

PERBEDAAN JUMLAH PENUMPANG ANTARA MASKAPAI GARUDA INDONESIA DENGAN MASKAPAI CHINA SOUTHERN RUTE CGK-TPE DI BANDARA INTERNASIONAL SOEKARNO-HATTA CENGKARENG PERIODE BULAN APRIL 2014 SAMPAI DENGAN JUNI 2014

Linawati¹⁾

¹⁾STTKD Yogyakarta

Abstrak

Persaingan antara perusahaan penerbangan pada saat ini mengalami perkembangan yang sangat pesat dan masing-masing perusahaan berusaha untuk menarik minat penumpang antara lain dengan memberikan fasilitas pelayanan yang prima agar Maskapai tersebut memiliki kepadatan penumpang yang maksimum. Tujuan penelitian ini adalah mengetahui perbedaan tingkat jumlah penumpang antara Maskapai Garuda Indonesia dengan Maskapai China Southern rute CGK-TPE di Bandara Internasional Soekarno-Hatta cengkareng, selama 3 bulan yaitu dari Bulan April 2014 sampai dengan Bulan Juni 2014.

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yaitu data yang diperoleh peneliti secara tidak langsung melalui media perantara (diperoleh dan dicatat melalui pihak lain). Metode yang digunakan untuk menganalisis data dalam penelitian ini adalah menggunakan persamaan uji t dua rata-rata untuk mengetahui perbedaan tingkat jumlah penumpang dengan menggunakan Microsoft Excel 2007.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pada Triwulan II yaitu Bulan April 2014 sampai dengan Juni 2014 dengan total tingkat jumlah penumpang Maskapai Garuda Indonesia adalah sebesar 7.238 sedangkan Maskapai China Southern adalah 7.968 penumpang dengan tingkat perbandingan 1: 1,101. Secara keseluruhan hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa H_0 ditolak dan H_1 diterima yaitu bahwa terdapat perbedaan yang signifikan pada tingkat jumlah penumpang rute Internasional CGK-TPE antara Maskapai Garuda Indonesia dan China Southern.

Kata kunci: Jumlah, Penumpang, Garuda Indonesia, China Southern, Uji t Dua Rata-Rata.

PENDAHULUAN

Pertumbuhan industri angkutan udara di Indonesia mengalami perkembangan yang pesat. Perkembangan ini terlihat dari meningkatnya kebutuhan pengguna jasa, akan jasa angkutan udara *charter* dan *regular* untuk melakukan perjalanan dari satu kota ke kota tujuan. Pertumbuhan industri penerbangan melonjak tajam dalam satu dekade terakhir ini di Indonesia. Sejumlah perusahaan penerbangan asing bersaing ketat merebut pasar domestik dan internasional. Penerbangan Internasional adalah bentuk penerbangan komersial dalam penerbangan sipil di mana keberangkatan dan kedatangan berada di negara yang berbeda.

Industri penerbangan Indonesia menapaki puncak kesuksesan pada tahun 2013, dengan potensi jumlah penduduk yang sangat besar yaitu mencapai 240 juta orang. Pertumbuhan penumpang pesawat naik signifikan setiap tahun yaitu mencapai 10 sampai dengan 15 persen. Berdasarkan data yang ada, pada tiga tahun terakhir terjadi peningkatan jumlah penumpang angkutan udara yang cukup signifikan setiap tahunnya. Pada 2011, total jumlah penumpang adalah 68,34 juta orang, yaitu penumpang domestik 60,19 juta orang dan internasional yaitu 8,15 juta orang. Prosentase pertumbuhan pada tahun 2011, yaitu sebesar 17,06 dengan rincian untuk penumpang domestik 16,27% dan Internasional adalah 23,24%. Total jumlah penumpang angkutan udara pada 2012 adalah sebanyak 81,35 juta, dengan rincian jumlah penumpang domestik 71,42 juta orang dan jumlah penumpang Internasional 9,93 juta orang. Prosentase pertumbuhan penumpang sebesar 19,03%, yaitu 18,64% domestik penumpang dan 21,91% penumpang internasional.

