

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pertumbuhan industri transportasi udara komersial di Indonesia berkembang sangat pesat terbukti dengan ungkapan Menteri Perindustrian (MenPerin) Airlangga Hartarto melalui portal berita online kompas.com, “Pertumbuhan jumlah penumpang udara domestik meningkat rata-rata 15 persen per tahun selama 10 tahun terakhir, adapun jumlah penumpang udara internasional naik sekitar 8 persen.”, (kompas.com, 2016). Airlangga Hartanto juga menerangkan bahwa Indonesia merupakan negara ketiga dengan pembelian pesawat terbesar setelah China dan India. Data tersebut juga didukung dengan jumlah penumpang yang melakukan perjalanan domestik maupun internasional pada tahun 2012-2017 sebesar 248.711.216 untuk jumlah kedatangan penumpang dan 228.603.305 untuk jumlah keberangkatan penumpang, maka dari itu tidak heran apabila pembelian pesawat di Indonesia juga besar (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.

Bandar udara di Indonesia terbagi menjadi 6, yaitu bandar udara umum, bandar udara khusus, bandar udara domestik, bandar udara internasional, bandar udara pengumpul (hub), dan bandar udara pengumpan (spoke) (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan). Dalam Peraturan

Menteri Perhubungan Nomor KM 11 Tahun 2010 tentang tatanan Kebandarudaraan Nasional menjelaskan bahwa:

1. Bandar udara umum adalah bandar udara yang dipergunakan untuk melayani kepentingan umum.
2. Bandar udara khusus adalah bandar udara yang hanya digunakan untuk melayani kepentingan sendiri untuk menunjang kegiatan usaha pokoknya.
3. Bandar udara domestik adalah bandar udara yang ditetapkan sebagai bandar udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri.
4. Bandar udara internasional adalah bandar udara yang ditetapkan sebagai bandar udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri dan rute penerbangan dari dan ke luar negeri.
5. Bandar udara pengumpul adalah bandar udara yang mempunyai cakupan pelayanan yang luas dari berbagai bandar udara yang melayani penumpang dan/atau kargo dalam jumlah besar dan mempengaruhi perkembangan ekonomi secara nasional atau berbagai provinsi.
6. Bandar udara pengumpan yaitu yang mempunyai cakupan pelayanan dan mempengaruhi perkembangan ekonomi lokal dan sebagai penunjang dari bandar udara pengumpul.

Bandar udara mempunyai peranan yang penting bidang transportasi, apalagi di Indonesia yang merupakan negara kepulauan dengan jumlah pulau lebih dari 17.000 yang terbentang dari Sabang hingga Merauke. Tentunya Indonesia memerlukan transportasi yang cepat untuk dapat mendorong kemajuan perekonomian nasional, maka angkutan udara merupakan transportasi yang dapat menghubungkan pulau yang satu dengan pulau yang lain secara cepat dan tepat waktu. Menurut Suharno (2009:4) saat ini di Indonesia terdapat 34 bandar udara yang cukup besar yang dikelola oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yaitu:

1. PT. Angkasa Pura I yang mengelola 15 bandar udara di wilayah timur.
 - a. Bandar Udara Internasional Ngurah Rai Bali
 - b. Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya
 - c. Bandar Udara Adi Sumarno Surakarta
 - d. Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta

