

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Masalah**

Pertumbuhan transportasi udara di seluruh dunia ini sungguh menakjubkan, baik yang menyangkut jumlah angkutan udara (penumpang maupun barang) maupun jumlah dan frekuensi lalu lintas pesawat udara pengangkutnya. Bandar udara sebagai tempat berlangsungnya embarkasi dan debarkasi angkutan udara, dihadapkan pada tantangan bagaimana harus membuat suatu manajemen bandar udara (*airport management*) yang lebih professional, efektif dan efisien. Agar selalu dapat mengimbangi pertumbuhan tersebut, bandar udara harus menyiapkan sarana-sarana yang dibutuhkan untuk operasional pesawat udara yang memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan penerbangan agar lalu lintas penerbangan dapat berlangsung dengan aman, selamat, lancar dan teratur (Warsito, 2017).

Dalam perkembangan transportasi yang semakin pesat ini, pengaruh jasa transportasi udara dikatakan sangat signifikan karena transportasi udara lebih cepat dibandingkan dengan transportasi lainnya. Dalam proses melayani penumpang salah satu hal yang teramat penting yang harus diperhatikan adalah sistem penanganannya. Penanganan secara manual akan mengakibatkan membuang waktu yang cukup banyak sehingga menyebabkan seringnya terjadi *delay* (keterlambatan) (Ezra, 2017). Salah satu fasilitas pendukung operasional maskapai penerbangan dalam melakukan kegiatan transportasi udara adalah Bandar udara.

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).

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. 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 tingkat keterlambatan keberangkatan (*on time performance*) sehingga harus dirancang dengan cermat dan dikelola dengan benar.

Menurut Suharmo (2016) masyarakat menggunakan faktor waktu untuk memilih maskapai mana yang akan digunakan sebagai sarana transportasi. Maka dari itu *On Time Performance* (OTP) menjadi salah satu indikator kinerja maskapai penerbangan. Menurut 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*”.

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 7 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, penumpang berhak mendapatkan kompensasi dari maskapai apabila penerbangan mereka terlambat atau tidak tepat waktu.

Beberapa faktor- faktor yang dapat menyebabkan terjadinya keterlambatan waktu keberangkatan pesawat di bandara yaitu berupa intensitas penerbangan yang mungkin tidak sesuai dengan kapasitas *runway*, *taxiway* dan *apron*, faktor sumber daya manusia yang belum signifikan dimana mempunyai kualitas yang sangat bagus namun ada juga yang sebaliknya yang berdampak pada seberapa efektif sebuah maskapai dalam melakukan proses operasional pesawatnya serta pengelolaan kapasitas *airside* yang belum teratur yang mengakibatkan lambatnya pergerakan pesawat pada area tersebut untuk dilakukan penerbangan pesawat.

Intensitas penerbangan merupakan fungsi dari jumlah penumpang, kapasitas rata-rata dan nilai PLF pada setiap operasi, sehingga akan dapat diterapkan berdasarkan prinsip penggunaan pesawat berkapasitas besar. Penggunaan pesawat dengan kapasitas besar untuk rute domestik dapat menjadi salah satu metode yang dapat digunakan untuk mengurangi jumlah intensitas penerbangan tanpa harus mengurangi jumlah penumpang yang diangkut. Dengan begitu jika pemilihan penggunaan pesawat yang akan digunakan tepat maka kegiatan pun tidak akan terhambat dan tidak akan menyebabkan terlambatnya waktu penerbangan yang seharusnya. Intensitas penerbangan pada suatu bandara juga dapat berdampak