Tingginya tingkat pertumbuhan penumpang tersebut direspons perusahaan maskapai dengan ekspansi rute dan armada. Jumlah pesawat secara keseluruhan pada saat ini mencapai 811 unit, yaitu naik sebesar 8% dibandingkan tahun lalu yaitu sebanyak 754 unit, dengan kata lain bahwa trend permintaan penumpang pesawat selalu mengalami kenaikan setiap tahunnya. Persaingan bisnis yang semakin ketat sekarang ini menyebabkan banyak perusahaan yang terlibat dalam pemenuhan kebutuhan dan keinginan konsumen. Hal ini seakan menuntut setiap perusahaan harus menempatkan orientasi pada kepuasan pelanggan sebagai tujuan utama. Dewasa ini, semakin banyak perusahaan meyakini bahwa kunci utama untuk memenangkan persaingan adalah memberikan nilai (*value*) lebih kepada pelanggan melalui penyampaian produk dan jasa yang berkualitas dengan harga bersaing, sehingga suatu perusahaan harus membuat dirinya berbeda dengan para pesaingnya dengan memberikan nilai (*value*) tambah pada setiap pelayanan yang diberikan.

Menurut Kotler [4], keunggulan atas pesaing yang didapatkan dengan menyampaikan nilai pelanggan lebih besar, melalui harga yang lebih murah atau dengan menyediakan lebih banyak manfaat yang sesuai dengan penetapan harga yang lebih tinggi. Persaingan industri jasa transportasi udara di Indonesia sudah semakin kompleks dan tinggi. Persaingan antar maskapai penerbangan pun terjadi seiring dengan meningkatnya jumlah maskapai yang mengisi industri penerbangan dalam negeri yaitu dalam hal mempersiapkan pelayanan prima untuk mengantisipasi lonjakan jumlah penumpang yang semakin tahun tumbuh secara konsisten maka perusahaan penerbangan perlu mengetahui tingkat kepadatan penumpang setiap periode sebagai langkah antisipasi terhadap pertumbuhan jumlah penumpang sehingga pelayanan kepada penumpang dapat diberikan dengan baik. Oleh karena itu, peneliti tertarik untuk mengadakan penelitian tentang Perbedaan Jumlah Penumpang Antara Maskapai Garuda Indonesia Dengan Maskapai China Southern Rute CGK-TPE Di Bandara Internasional Soekarno-Hatta Cengkareng Periode bulan April 2014 sampai dengan Juni 2014. Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka rumusan masalah penelitian ini adalah: (1) Berapa perbedaan jumlah penumpang antara Maskapai Garuda Indonesia dan maskapai China Southern rute CGK-TPE untuk periode Bulan April 2014 sampai dengan Juni 2014? (2) Berapa perbedaan jumlah penumpang antara Maskapai Garuda Indonesia dan Maskapai China Southern rute CGK-TPE dengan perhitungan jumlah penumpang perbulan, dan pertriwulan? (3) Bagaimana jumlah penumpang antara Maskapai Garuda Indonesia dan Maskapai China Southern rute CGK-TPE dengan perhitungan jumlah penumpang perbulan, dan pertriwulan?

TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

Tinjauan Pustaka

Kementerian Perhubungan (Kemenhub) memperkirakan jumlah penumpang penerbangan tahun ini menembus angka 100 juta orang atau tumbuh 15% dibanding realisasi tahun lalu. Pertumbuhan penumpang tersebut mengharuskan adanya peningkatan keselamatan, kenyamanan, dan keamanan di sektor penerbangan. Menteri Perhubungan (Menhub) Mangindaan mengatakan, jumlah penumpang pada 2012 telah meningkat sekitar 19% dari sekitar 60 juta pada tahun 2011 menjadi 90 juta penumpang, sedangkan kontribusi terbesar jumlah penumpang masih didominasi dari Bandara Soekarno-Hatta yaitu sekitar 57 juta. Pertumbuhan jumlah penumpang tersebut juga mendorong pergerakan pesawat dari sekitar 566.000 pada 2011 menjadi di atas 684.000 pada 2012. Peningkatan jumlah pergerakan pesawat maupun penumpang menandakan terjadi pergeseran animo masyarakat yang sebelumnya menggunakan transportasi darat dan laut ke transportasi udara. Analisis tingkat kepadatan penumpang rute internasional di Bandara Soekarno-Hatta perlu dilakukan untuk dapat mengantisipasi pertumbuhan kepadatan penumpang di periode-periode mendatang.