- e. Bandar Udara Internasional Achmad Yani Semarang
 - f. Bandar Udara El Tari Kupang
 - g. Bandar Udara Frans Kaisiepo Biak
 - h. Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar
 - i. Bandar Udara Internasional Lombok menggantikan Bandar Udara Selaparang
 - j. Bandar Udara Pattimura Ambon
 - k. Bandar Udara Internasional Sam Ratulangi Manado
 - l. Bandar Udara Internasional Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggian Balikpapan
 - m. Bandar Udara Internasional Syamsuddin Noor Banjarmasin
 - n. Bandar Udara Internasional Yogyakarta Kulon Progo
 - o. Bandar Udara Internasional Sentani Jayapura
2. PT. Angkasa Pura II yang mengelola 19 bandar udara di wilayah barat.
- a. Bandara Internasional Soekarno-Hatta
 - b. Bandara Internasional Halim Perdanakusuma
 - c. Bandara Internasional Husein Sastranegara
 - d. Bandara Internasional Kuala Namu menggantikan Bandara Internasional Polonia.
 - e. Bandara Internasional Sultan Mahmud Badaruddin II
 - f. Bandara Internasional Sultan Syarif Kasim II
 - g. Bandara Internasional Minangkabau
 - h. Bandara Internasional Supadio
 - i. Bandara Internasional Raja Haji Fisabilillah
 - j. Bandara Internasional Sultan Thaha
 - k. Bandara Depati Amir
 - l. Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda
 - m. Bandara Internasional Silangit
 - n. Bandar Udara Internasional Kertajati
 - o. Bandara Internasional Banyuwangi
 - p. Bandar Udara Tjilik Riwut

- q. Bandar Udara Fatmawati Soekarno
- r. Bandara Internasional H.A.S. Hanandjoeddin
- s. Bandara Internasional Radin Inten II

Meningkatnya jumlah angkutan penerbangan sipil Indonesia saat ini, memerlukan suatu pelayanan lalu lintas penerbangan yang dapat memperlancar dan menjaga keteraturan arus lalu lintas penerbangan, memberikan informasi yang berguna untuk keselamatan dan efisiensi penerbangan sehingga dapat menjaga terjadinya kecelakaan pada angkutan penerbangan. Pada bandara-bandara yang dikelola Angkasa Pura I dan Angkasa Pura II, kegiatan darat di bandara, dan pengaturan lalu lintas udara dikelola oleh Angkasa Pura I dan Angkasa Pura II di masing-masing bandara tersebut. Namun sejak tanggal 13 September 2012 sesuai keputusan Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 kegiatan pengendalian lalu lintas udara, terlepas dari Angkasa Pura I dan Angkasa Pura II, selanjutnya dikelola oleh unit kerja AirNav. AirNav Indonesia mengelola seluruh ruang udara Indonesia yang dibagi menjadi 2 (dua) *Flight Information Region* (FIR), yaitu Jakarta FIR dan Ujung Pandan FIR. AirNav Indonesia mengemban tugas dan tanggung jawab untuk fokus melaksanakan pelayanan navigasi penerbangan di seluruh wilayah ruang udara Indonesia demi menjamin pemberian pelayanan yang selamat, teratur, dan efisien. Tugas dan tanggung jawab AirNav Indonesia tidaklah ringan mengingat Indonesia memiliki tingkat kebutuhan dan permintaan jasa transportasi udara yang cukup besar.

Dunia penerbangan mempunyai beberapa faktor yang menjadi standar kualitas untuk perusahaan yang berfokus pada industri jasa transportasi udara. Salah satunya ada faktor ketepatan waktu yang sangat berpengaruh dalam dunia penerbangan. Masyarakat menggunakan faktor waktu untuk memilih maskapai mana yang digunakan sebagai sarana transportasi. Melihat hal tersebut maka dari itu *On Time Performance* (OTP) menjadi salah satu indikator kinerja maskapai penerbangan.

Salah satu bentuk pelayanan yang diberikan oleh maskapai untuk penggunaannya adalah dalam bentuk ketepatan waktu penerbangan atau sering disebut dengan *On Time Performance* (OTP). 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*.

Adapun faktor-faktor yang memengaruhi *On Time Performance* (OTP) adalah fasilitas *airside* dan *landside* dengan kuantitas yang berbeda. Ada pula faktor lainnya seperti jadwal penerbangan harian yang mungkin tidak sesuai dengan kapasitas *runway*, *taxiway* dan *apron*. Ditambah faktor lainnya seperti kinerja *Ground Handling* masing-masing maskapai. Kinerja petugas *ground handling* dan fasilitas-fasilitas ini berdampak pada seberapa efektifnya sebuah maskapai dalam ketepatan waktu keberangkatan pesawat.

