harga bahan bakar avtur di 37 bandar udara tersebut, sehingga menekan biaya operasional langsung (*direct operating cost*) penerbangan.

2.1.2. Output Kebijakan dan Indikator Efektivitas Permintaan

Kombinasi dari insentif PPN DTP, diskon PJP2U/PJP4U, dan penyesuaian harga avtur menghasilkan penurunan harga tiket pesawat kelas ekonomi domestik secara agregat sebesar 13% hingga 14%. Penurunan tarif sebesar ini menjadi Output Kebijakan yang dirasakan langsung oleh masyarakat pengguna moda transportasi udara.

Dari perspektif Indikator Efektivitas (*Effectiveness*), penurunan harga tiket ini berhasil mencapai sasaran utamanya untuk meningkatkan tingkat keterjangkauan (*affordability*) masyarakat. Permintaan tiket pesawat penerbangan domestik selama masa Angleb 2025 menunjukkan tren pertumbuhan positif jika dibandingkan dengan periode non-puncak. Kelompok masyarakat kelas menengah yang sebelumnya ragu untuk melakukan perjalanan udara akibat tingginya harga tiket, memanfaatkan momentum harga diskon ini untuk pulang ke kampung halaman dengan waktu tempuh yang jauh lebih singkat dibandingkan moda darat.

2.1.3 Outcome Langsung: Manfaat Penghematan Biaya Pemudik

Dampak langsung (*Direct Outcome*) dari kebijakan diskon tarif pesawat adalah terjadinya efisiensi pengeluaran finansial secara langsung pada rumah tangga pemudik. Secara rata-rata, setiap pemudik yang menggunakan moda transportasi udara kelas ekonomi berhasil menghemat biaya perjalanan sebesar 13% hingga 14% dari alokasi anggaran transportasi normal mereka.

Penghematan finansial ini memberikan ruang bernapas (*financial cushion*) bagi pemudik di tengah ketidakpastian kondisi ekonomi. Dana penghematan transportasi tersebut secara teoritis menjadi disposable income tambahan (*saving*) yang dapat dialokasikan untuk kebutuhan lain selama perayaan Hari Raya Idul Fitri, seperti pemberian tunjangan hari raya (THR) bagi keluarga di daerah, pembelian barang konsumen, maupun alokasi dana darurat keluarga.

2.1.4 Indirect Impact: Implikasi Ekonomi Makro, Sektoral, dan Fiskal

Meskipun kebijakan diskon tarif pesawat berhasil memberikan dampak positif langsung bagi pemudik, analisis mendalam pada aspek Dampak Tidak Langsung (*Indirect Impact*) menunjukkan adanya beban implikasi yang kompleks dan tidak seimbang di tingkat maskapai, penerimaan negara, serta ekonomi daerah.

Pertama, dari aspek kinerja keuangan industri penerbangan, kebijakan diskon tarif memberikan tekanan signifikan pada pendapatan maskapai. Sebagai contoh konkrit, penurunan tarif tiket pesawat sebesar 13% hingga 14% berpotensi menurunkan pendapatan maskapai penerbangan nasional PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk hingga mencapai US$ 127.225.335. Mengingat industri penerbangan merupakan industri dengan marjin keuntungan yang sangat tipis (thin margin) dan biaya operasional berbasis mata uang asing yang tinggi, pemangkasan tarif ini berpotensi mengganggu stabilitas arus kas maskapai jika tidak diimbangi oleh kompensasi kuantitas penumpang yang sangat masif.

Kedua, dari aspek penerimaan negara, pemberian insentif PPN DTP sebesar 6% secara otomatis memangkas potensi penerimaan PPN dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Negara kehilangan sebagian potensi penerimaan perpajakan dari sektor transportasi udara pada periode puncak penerbangan (*peak season*) yang seharusnya menjadi momen pendorong penerimaan PPN.

Ketiga, fenomena paling krusial terjadi pada sektor ekonomi lokal di daerah tujuan mudik. Asumsi awal bahwa penghematan biaya tiket pesawat akan secara otomatis mengalir menjadi konsumsi lokal ternyata tidak terbukti secara empiris pada Angleb 2025. Berdasarkan data ekonomi nasional, perputaran uang secara agregat saat Lebaran 2025 diperkirakan mengalami penurunan sebesar 12,28% dibandingkan perputaran uang pada Lebaran tahun 2024.