Menurut penelitian Junaidi [3] tentang perbandingan rata-rata jumlah keberangkatan penumpang pada hari libur dan hari kerja di PT Metro Batavia Bandara Internasional Juanda Surabaya periode Bulan September 2011 sampai dengan Februari 2012, dengan hasil penelitian menunjukkan bahwa presentase jumlah penumpang pada hari libur tertinggi terjadi pada Bulan Oktober 2011 dengan

presentase 19,48%. Sedangkan untuk jumlah penumpang pada hari kerja tertinggi terjadi pada Bulan September 2011 presentase 26,61.

Hasnah (2009) meneliti tentang tingkat kenaikan penumpang Garuda Indonesia pada hari minggu dan hari lainnya di Bandara Internasional Adisutjipto Yogyakarta periode bulan Januari sampai dengan Desember 2008, dengan hasil tingkat kenaikan penumpang jumlah tertinggi terjadi pada bulan Juni 2008, sebesar 10,8% sedangkan jumlah kenaikan penumpang terendah sebesar 146 atau sebesar 5,8%.

Landasan Teori

Penelitian ini dilandasi oleh beberapa teori yaitu mengenai pengertian *passenger*, *passenger handling*, pengolahan data statistik dan data penumpang dari Maskapai Garuda Indonesia dan Maskapai China Shouterm.

Passenger (Penumpang Pesawat Udara)

Menurut Wikipedia, penumpang adalah seseorang yang hanya menumpang, baik itu pesawat, kereta api, bus, maupun jenis transportasi lainnya, tetapi tidak termasuk awak mengoperasikan dan melayani wahana tersebut. Menurut Martono [5], pengertian penumpang adalah orang yang melakukan perjalanan dengan pesawat udara dan tidak terdaftar sebagai awak pesawat udara yang bersangkutan. Penumpang bisa dikelompokkan dalam dua kelompok yaitu:

- a. Penumpang yang naik suatu mobil tanpa membayar, apakah dikemudikan oleh pengemudi atau anggota keluarga.
- b. Penumpang umum adalah penumpang yang ikut dalam perjalanan dalam suatu wahana dengan membayar. Wahana bisa berupa taksi, bus, kereta api, kapal ataupun pesawat terbang.

Pengertian penumpang di atas sangatlah luas sehingga dapat disimpulkan bahwa yang dimaksud dengan penumpang adalah seseorang (individu) atau satu perusahaan (kelompok) yang menggunakan jasa angkutan untuk suatu perjalanan tertentu dengan mengeluarkan sejumlah uang sebagai imbalan bagi pengangkut, atau dengan kata lain dapat didefinisikan bahwa seseorang yang telah membeli tiket, berarti orang yang melakukan perjalanan dengan menggunakan alat transportasi yang disediakan oleh pihak pengangkutan atau perusahaan niaga dan terikat kontrak dan persetujuan dengan pengangkut yang tertera di dalam tiket dengan pengangkut selama perjalanan.

Passenger Handling

Passenger handling adalah proses penanganan penumpang di stasiun keberangkatan atau asal, yaitu mulai dari saat penumpang berada di *departure section* sampai pada saat penumpang tiba di *arrival section*. *Departure section* terdiri dari proses *chek-in*, *document clearance*, *baggage handling*, *load and balance*, dan *boarding*. Sementara *arrival section* terdiri dari *baggage handling*, *lost and found* dan *document clearance*. Pemberian pelayanan yang maksimal pada penumpang, dapat dilakukan dengan menerapkan suatu sistem penanganan manusiawi kepada berbagai macam penumpang, baik secara fisik maupun mental. Menurut Supadjar (1995), pelayanan yang khusus ini dalam dunia penerbangan dikenal dengan istilah *special handling* yang terdiri dari:

- a. Penumpang *Very Important Person* (VIP), yaitu penumpang yang kedudukannya atau jabatannya dalam suatu pemerintahan menyebabkan perusahaan tersebut harus mendapat penanganan secara khusus.
- b. Penumpang *Commercial Important Person* (CIP), yaitu pejabat penting dalam suatu perusahaan besar dan terkenal, seperti direktur utama atau para direksi lainnya.
- c. Penumpang bayi (*infant*), yaitu anak-anak yang berusia di bawah dua tahun Penumpang bayi dalam menggunakan jasa angkutan udara harus ditemani oleh orang tua atau pengasuhnya. Penumpang bayi juga tidak mendapatkan tempat duduk dalam penerbangan dan wajib membayar

- tarif penerbangan sebesar 10% dari tarif penerbangan dewasa. Walaupun penumpang bayi tidak memiliki hak atas tempat duduk sendiri namun kepadanya dapat dipesankan tempat tidur khusus bayi, yang disebut *baby cottage* atau *baby cradle* untuk dapat dipergunakan selama penerbangan.
- d. Penumpang anak-anak (*children*), yaitu berusia antara 2-12 tahun yang melakukan perjalanan bersama orang tuanya, sedangkan pada penerbangan domestik di Indonesia adalah penumpang yang berusia 2-10 tahun. Sesuai dengan ketentuan yang baru untuk tiket murah (promo), tiket anak-anak sama dengan tiket dewasa, kecuali pada tiket normal dengan harga *subclasses* (M) anak-anak membayar 75%.
 - e. Penumpang *unaccompanied minor*, yaitu penumpang anak-anak yang melakukan perjalanan tanpa orang tua atau pengasuh. Namun pihak perusahaan penerbangan menyediakan jasa pengawalan bagi anak-anak yang bepergian sendiri yang di sebut *escort service* yang terdiri dari pramugari/pramugara dari perusahaan yang bersangkutan.
 - f. Penumpang orang sakit (*sick passenger*), yaitu penumpang yang tidak sehat jasmani/ rokhaninya dan atau mengidap satu penyakit tertentu. Demi kenyamanan dan keamanan penerbangan semua penumpang didalam penerbangan, pengangkutan orang sakit harus memenuhi syarat antara lain memiliki surat keterangan dokter, surat keterangan dari perusahaan penerbangan yang menyatakan bahwa penumpang tersebut masih mampu melakukan penerbangan.
 - g. Penumpang wanita hamil (*expectant mother*), dimana harus memiliki surat keterangan dokter berupa *medical clearance* yang harus ditandatangani dan disahkan oleh dokter dari lembaga kesehatan yang ditunjuk oleh perusahaan penerbangan terkait, minimal tujuh hari sebelum jadwal keberangkatan sedangkan *medical information form* juga berfungsi sebagai jaminan bahwa penumpang tersebut atau keluarganya bertanggung jawab akibat yang mungkin terjadi selama dalam penerbangan, termasuk resiko kematian.

Maskapai Penerbangan

Maskapai penerbangan atau *airlines* adalah perusahaan yang menyediakan layanan transportasi udara untuk perjalanan penumpang dan barang (Supadjar,1995). *Airlines* menyewa atau memiliki pesawat yang dapat digunakan untuk menyediakan layanan ini dan dapat membentuk kemitraan atau aliansi dengan maskapai lain untuk saling menguntungkan. Pada umumnya, perusahaan penerbangan diakui dengan sertifikat operasi udara atau lisensi yang dikeluarkan oleh badan penerbangan pemerintah setempat/ negara. Sebuah maskapai penerbangan dari perusahaan yang memiliki pesawat untuk membawa penumpang atau kargo, maskapai penerbangan dapat dikategorikan sebagai layanan antar, daerah, intra-kontinental, domestik, regional, atau internasional, dan dapat dioperasikan sebagai layanan terjadwal atau *charter*. Bagi Indonesia, maskapai penerbangan sangat dibutuhkan karena Indonesia merupakan negara kepulauan, apalagi maskapai penerbangan tersebut memiliki pelayanan bagus dan baik, misalnya harganya murah namun tidak murahan dari segi pelayanan, bisa dibeli secara *online* dan lain sebagainya, maka maskapai tersebut akan dilirik dan sangat disukai oleh konsumen yang sering bepergian. Menurut Damardjati (1995) Klasifikasi Maskapai Penerbangan berdasarkan *Aircraft Operator Certificate* (AOC) di bawah *Civil Aviation Safety Regulation* (CASR) 121 (lebih dari 30 tempat duduk penumpang atau kargo berjadwal) adalah sebagai berikut:

a. Kategori 1

Maskapai penerbangan yang sudah memenuhi persyaratan penerbangan sipil. Contoh maskapai penerbangan Indonesia yang termasuk dalam kategori 1 antara lain: Garuda Indonesia, Lion Air, Wings Air, Sriwijaya Air, Batavia Air, dan lain lain. Yang *basic* utamanya mengangkut penumpang, namun kategori 1 ini juga terdapat maskapai penerbangan yang mengangkut kargo, yaitu PT. Tri MG Intra Asia Airlines.