Kinerja *Ground Handling* berpengaruh terhadap ketepatan waktu keberangkatan. Banyak faktor yang dapat memengaruhi kinerja dari petugas *ground handling*. Petugas tersebut yang menunjang kegiatan pelayanan operasi pesawat udara di bandar udara. Dimulai dari pesawat akan parkir di *apron*, mesin pesawat sudah dimatikan, roda pesawat sudah diganjal dan pintu pesawat sudah dibuka hingga pesawat akan terbang kembali. *Ground handling* juga menangani penumpang, bagasi penumpang hingga pelayanan operasi pesawat udara di bandar udara.

Kapasitas *Air Side* berperan penting untuk menunjang terciptanya jaminan keselamatan, keamanan dan kelancaran penerbangan yang dilayani. Kapasitas sisi udara tersebut termasuk kapasitas *apron*, kapasitas *runway*, kapasitas *taxiway*. *Apron* adalah tempat bagi pesawat saat melakukan kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang, muatan pos dan kargo pesawat, pengisian bahan bakar, parkir dan perawatan pesawat. *Runway* adalah tempat pergerakan pesawat secara

berkelanjutan, baik kedatangan maupun keberangkatan. *Taxiway* merupakan fasilitas penghubung dari *runway* menuju *apron*. Ashford, dkk (2011) menjelaskan kunci dalam tata letak bandara adalah sistem *taxiway*.

Jadwal penerbangan harian yang telah dijadwalkan bagi pesawat udara untuk berangkat dan mendarat dapat memengaruhi ketepatan waktu keberangkatan. Apabila pesawat tidak sesuai dengan jadwal yang sudah ditetapkan maka artinya terjadi tundaan keberangkatan maupun tundaan kedatangan. Keterlambatan penerbangan dapat menyebabkan kerugian yang dialami oleh para penumpang, maskapai sampai dengan pihak kru yang bertugas. Diantara kerugiannya adalah terkait dengan biaya dan waktu yang dikeluarkan oleh penumpang, maskapai serta kru yang bertugas. Estimasi biaya yang dikeluarkan pihak maskapai akibat keterlambatan penerbangan akan cenderung meningkat ketika ada perubahan dalam biaya bahan bakar, jenis pesawat, atau ketika beberapa biaya lain mungkin ditambahkan ke dalam struktur biaya keseluruhan (Ferguson, dkk, 2011).

Ditambah faktor lainnya berupa sumber daya manusia yang dimiliki masing-masing maskapai penerbangan maupun bandara itu sendiri, ada maskapai yang mempunyai sumberdaya manusia dan fasilitas yang sangat bagus, namun ada juga yang sebaliknya. Syahra Ariesta (2018). Berdasarkan uraian diatas, bahwa perkembangan transportasi udara di Indonesia telah berkembang pesat. Dunia penerbangan juga mempunyai beberapa faktor yang menjadi standar kualitas untuk suatu perusahaan yang berfokus pada industri jasa transportasi udara, seperti faktor ketepatan waktu. Banyak faktor yang memengaruhi ketepatan keberangkatan pesawat. Maka dari itu penulis membahasnya dalam bentuk penyusunan tugas akhir atau skripsi yang diberi judul “**Faktor-Faktor Yang Memengaruhi Ketepatan Waktu Keberangkatan Pesawat (*On Time Performance*)” Studi kasus di Bandar Udara Internasional Jenderal Ahmad Yani** Semarang.