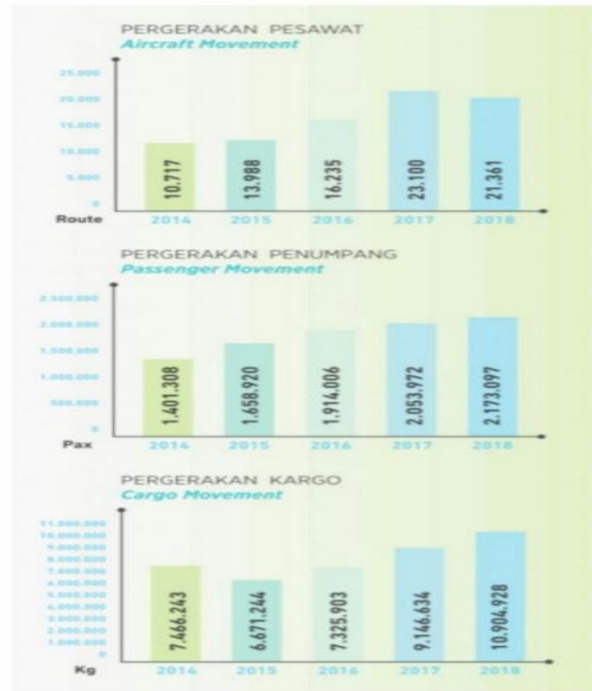
pada ketepatan waktu keberangkatan pesawat di bandara, apabila pesawat yang melakukan pergerakan semakin cepat dalam kegiatan waktunya maka pesawat juga akan lepas landas tepat pada waktunya tanpa mengalami keterlambatan ataupun hambatan (M. Iqbaal Rahmansyah dan Nahdalina, 2017).

Sumber daya manusia juga berpengaruh penting dalam manajemen Bandar udara. Sumber daya manusia yang memadai dan berkualitas semakin baik, maka efektivitas *on time performance* juga semakin tinggi. Namun sebaliknya jika sumber daya manusia dalam memajemen kegiatan di Bandar udara buruk maka efektivitas OTP (*on time performance*) juga akan buruk sehingga menyebabkan terjadinya tambahan waktu dalam memajemen hal tersebut sehingga dapat menyebabkan terjadinya keterlambatan dalam proses penerbangan pesawat di bandara.

Kapasitas *airside* dapat memengaruhi keterlambatan waktu keberangkatan pesawat udara dimana *airside* (sisi udara) adalah area bandara yang tertutup bagi publik sehingga untuk masuk ke area ini harus memiliki ijin khusus, dimana wilayahnya terdiri atas *runway*, *taxiway* dan *apron*. Kapasitas *airside* (sisi udara) merupakan faktor yang mempengaruhi ketepatan waktu dalam keberangkatan pesawat. Semakin lambat pergerakan pada bagian *airside* maka akan memperlambat kegiatan penerbangan sehingga mengakibatkan terjadinya *delay* pada pesawat di bandara.

Bandara Depati Amir merupakan satu-satunya bandara yang ada di Kabupaten Bangka. Menurut data tahun 2016 PT. Angkasa Pura II, bahwa saat ini Bandara Depati Amir melayani 7 maskapai penerbangan lokal, hal ini tentunya membuat PT. Angkasa Pura II (Persero) dituntut untuk dapat memberikan pelayanan akan maskapai penerbangan dengan tepat waktu yang tinggi, khususnya yang beroperasi di Bandara Depati Amir. Akan tetapi dalam aktifitas lalu lintas udara dan mempertimbangkan adanya hambatan yang kadang dialami di sisi darat maupun udara, maka keterlambatan pesawat sudah menjadi hal yang tidak dapat dihindarkan lagi.

**Gambar 1.1. Data Statistik Bandara**



Sumber : Bandara Depati Amir Bangka, 2021

Berdasarkan data gambar 1.1 di atas, jumlah pergerakan pesawat, penumpang, dan kargo terus mengalami peningkatan setiap tahunnya. Pada tahun 2014 pergerakan pesawat terus meningkat hingga tahun 2017 namun pada tahun 2018 mengalami penurunan sebanyak 2,2%. Pergerakan penumpang terus mengalami peningkatan dari tahun 2014-2018. Pergerakan kargo pada tahun 2014 mengalami penurunan menuju ke 2015, namun pada 2016 terus meningkat hingga 2018.