b. Kategori 2

Maskapai penerbangan yang sudah memenuhi persyaratan penerbangan sipil, namun masih ada beberapa persyaratan yang belum terpenuhi. Contoh maskapai penerbangan Indonesia yang

termasuk dalam kategori 2 ini antara lain: PT. Kartika Airlines yang mengangkut penumpang, sedangkan PT. Manunggal Air Service dan PT. Republic Express Airlines yang bergerak dalam pengangkutan kargo.

c. Kategori 3

Maskapai penerbangan yang sudah memenuhi persyaratan penerbangan sipil, namun masih ada beberapa persyarat yang belum terpenuhi, dan tingkat keselamatannya rendah. Di Indonesia terdapat 1 maskapai penerbangan dalam kategori ini tetapi tidak beroperasi untuk penerbangan. Maskapai tersebut adalah *Linus*.

Klasifikasi Maskapai Penerbangan berdasarkan *Aircraft Operator Certificate* (AOC) di bawah *Civil Aviation Safety Regulation* (CASR) 135 (pesawat berpenumpang kurang dari 20 orang atau pesawat *charter*) adalah sebagai berikut:

a. Kategori 1

Kategori 1 ini terdiri dari maskapai penerbangan Indonesia yang hanya mengangkut penumpang dan kargo dalam kategori *charter* atau borongan, yaitu *PT. Airfast* Indonesia.

b. Kategori 2

Kategori 2 ini terdiri dari maskapai penerbangan Indonesia yang beroperasi untuk umum (mengangkut penumpang berjadwal) yaitu *PT. Deraya Air Taxi* dan maskapai penerbangan yang pengoperasiannya untuk *carter* atau borongan yaitu *PT. Sky Aviation* dan *PT. SMAC*.

c. Kategori 3

Maskapai penerbangan yang termasuk kategori 3 ini tidak beroperasi, karena syarat penerbangan sipilnya belum terpenuhi semua, dan keselamatan untuk melakukan penerbangannya tdk dapat terjamin. Maskapai ini adalah *PT. Dirgantara Air Service*.

Bandar Udara

Bandar udara atau bandara/ pelabuhan udara merupakan sebuah fasilitas tempat pesawat terbang dapat lepas landas dan mendarat. Bandar udara yang paling sederhana minimal memiliki sebuah landas pacu namun bandara-bandara besar biasanya dilengkapi berbagai fasilitas lain, baik untuk operator layanan penerbangan maupun bagi penggunanya.

Menurut *Annex 14* dari ICAO (*Internasional Civil Aviation Organization*): bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat. Definisi bandar udara menurut PT. (Persero) Angkasa Pura adalah lapangan udara, termasuk segala bangunan dan peralatan yang merupakan kelengkapan minimal untuk menjamin tersedianya fasilitas bagi angkutan udara untuk masyarakat.

Kebijakan pengembangan bandar udara memerlukan beberapa pertimbangan, baik teknis, operasional, politis, dan ekonomi, serta keuangan.

- a. Pertimbangan teknis, meliputi peralatan yang dibutuhkan baik peralatan untuk penunjang bandar udara maupun peralatan penunjang penerbangan.
- b. Pertimbangan operasional, meliputi pertumbuhan permintaan penumpang (*growth in demand*).
- c. Pertimbangan politis, meliputi kondisi stabilitas negara yang sangat mempengaruhi pertumbuhan permintaan.
- d. Pertimbangan ekonomi dan keuangan, meliputi sumber pembiayaan pengembangan bandar udara, baik berupa pinjaman dari luar negeri maupun berasal dari dalam negeri, adanya pertumbuhan ekonomi per kapita penduduk yang pada gilirannya meningkatkan permintaan jasa angkutan udara.