1.2 Rumusan Masalah

Dengan Adanya beberapa faktor yang mempengaruhi ketepatan waktu keberangkatan didalam latar belakang mengenai kinerja *Ground Handling*, kapasitas *air side*, jadwal penerbangan, dan sumber daya manusia maka rumusan masalah yang akan diteliti yaitu:

1. Apakah kinerja *Ground Handling* berpengaruh terhadap ketepatan waktu keberangkatan pesawat di Bandar Udara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang?
2. Apakah kapasitas *air side* berpengaruh terhadap ketepatan waktu keberangkatan pesawat di Bandar Udara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang?
3. Apakah jadwal penerbangan berpengaruh terhadap ketepatan waktu keberangkatan pesawat di Bandar Udara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang?
4. Apakah sumber daya manusia yang memadai berpengaruh terhadap ketepatan waktu keberangkatan pesawat di Bandara Udara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang?
5. Apakah faktor kinerja *ground handling*, kapasitas *airside*, jadwal penerbangan, dan sumber daya manusia secara simultan berpengaruh positif terhadap ketepatan waktu keberangkatan pesawat di Bandar Udara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang?

1.3 Tujuan dan Kegunaan skripsi

1.3.1 Tujuan

Sesuai dengan latar belakang dan rumusan masalah, maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui apakah kinerja *Ground Handling* berpengaruh terhadap ketepatan waktu keberangkatan pesawat di Bandara Udara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang .
2. Untuk mengetahui apakah kapasitas *air side* berpengaruh terhadap ketepatan waktu keberangkatan pesawat di Bandar Udara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang.

3. Untuk mengetahui apakah jadwal penerbangan berpengaruh terhadap ketepatan waktu keberangkatan pesawat di Bandar Udara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang.
4. Untuk mengetahui apakah Sumber Daya Manusia berpengaruh terhadap ketepatan waktu keberangkatan pesawat di Bandar Udara Jendral Ahmad Yani Semarang.
5. Untuk mengetahui apakah jadwal penerbangan, kinerja *ground handling* dan kapasitas *air side* secara simultan berpengaruh positif terhadap ketepatan waktu keberangkatan pesawat di Bandar Udara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang.

1.3.2 Kegunaan

Adapun kegunaan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagi penulis

Dapat menambah wawasan dan mengetahui tentang pengaruh kinerja *Ground Handling*, kapasitas *air side*, jadwal penerbangan serta sumber daya manusia terhadap ketepatan waktu keberangkatan pesawat.

2. Bagi UNIMAR AMNI Semarang

Dapat sebagai bahan informasi dan ilmu pengetahuan untuk dijadikan bahan pembelajaran. Serta sebagai bahan referensi dan data tambahan bagi penelitian-penelitian lainnya yang tertarik pada bidang kajian yang sama.

3. Bagi instansi tempat penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat menghasilkan informasi yang bermanfaat sebagai bahan evaluasi terhadap ketepatan waktu keberangkatan pesawat di Bandar Udara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang.

4. Bagi pembaca

Penelitian ini dapat dijadikan bahwa pertimbangan terhadap penelitian lain serta dapat dijadikan sebagai tambahan bahan pertimbangan untuk penelitian yang akan datang.

1.4 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam tugas akhir ini akan disusun sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Pada bab ini penulis menerangkan tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, kegunaan penelitian, serta sistematika penulisan.

BAB II: TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab ini akan diuraikan tentang landasan teori yang digunakan dalam penelitian (kinerja *Ground Handling*, kapasitas *Air Side*, jadwal penerbangan dan sumber daya manusia) yang berupa pengertian, penelitian terdahulu, hipotesis, dan kerangka pemikiran teoritis dan diagram alur penelitian.

BAB III: METEDOLOGI PENELITIAN

Bab ini menjelaskan desain penelitian, variable penelitian, definisi operasiAonal, populasi dan sampel, jenis dn sumber data, metode pengumpulan data, teknik dan analisis data.

BAB IV: HASIL DAN PEMBAHASAN

Bagian ini berisi analisis dari hasil pengolahan data dan pembahasan.

BAB V: PENUTUP

Pada bagian ini berisikan beberapa kesimpulan dari hasil penelitian beserta saran.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

