BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Bandara memegang peran penting dalam suatu mata rantai distribusi barang (*cargo*) dan penumpang. Kinerja operasional bandara yang masih kurang optimal seperti waktu keberangkatan penumpang (*boarding*) dalam proses keberangkatan pesawat yang masih lama, terkadang fasilitas terminal dan tenaga yang kurang memadai dapat meningkatkan tingkati keterlambatan keberangkatan (*on time performance*). Bandara harus dirancang dengan cermat dan dikelola dengan benar, apabila tidak, peran strategis yang disandangnya akan tidak berarti atau bahkan menjadi beban bagi masyarakat yang harusnya dilayani. Bandara merupakan aset tak bergerak yang pengunaannya tidak dapat diubah tanpa pengorbanan yang begitu besar dalam investasinya.

Menurut (Zaki, 2016) Di Indonesia terdapat 318 bandara dengan penyebaran hampir merata di 34 provinsi. Sejumlah 52 bandara tersebar di Pulau Sumatera, 40 bandara di Pulau Jawa, 49 bandara di Pulau Bali dan sekitarnya, 40 bandara di Pulau Kalimantan, 30 bandara di Pulau Sulawesi, dan 107 bandara di Pulau Papua. Dari 318 bandara ini, 26 bandara dikelola oleh BUMN, 55 bandara dikelola oleh TNI, 39 bandara dikelola oleh UPT daerah, dan sisanya dikelola oleh unit penyelenggara bandar udara. Masing-masing bandara ini dikategorikan dalam klasifikasi kelas bandar udara yang berbeda-beda, yang ditetapkan berdasarkan kapasitas pelayanan dan kegiatan operasional bandar udara. Dari klasifikasi ini diketahui bahwa terdapat 12,87% bandar udara kelas I, 10,30% bandar udara kelas II, 51,07% bandar udara kelas III, dan sisanya tergolong satuan jasa pelayanan bandar udara. Dari 318 bandar udara ini terdapat 26 bandar udara utama yang dikelola oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN).

Direktorat Jenderal Perhubungan Udara menyebutkan bahwa jumlah seluruh maskapai penerbangan yang telah terdaftar di Kementerian Perhubungan Republik Indonesia berjumlah 107 maskapai hingga tahun 2017, yang terdiri dari 20 maskapai bukan niaga, 15 maskapai niaga berjadwal, 3 maskapai niaga berjadwal kargo, 44 maskapai niaga tidak berjadwal, 2 maskapai niaga tidak berjadwal kargo, dan 23 sisanya merupakan sekolah penerbangan yang ada di Indonesia (Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, 2017).

Salah satu fasilitas pendukung operasional maskapai penerbangan dalam melakukan kegiatan transportasi udara adalah Bandar Udara. Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, menjelaskan bahwa Bandar udara merupakan kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

Dunia penerbangan mempunyai beberapa faktor yang menjadi standar kualitas untuk perusahaan yang berfokus pada industri jasa transportasi udara, yaitu faktor keselamatan, ketepatan waktu, dan lain lain. Faktor keselamatan menjadi faktor utama yang harus diperhatikan dalam industri jasa transportasi udara. Sebuah maskapai yang tidak mampu menjamin keselamatan saat penerbangan dapat membahayakan pihak yang ingin melakukan perjalanan dengan menggunakan jasa transportasi udara. Membahayakan bukan hanya untuk pihak yang berhubungan langsung saat proses penerbangan, namun juga pihak yang berada di luar proses penerbangan, seperti masyarakat yang berada di darat maupun di laut. Faktor waktu juga sangat berpengaruh dalam dunia penerbangan, menjadi faktor kedua terpenting setelah faktor keselamatan.

Menurut Suharno (2009 : 4) masyarakat menggunakan faktor waktu untuk memilih maskapai mana yang akan digunakan sebagai sarana transportasi. Melihat hal tersebut, maka dari itu *On Time Performance* (OTP) menjadi salah satu indikator kinerja maskapai penerbangan. Berdasarkan definisi yang diungkapkan oleh OAG (*Official Airline Guide*) yang dimaksud dengan penerbangan *On-Time* (*On Time Performance*) atau tepat waktu adalah, "*On-Time Performance (OTP) is a flight that arrives or departs within 14 minutes and 59 seconds (under 15 minutes) of its scheduled arrival/departure time"* (OAG, 2016). Menurut definisi tersebut, maka penerbangan yang keberangkatannya melebihi 15 menit dapat disebut dengan terlambat (*delayed*). *On Time Performance* (OTP) memang tidak terlepas dengan istilah *delayed* atau terlambat, karena memang apabila sebuah maskapai penerbangan tidak mampu mencapai *On Time Performance* (OTP), maskapai tersebut dapat dikategorikan sebagai maskapai yang mengalami keterlambatan atau *delayed*.