Menurut Sistem Bandar Udara Nasional Indonesia (UU No. 15 tahun 1992 tentang penerbangan dan PP No: 71 tahun 1996 tentang kebandarudaraan), bandar udara dibagi menjadi 2 jenis, yaitu:

a. Bandar Udara Umum

Bandar udara jenis ini digunakan untuk melayani kepentingan umum, diselenggarakan oleh pemerintah atau badan usaha kebandarudaraan. Pelaksanaan kegiatan di bandar udara umum terdiri atas pelaksanaan fungsi pemerintahan, penyelenggaraan bandar udara dan badan hukum Indonesia, yang memberikan layanan lalu-lintas pesawat udara, penumpang, kargo dan pos.

b. Bandar Udara Khusus

Bandar udara jenis ini digunakan untuk melayani kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu, diselenggarakan oleh pengelola bandar udara khusus. Pengelolaan bandar udara khusus dapat dilakukan oleh pemerintah atau badan hukum Indonesia. Hal ini dapat dilakukan apabila bandar udara umum yang ada tidak dapat melayani karena keterbatasan kemampuan fasilitas yang tersedia, dan dipandang lebih efektif dan efisien secara ekonomis dan teknis operasional serta lebih menjamin keselamatan penerbangan, serta lokasinya harus berada di luar kawasan keselamatan operasi penerbangan bandar udara umum dan pangkalan udara (militer). Sebagai contoh yaitu Bandar Udara Lhok Sumawe (Aceh), dan Timika (Papua), yang dikelola perusahaan pertambangan, serta Pantau Perapat oleh perusahaan perkebunan. Pangkalan udara militer dapat disebutkan antara lain Abdulrachman Saleh (Malang), Iswahyudi (Madiun), Atang Sanjaya (Bogor), Sulaeman (Bandung), atau Wirasaba (Purwokerto).

Jenis layanan dan fasilitas bandar udara terbagi menjadi 3 jenis, yaitu:

- a. Layanan operasi utama dan fasilitas, berhubungan dengan jaminan keselamatan pesawat udara dan pengguna bandar udara. Hal-hal ini mencakup layanan pengawasan lalu-lintas udara di Bandar Udara untuk pendekatan (*approach*) dan pendaratan pesawat udara antara lain meliputi layanan meteorologi, layanan pemadaman api dan ambulan termasuk untuk pencarian dan pertolongan, serta pemeliharaan landas pacu dan bangunan.
- b. Penanganan di darat, yang berkaitan langsung dengan pesawat udara yang mencakup pembersihan, bongkar muat bagasi atau kargo, pengisian bahan bakar dan pemeriksaan teknis. Adapun kegiatan penanganan lainnya yaitu yang lebih banyak berkaitan dengan lalu lintas dan mencakup berbagai tingkatan proses layanan penumpang, bagasi atau kargo menuju terminal tertentu dan sampai di pesawat udara.
- c. Kegiatan komersial

Menurut Rigas Doganis (1992), kepemilikan bandar udara dibagi menjadi empat model kepemilikan bandar udara :

- a. Milik negara dengan pengendalian langsung oleh pemerintah (pusat atau daerah).
- b. Milik negara melalui penguasa bandar udara yang bekerja secara otonom.
- c. Milik campuran (negara dan swasta), yang dalam pelaksanaannya terpisah menurut sektor yang dikelola (misalnya, swasta memiliki dan mengelola terminal sedangkan sisi udara menjadi milik negara dan dioperasikan negara).
- d. Milik swasta, yang sangat dibatasi baik dalam jumlah maupun cakupan fungsinya, pada umumnya hanya berupa sisi udara kecil dan biasanya untuk penerbangan umum (*general aviation*) atau *aero club*.

Menurut Wells dan Young (2004), terdapat empat model pengelolaan bandar udara, yaitu:

- a. Pemerintahan kota (*Municipally Operated Airport*)
- b. Penguasa Pelabuhan Multiguna
- c. Penguasa Bandar Udara
- d. Bandar Udara Dioperasikan Negara

Hipotesis

Hipotesis yang diambil dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

H1: Terdapat perbedaan yang signifikan pada jumlah penumpang rute CGK-TPE antara Maskapai Garuda Indonesia dan Maskapai China Southern.