Dari data di atas dapat diangkat atau dijadikan formula dalam penelitian ini, sehingga penelitian ini sangat penting untuk dikaji, dimana Bandara Depati Amir Bangka memiliki potensi besar untuk dikembangkan di masa depan, mengingat dengan meningkatnya arus pergerakan pesawat, penumpang, *cargo*, dan pos di Bandara Depati Amir Bangka. Hal ini menimbulkan sebuah kekhawatiran bahwa semakin meningkatnya volume keberangkatan pesawat tanpa kualitas yang

memadai, maka proses keberangkatan akan menambah waktu sehingga menyebabkan terjadinya keterlambatan di terminal bandara.

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka penulis merasa tertarik untuk mengetahui lebih terperinci mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi penyebab terjadinya keterlambatan waktu keberangkatan pesawat udara sehingga penulis memutuskan untuk mengambil judul “**Analisis Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Penyebab Terjadinya Keterlambatan Waktu Keberangkatan Jasa Penerbangan Pesawat Udara (Studi Kasus Keterlambatan Keberangkatan Pesawat Udara di Bandara Depati Amir Bangka)**”.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Dari studi pendahuluan yang dilakukan, terindikasi adanya keterlambatan keberangkatan (*delay flight*) di Bandara Depati Amir Bangka, sehingga perlu dipelajari faktor-faktor apa saja yang memengaruhi penyebab terjadinya keterlambatan waktu keberangkatan pesawat di Bandara Depati Amir Bangka.

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

1. Apakah variabel intensitas penerbangan berpengaruh terhadap keterlambatan waktu keberangkatan pesawat di Bandara Depati Amir Bangka?
2. Apakah variabel sumber daya manusia berpengaruh terhadap keterlambatan waktu keberangkatan pesawat di Bandara Depati Amir Bangka?
3. Apakah variabel kapasitas *airside* berpengaruh terhadap keterlambatan waktu keberangkatan pesawat di Bandara Depati Amir Bangka?

## **1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian**

### **1.3.1 Tujuan Penelitian**

1. Untuk menganalisis pengaruh intensitas penerbangan terhadap keterlambatan waktu keberangkatan pesawat di Bandara Depati Amir Bangka.
2. Untuk menganalisis pengaruh sumber daya manusia terhadap keterlambatan waktu keberangkatan pesawat di Bandara Depati Amir Bangka.

3. Untuk menganalisis pengaruh kapasitas *airside* terhadap keterlambatan waktu keberangkatan pesawat di Bandara Depati Amir Bangka.

### **1.3.2 Kegunaan Penelitian**

Hasil penelitian ini diharapkan memberi manfaat bagi pihak-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**

Penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan yang bermanfaat bagi pembaca dan juga sebagai bahan penelitian lebih lanjut guna menambah pengetahuan, terutama permasalahan yang berkaitan dengan keterlambatan waktu keberangkatan pesawat di bandar udara serta dapat dijadikan sebagai referensi bagi taruna/taruni dan mahasiswa/mahasiswi Universitas Maritim Amni Semarang pada penelitian berikutnya.

#### **C. Bagi Instansi**

Penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai informasi sekaligus masukan untuk pihak manajemen Bandara Depati Amir Bangka sebagai bahan evaluasi dalam hal peningkatan persentasi keterlambatan waktu keberangkatan pesawat, 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, khususnya program studi transportasi guna menambah ilmu yang berkaitan dengan bidang

kedirgantaraan serta diharapkan dapat digunakan untuk menambah referensi sebagai bahan penelitian lanjutan yang lebih mendalam pada masa yang akan datang.

#### **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 I : PENDAHULUAN**

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

##### **BAB II : TINJAUAN PUSTAKA**

Bab ini membahas tentang pengertian keterlambatan waktu keberangkatan, intensitas penerbangan, sumber daya manusia, kapasitas *airside*, penelitian terdahulu, hipotesis serta kerangka pemikiran teoritis dan diagram alur penelitian.

##### **BAB III : METODOLOGI PENELITIAN**

Di dalam metodologi 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 IV : HASIL DAN PEMBAHASAN**

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

##### **BAB V : 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

Tahapan Pelaksanaan Kegiatan Penelitian/*Time Schedule*