Maskapai penerbangan harus memperhatikan faktor ketepatan waktu, karena ketepatan waktu merupakan salah satu hal yang penting dalam pelayanan kepada pengguna jasa. Setiap maskapai penerbangan yang beroperasi di Indonesia pastinya harus terus dievaluasi oleh pemerintah agar faktor *On Time Performance* (OTP) dapat terus meningkat. Guna memperhatikan faktor keterlambatan oleh maskapai penerbangan, pemerintah membuat peraturan tentang kompensasi yang harus diterima oleh pengguna jasa, yaitu berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, penumpang berhak mendapatkan kompensasi dari maskapai apabila penerbangan mereka terlambat atau tidak tepat waktu.

Adapun faktor-faktor yang memengaruhi keterlambatan waktu keberangkatan pesawat adalah fasilitas *airside dan landside* dimana yang dimaksud dengan airside dan landside adalah :

1. *Air Side* (Sisi Udara)

   Air side merupakan bagian Bandara yang berhubungan dengan kegiatan *Take Off* (lepas landas) maupun landing (pendaratan). Bagian-bagian bandara dari sisi AirSide ini terdiri dari:

   a. *Runway*

      Runway atau landasan pacu adalah area yang digunakan pesawat terbang untuk melakukan lepas landas dan pendaratan.

   b. *Taxiway*

      Taxiway adalah area yang menghubungkan antara *runway* dan *apron*, berfungsi sebagai jalur pesawat berpindah dari *runway* ke *apron* atau sebaliknya.

   c. *Apron*

      Apron adalah area yang digunakan pesawat untuk parkir, mengisi bahan bakar, kegiatan pemeliharaan pesawat, serta memuat dan menurunkan penumpang maupun barang. Area ini dibangun berdampingan dengan bangunan terminal untuk memudahkan kegiatan tersebut atau efisiensi.

2. LandSide (Sisi Darat)

   Land Side merupakan bagian bandara yang berada disisi luar bangunan terminal, terbuka untuk umum (*Public Area*). Bagian-bagian bandara dari sisi *Land Side* ini terdiri dari :

   a. Terminal

      Terminal Bandar udara adalah tempat untuk penumpang melakukan pengurusan perjalanan udara seperti pembelian tiket, pemeriksaan, hingga menunggu jadwal keberangkatan. Di terminal bandara terdapat fasilitas-fasilitas antara lain: ruang tunggu, restoran dan berbagai toko.

b. *Club*

Club merupakan area dimana penumpang naik-turun dari kendaraan untuk menuju atau meninggalkan terminal udara.

c. Tempat parkir kendaraan

Pada penumpang yang akan menggunakan transportasi udara dapat memarkirkan kendaraannya di tempat parkir yang telah disediakan.

Selain itu ada juga bandara yang bersifat *enclave civil* yaitu bandara yang aktivitasnya bersamaan dengan kegiatan militer. Ada pula faktor lainnya berupa intensitas jumlah penerbangan yang mungkin tidak sesuai dengan kapasitas runway, taxiway dan apron. Ditambah faktor lainnya berupa sumber daya manusia yang mempunyai sumber daya manusia dan fasilitas yang sangat bagus, namun ada juga yang sebaliknya. Sumber daya manusia dan fasilitas ini berdampak pada seberapa efektif sebuah maskapai dalam melakukan proses operasional pesawatnya.

Dengan demikian diharapkan akan mampu mengantisipasi permasalahan yang akan datang. Dari uraian di atas, ada beberapa masalah yang bisa diangkat atau dijadikan formula dalam penelitian ini, sehingga penelitian ini sangat penting untuk dikaji, diantaranya sebagai berikut :

1. Bandara Internasional Hang Nadim Batam memiliki potensi sangat besar untuk dikembangkan di masa depan, mengingat dengan meningkatnya arus keberangkatan penumpang, *cargo*, dan pos di Bandara Internasional Hang Nadim Batam. Hal ini menimbulkan sebuah kekhawatiran bahwa semakin meningkatnya volume keberangkatan pesawat tanpa kualitas yang memadai, proses keberangkatan akan menambah waktu sehingga terjadi keterlambatan di terminal bandara.
2. Intensitas penerbangan juga dapat berdampak pada ketepatan waktu keberangkatan, apabila pesawat yang melakukan pergerakan semakin cepat waktunya maka pesawat akan lepas landas tepat pada waktunya.

3. Sumber daya manusia yang memadahi dan berkualitas maka *efektivitas on time performance* semakin tinggi.
4. Kapasitas Airside juga merupakan faktor yang memengaruhi ketepatan waktu berangkat pesawat.