Ho: Tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada jumlah penumpang rute CGK-TPE antara Maskapai Garuda Indonesia dan Maskapai China Southern.

METODE PENELITIAN

Waktu dan Tempat Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan selama dua bulan, yaitu mulai tanggal 15 Maret 2014 sampai dengan 15 Mei 2014. Persiapan awal dan observasi dilaksanakan pada Bulan Maret 2014, selanjutnya pada Bulan April dilakukan dokumentasi data total *departure summary flight traffic report* pada Maskapai Garuda Indonesia dan Maskapai China Southern rute CGK-TPE di Bandara Internasional Soekarno-Hatta.

Tempat pelaksanaan penelitian ini adalah di PT. Gapura Angkasa Bandara Internasional Soekarno-Hatta Jakarta, lokasi tersebut dipilih karena PT. Gapura Angkasa merupakan perusahaan *ground handling* yang melayani rute penerbangan Internasional pada Maskapai Garuda Indonesia dan Maskapai China Southern.

Obyek Penelitian

Penelitian ini dilakukan pada Maskapai Garuda Indonesia dan Maskapai China Southern *Branch Office* Jakarta. Hal ini didasarkan pada pertimbangan bahwa maskapai tersebut merupakan maskapai penerbangan yang melayani rute Jakarta menuju Taipei menggunakan Pesawat *Boieng 737-800*.

Data Penelitian

Penelitian ini menggunakan data sekunder. Data sekunder merupakan sumber data penelitian yang diperoleh peneliti secara tidak langsung melalui media perantara (diperoleh dan dicatat oleh pihak lain). Data sekunder umumnya berupa bukti, catatan atau laporan historis yang telah tersusun dalam arsip (data dokumenter) yang dipublikasikan dan yang tidak dipublikasikan. Data sekunder dalam penelitian ini diperoleh dari *monthly report* yang berisi tentang data penumpang, pada penerbangan dari Jakarta menuju Taipei di Maskapai Garuda Indonesia dan Maskapai China Southern.

Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Dokumentasi

Menurut Arikunto [1], metode dokumentasi yaitu mencari data mengenai hal-hal atau variabel yang berupa catatan, transkrip, buku, surat kabar, majalah, prasasti, notulen rapat, agenda dan sebagainya. Metode dokumentasi memiliki beberapa kebaikan dibandingkan dengan metode lain, diantaranya adalah metode ini menghemat waktu karena dapat dilihat secara langsung sekaligus mencatatnya, tidak perlu pengantar orang lain, tidak menimbulkan kecurigaan dan dapat mengetahui hata yang berlaku. Teknik dokumentasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah untuk mencatat arsip maupun dokumen yang ada pada *monthly report* PT. Gapura Angkasa mengenai data jumlah penumpang Maskapai Garuda dan Maskapai China Southern dengan penerbangan rute Jakarta menuju Taipei.

2. Observasi

Observasi merupakan salah satu teknik pengumpulan data yang tidak hanya mengukur sikap dari responden (wawancara dan angket) namun juga dapat digunakan untuk merekam berbagai fenomena

yang terjadi (situasi, kondisi), teknik ini digunakan apabila penelitian ditujukan untuk mempelajari perilaku manusia, proses kerja, gejala-gejala alam dan dilakukan pada responden yang tidak terlalu besar [9]. Metode observasi dilakukan peneliti melalui pengamatan secara langsung pada objek penelitian yang terdapat di PT. Garuda Indonesia untuk memberikan gambaran yang sesungguhnya dari obyek yang diteliti.

3. Studi Pustaka

Data melalui studi pustaka diperoleh dari buku atau pustaka yang berisi referensi-referensi yang diperlukan dalam penelitian, yaitu dengan mempelajari literatur dan referensi yang relevan dengan penelitian ini, sehingga mendapat data yang dapat digunakan sebagai landasan dalam membahas masalah yang diketengahkan.