Penurunan perputaran uang ini terefleksi kuat pada sektor-sektor pendukung pariwisata daerah. Perhimpunan Hotel dan Restoran Indonesia (PHRI) mencatatkan bahwa durasi menginap pemudik secara agregat menjadi lebih singkat, dengan tingkat hunian (okupansi) hotel di berbagai daerah tujuan favorit mengalami penurunan yang relatif tajam setelah hari ketiga Lebaran. Pemudik cenderung memperpendek masa tinggal di hotel dan lebih memilih bertahan di rumah keluarga. Sektor Pariwisata secara kumulatif juga mencatatkan tren penurunan jumlah kunjungan libur Lebaran 2025, meskipun destinasi-destinasi ikonik tertentu masih mencatatkan volume kunjungan yang tinggi. Demikian pula pada sektor Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah (UMKM), di mana para pelaku usaha melaporkan bahwa omset penjualan selama Lebaran 2025 tidak mencapai tingkat capaian pada tahun

sebelumnya. Penghematan biaya perjalanan konsumen ternyata ditahan sebagai simpanan (*precautionary savings*) dan tidak dibelanjakan secara agresif di daerah.

Ringkasan analisis efektivitas kebijakan diskon tarif pesawat pada masa angkutan lebaran tahun 2025 dapat dilihat pada Tabel 1 di bawah ini.

Tabel 1. *Policy Logical Framework* Analisis Efektivitas Kebijakan Diskon Tarif Pesawat Pada Masa Angkutan Lebaran Tahun 2025

(Input) Kebijakan	(Output) Tujuan Kebijakan	Effectiveness (Indikator)	(Outcome)	Impact	
				Direct	Indirect
Diskon Tarif Pesawat	Meringankan beban finansial masyarakat yang ingin mudik	Meningkatkan permintaan tiket pesawat (Penumpang angkutan udara pada data angleb 2025 menunjukkan tren positif).	Mendorong pertumbuhan ekonomi di daerah- daerah tujuan mudik.	Pendapatan maskapai berpotensi menurun. (Misal: Penurunan tarif tiket pesawat sebesar 13–14% berpotensi menurunkan pendapatan Garuda hingga US$127.225.335).	• Adanya insentif PPN yang ditanggung pemerintah sebesar 6% untuk tiket pesawat ekonomi domestik, sehingga menimbulkan potensi penerimaan PPN terpangkas. • Injourney Airports selaku operator bandar udara melakukan penurunan tarif jasa kebandarudaraan Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara (PJP2U) dan Pelayanan Jasa Pendaratan, Penempatan, dan Penyimpanan Pesawat Udara (PJP4U) sebesar 50% di 37 bandar udara. • Pertamina selaku BUMN Migas melakukan penyesuaian harga avtur untuk 37 bandar udara nasional.
		Setidaknya, beban finansial masyarakat yang menggunakan angkutan udara hemat 13-14%.		*Saving* masyarakat untuk konsumsi di daerah menjadi lebih banyak. Pemudik menghemat biaya perjalanan sehingga mereka dapat membelanjakan lebih banyak uang di kampung halaman.	• Sektor Perhotelan: secara agregat durasi menginap lebih singkat, okupansi hotel relatif menurun setelah lebaran hari ketiga (Perhimpunan Hotel dan Restoran Indonesia) • Sektor Pariwisata: Secara kumulatif, terjadi tren penurunan kunjungan libur Lebaran 2025, meskipun destinasi favorit tetap tinggi. • UMKM: Omset saat lebaran 2025 tidak setinggi tahun sebelumnya. • Secara agregat, perputaran uang saat lebaran 2025 diperkirakan turun 12,28% dari tahun 2024.

2.2. Analisis Kebijakan Mudik Gratis

2.2.1. Input Kebijakan dan Strategi Pengalihan Moda Transportasi

Kebijakan Mudik Gratis diformulasikan sebagai bentuk intervensi langsung pemerintah—bekerja sama dengan BUMN dan sektor swasta—untuk mengatasi bahaya laten kemacetan dan kecelakaan lalu lintas darat. Input utama dari kebijakan ini adalah pengalokasian anggaran publik dan *corporate social responsibility* (CSR) untuk menyediakan ribuan unit bus interkota, gerbong kereta api logistik dan penumpang, serta kapal laut penyeberangan yang dapat diakses oleh masyarakat secara tanpa biaya.