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka peneliti merasa tertarik untuk mengetahui lebih teperinci mengenai keterlambatan keberangkatan pesawat udara sehingga penulis memutuskan untuk mengambil judul **"Analisis Faktor-faktor Penyebab Terjadinya Keterlambatan Waktu Keberangkatan Pesawat di Bandara Internasional Hang Nadim Batam".**

1.2 Rumusan Masalah

Dari studi pendahuluan yang dilakukan, terindikasi adanya keterlambatan keberangkatan (*delay flight*) di Bandara Internasional Hang Nadim Batam, sehingga perlu dipelajari faktor-faktor apa saja yang memengaruhi keterlambatan waktu keberangkatan pesawat di Bandara Internasional Hang Nadim Batam.

Dari uraian di atas, maka penulis dapat merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Apakah variabel intensitas penerbangan berpengaruh terhadap keterlambatan waktu keberangkatan pesawat di Bandara Internasional Hang Nadim Batam?
2. Apakah variabel sumber daya manusia berpengaruh terhadap keterlambatan waktu keberangkatan pesawat di Bandara Internasional Hang Nadim Batam?
3. Apakah variabel kapasitas airside berpengaruh terhadap keterlambatan waktu keberangkatan pesawat di Bandara Internasional Hang Nadim Batam?
4. Apakah variabel intensitas penerbangan, sumber daya manusia, kapasitas air side sama-sama berpengaruh terhadap keterlambatan keberangkatan pesawat di Bandara Internasional Hang Nadim Batam?

1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1.3.1 Tujuan Penelitian

1. Untuk menganalisis pengaruh intensitas penerbangan terhadap keterlambatan waktu keberangkatan pesawat di Bandara Internasional Hang Nadim Batam.
2. Untuk menganalisis pengaruh sumber daya manusia terhadap keterlambatan waktu keberangkatan pesawat di Bandara Internasional Hang Nadim Batam.
3. Untuk menganalisis pengaruh kapasitas airside terhadap keterlambatan waktu keberangkatan pesawat di Bandara Internasional Hang Nadim Batam.
4. Untuk menganalisis pengaruh intensitas penerbangan; sumber daya manusia; dan kapasitas airside bersama-sama atau simultan terhadap keterlambatan waktu keberangkatan pesawat di Bandara Internasional Hang Nadim Batam.

1.3.2 Kegunaan Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan memberi manfaat bagi pihak yang terkait, yaitu sebagai berikut :

a. Bagi penulis

Menambah pengetahuan serta mengaplikasikan ilmu yang didapat selama kuliah pada penelitian di lapangan, sehingga mendapatkan suatu pengalaman antara teori dengan kenyataan di lapangan, dan juga untuk memenuhi persyaratan guna memperoleh gelar Sarjana Strata 1 Jurusan S-1 Transportasi di Universitas Maritim Amni Semarang.

b. Bagi Pembaca

Sebagai bahan penelitian lebih lanjut guna menambah wawasan dan pengetahuan, terutama permasalahan yang berkaitan dengan keterlambatan waktu keberangkatan.

c. Bagi Instansi

Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai masukan pihak manajemen Bandara Internasional Hang Nadim Batam dalam hal peningkatan persentasi

keterlambatan waktu keberangkatan, serta dapat memberikan kontribusi pada pengembangan teori selanjutnya.

d. Bagi Universitas Maritim Amni

Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai informasi terkait operasional keberangkatan pesawat di Bandara, khsussnya program studi transportasi guna menambah ilmu yang berkaitan dengan bidang kedirgantaraan

1.4 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan merupakan penjelasan tentang isi dari masing-masing bab yang disajikan secara singkat dan jelas dari keseluruhan bagian skripsi ini. Skripsi ini akan disajikan dalam lima bab dengan sistematika penulisan sebagai berikut :

BAB 1: PENDAHULUAN

Bab ini menguraikan latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian serta sistematika penulisan.

BAB 2: TINJAUAN PUSTAKA

Membahas tentang pengertian keterlambatan waktu keberangkatan, intensitas penerbangan, sumber daya manusia, kapasitas airside, penelitian terdahulu, hipotesis serta kerangka pemikiran teoritis dan diagram alir penelitian

BAB 3: METODOLOGI PENELITIAN

Di dalam metodelogi penelitian ini berisi tentang Jenis Penelitian, lokasi penelitian, variabel penelitian, populasi dan sampel, sumber data, serta metode pengumpulan data serta metode analisis yang digunakan.

BAB 4: HASIL DAN PEMBAHASAN

Di dalam hasil dan pembahasan ini berisi tentang deskripsi obyek penelitian, analisis data, pembahasan dan implikasi manajerial.

BAB 5: PENUTUP

Dalam Bab ini membahas tentang kesimpulan dan saran yang di peroleh dari hasil analisis data, saran dapat diberikan kepada perusahaan yang terkait atau untuk koreksi terhadap studi selanjutnya.

Daftar Pustaka

Lampiran