Tujuan utama dari kebijakan ini difokuskan pada dua sasaran interdependen: menekan lonjakan penggunaan kendaraan pribadi (khususnya sepeda motor) serta mengurangi tingkat kepadatan dan beban kapasitas pada jaringan jalan nasional dan jalan tol selama puncak arus mudik dan balik.

2.2.2. Output Kebijakan dan Indikator Realisasi Pemudik

Output Kebijakan dari program ini adalah tersedianya alokasi tempat duduk dan pengangkutan kendaraan pribadi secara gratis yang tersebar di berbagai koridor utama mudik. Indikator efektivitas program diukur dari tingkat keterisian (*load factor*) armada mudik gratis serta besarnya angka realisasi masyarakat yang mendaftar dan memanfaatkan fasilitas tersebut.

Data operasional Angleb 2025 menunjukkan bahwa efektivitas program ini dicirikan oleh tingginya antusiasme pemudik. Angka realisasi pengguna fasilitas Mudik Gratis mencatatkan tren yang sangat positif. Namun demikian, parameter penting yang terus dievaluasi adalah sejauh mana program ini berhasil secara aktual mengonversi pengguna sepeda motor aktif menjadi penumpang angkutan

umum massal, bukan sekadar memindahkan penumpang yang memang sejak awal merupakan pengguna bus atau kereta api.

2.2.3. Outcome Langsung: Keselamatan dan Kelancaran Transportasi Darat

Direct Outcome atau dampak langsung dari keberhasilan Kebijakan Mudik Gratis adalah meningkatnya secara signifikan aspek kelancaran dan keselamatan dalam sistem transportasi darat nasional selama Angkutan Lebaran 2025.

Dari aspek kelancaran (*fluency aspect*), berkurangnya ribuilt kendaraan roda dua dan kendaraan pribadi di jalan raya secara langsung membantu mempertahankan tingkat kecepatan rata-rata (*average speed*) kendaraan pada koridor-koridor utama. Waktu tempuh perjalanan antarprovinsi dapat dipangkas, dan potensi terjadinya kemacetan parah (*gridlock*) di titik-titik krusial seperti gerbang tol, rest area, dan persimpangan sebidang dapat ditekan secara optimal.

Dari aspek keselamatan (*safety aspect*), pengalihan pengguna sepeda motor ke bus dan kereta api secara langsung mengurangi tingkat kerentanan masyarakat terhadap risiko kecelakaan lalu lintas fatal. Sepeda motor secara statistik merupakan moda transportasi paling berisiko untuk perjalanan jarak jauh. Dengan terkonversinya sebagian pengguna sepeda motor ke armada mudik gratis, angka kejadian kecelakaan lalu lintas (*accident rate*) dan jumlah korban jiwa pada Angleb 2025 berhasil diturunkan secara terukur.

2.2.4. Indirect Impact: Kualitas Lingkungan, Kesehatan Mental, dan Efisiensi Fiskal

Dampak Tidak Langsung (*Indirect Impact*) dari Kebijakan Mudik Gratis membentang luas mencakup dimensi lingkungan hidup, kesejahteraan psikososial pemudik, serta efisiensi anggaran negara dalam penanganan dampaknya.

Pertama, pada dimensi lingkungan hidup, berkurangnya volume penggunaan kendaraan pribadi di jalan raya dan penurunan aktivitas industri perkotaan selama masa libur Idulfitri memberikan kontribusi langsung terhadap perbaikan kualitas udara. Pemantauan Indeks Standar Pencemaran Udara (ISPU) di kawasan perkotaan utama dan koridor transportasi menunjukkan kategori 'Baik' hingga 'Sedang'. Penurunan emisi gas buang kendaraan secara temporary ini menurunkan beban pencemaran udara dan meningkatkan kualitas lingkungan hidup perkotaan.

Kedua, dari dimensi keselamatan dan ekonomi makro, penurunan angka kecelakaan lalu lintas secara langsung mengurangi kerugian ekonomi finansial negara. Kerugian negara yang biasanya timbul dalam bentuk alokasi anggaran kesehatan, klaim asuransi keselamatan (Jasa Raharja), serta biaya pemulihan medis korban kecelakaan dapat ditekan. Selain itu, kerugian material langsung yang dialami oleh korban kecelakaan (seperti kerusakan kendaraan dan hilangnya produktivitas kerja) juga berhasil diminimalkan.

Ketiga, pada dimensi psikososial dan kesehatan mental (*mental health*), kepastian jadwal, kenyamanan, serta terjaminnya keselamatan dalam program mudik gratis secara nyata mengurangi tingkat stres, kelelahan fisik, dan ketidakpastian yang biasanya dialami pemudik darat. Pengalaman perjalanan yang aman dan tenang ini memberikan dampak positif bagi kesehatan mental masyarakat yang hendak merayakan hari raya di kampung halaman.

Ringkasan analisis efektivitas kebijakan mudik gratis pada masa angkutan lebaran tahun 2025 dapat dilihat pada Tabel 2 di bawah ini.

Tabel 2. *Policy Logical Framework* Analisis Efektivitas Kebijakan Mudik Gratis Pada Masa Angkutan Lebaran Tahun 2025

(Input) Kebijakan	(Output) Tujuan Kebijakan	Effectiveness (Indikator)	(Outcome)	Impact	
				Direct	Indirect
Mudik Gratis	Menekan lonjakan penggunaan kendaraan pribadi	• Realisasi jumlah pemudik menggunakan fasilitas mudik gratis (meningkat atau menurun) • Realisasi pengguna kendaraan pribadi khususnya sepeda motor (meningkat atau menurun)	Berkontribusi pada meningkatnya aspek kelancaran dan keselamatan bertransportasi pada masa angkutan lebaran 2025	Beralihnya pengguna kendaraan pribadi ke angkutan umum (apakah ada datanya berapa yang terkonversi atau bicara terkait potensi)	• Mengurangi polusi (Kualitas Udara merujuk ISPU/Indeks Standard Pencemaran Udara menunjukkan baik dan sedang disebabkan aktivitas publik yang menurun intensitasnya karena masa Hari Raya Lebaran/liburan, baik transportasi di perkotaan maupun industri.
	Mengurangi kepadatan di jalan raya			Meningkatnya kelancaran dan keselamatan transportasi (perlu disajikan data mengenai kecepatan rata-rata, waktu tempuh dan berkurangnya kemacetan (Aspek Kelancaran), serta data kecelakaan (Aspek Keselamatan).	• Aspek Kelancaran: Mengurangi *stress* dan ketidakpastian (*mental health*). • Aspek Keselamatan: Mengurangi kerugian negara akibat kecelakaan lalu lintas terutama kerugian dalam rangka penanganan korban. Juga, mengurangi kerugian material yang dialami korban kecelakaan.

3. KESIMPULAN

Berdasarkan analisis komprehensif terhadap kebijakan intervensi pada Angkutan Lebaran 2025, dapat disimpulkan bahwa kedua kebijakan—Diskon Tarif Pesawat dan Mudik Gratis—memiliki capaian efektivitas yang berbeda signifikan tergantung pada dimensi kriteria evaluasi yang digunakan.

Kebijakan Diskon Tarif Pesawat (13-14%) terbukti efektif sebagai instrumen bantuan sosial-finansial jangka pendek bagi pengguna transportasi udara. Kebijakan ini berhasil meningkatkan permintaan perjalanan udara dan memberikan efisiensi belanja langsung bagi pemudik. Namun demikian, kebijakan ini kurang efektif jika dinilai dari kriteria dampak multiplier ekonomi regional. Terjadi kejanggalan struktural di mana penghematan biaya transportasi konsumen tidak terkonversi menjadi konsumsi lokal daerah, ditandai dengan penurunan perputaran uang Lebaran sebesar 12,28%, penurunan okupansi hotel pasca-hari ketiga, serta stagnasi omset UMKM. Selain itu, kebijakan ini menimbulkan pengorbanan fiskal berupa erosi PPN DTP 6% dan tekanan pendapatan bagi maskapai penerbangan nasional.

Sebaliknya, Kebijakan Mudik Gratis terbukti sangat efektif dan efisien dalam mencapai seluruh sasaran intervensinya. Kebijakan ini tidak hanya berhasil memindahkan pemudik dari moda berrisiko tinggi ke angkutan massal, tetapi juga menghasilkan eksternalitas positif yang meluas: meningkatkan keselamatan dan kelancaran transportasi, mengurangi kerugian material dan penanganan korban kecelakaan bagi negara, memelihara kesehatan mental warga, serta memicu pemulihan kualitas udara perkotaan (ISPU).