Langkah Penelitian

Langkah-langkah yang digunakan adalah :

1. Pengumpulan data dari *Report Airlines Journal* berbentuk data penumpang Bulan April sampai dengan Juni 2014 pada Maskapai Garuda Indonesia dan Maskapai China Southern rute CGK-TPE di Bandar Udara Soekarno-Hatta Cengkareng.
2. Memasukkan data yang sudah didapat tersebut ke dalam aplikasi pengolah data *Microsoft Excel*.
3. Menganalisis perbedaan jumlah penumpang rute CGK-TPE dengan program *Microsoft Excel*.
4. Melakukan pembahasan dan uji hipotesis sehingga didapatkan hasil yang tepat untuk dijadikan sebagai data pembantu dalam mengambil kesimpulan.

Analisis Statistik

Metode yang digunakan untuk menganalisis data dalam penelitian ini adalah menggunakan persamaan dua rata-rata untuk mengetahui perbedaan rata-rata jumlah penumpang Maskapai Garuda Indonesia dan Maskapai China Southern dengan rute Jakarta menuju Taipei. Perhitungan persamaan dua rata-rata dilakukan dengan menggunakan Program *Microsoft Excel 2007*.

Adapun rumus uji hipotesis dengan uji t dua rata-rata adalah seperti pada Persamaan 1 berikut:

$$t = \frac{\bar{X}_1 - \bar{X}_2}{\sqrt{\frac{(n_1 - 1)S_1^2 + (n_2 - 1)S_2^2}{n_1 + n_2 - 2} \left(\frac{1}{n_1} + \frac{1}{n_2} \right)}} \quad \dots\dots(1)$$

Keterangan:

\bar{X}_1 = Rata-rata nilai X_1

\bar{X}_2 = Rata-rata nilai X_2

n_1 = Jumlah data variabel 1

n_2 = Jumlah data variabel 2

s_1 = Srandart deviasi variabel 1

s_2 = Standart deviasi variabel 2

HASIL DAN PEMBAHASAN

Deskripsi Data Penelitian

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan menyalurkan data dari *departure*

monthly report Penerbangan Maskapai Garuda Indonesia GA 852 tujuan taipei dan *departure monthly report* penerbangan Maskapai China Southern CZ 3028 tujuan Taipei periode triwulan II (Bulan April sampai dengan Juni 2014) di PT. Gapura Angkasa Cabang Bandara Internasional Soekarna-Hatta. Seluruh data yang diperoleh kemudian dipisahkan perbulan dan triwulan sehingga memudahkan peneliti dalam mengelompokkan data untuk dianalisis.

Berdasarkan hasil analisis data yang dikelompokkan perbulan dan triwulan maka dapat diidentifikasi total jumlah penumpang pada masing-masing Maskapai yaitu Maskapai Garuda Indonesia dan MaskapaiChina Southern berdasarkan kelas penerbangan yang disediakan pada penerbangan dari jakarta menuju Taipei seperti terlihat pada Tabel 1 berikut ini.

Tabel 1. Jumlah Penumpang CGK-TPE Maskapai Garuda Indonesia Triwulan II Bulan April 2014 sampai dengan Juni 2014

TGL	BULAN APRIL			BULAN MEI			BULAN JUNI		
	C	Y	Total	C	Y	Total	C	Y	Total
1	8	70	78	3	78	81	7	78	85
2	6	67	73	5	60	65	5	86	91
3	4	80	84	4	98	102	3	43	46
4	5	90	95	6	126	132	3	76	79
5	2	100	102	7	78	85	5	70	75
6	5	98	103	3	67	70	4	56	60
7	0	120	120	4	64	68	0	66	87
8	2	78	80	5	80	85	4	74	78
9	5	87	92	4	68	72	6	60	66
10	3	70	73	3	59	62	3	63	66
11	6	86	92	1	67	68	7	85	92
12	3	90	93	3	77	80	5	59	64
13	1	89	90	2	75	77	3	67	70
14	6	56	62	0	55	55	6	70	76
15	3	69	72	6	83	89	4	86	90
16	2	80	82	1	70	71	4	69	73
17	8	56	64	3	89	92	5	54	79
18	3	65	68	4	67	71	3	81	84
19	6	60	66	1	88	89	4	75	79
20	5	78	83	0	54	54	1	78	79
21	7	88	95	7	67	74	5	79	84
22	2	75	77	6	80	86	6	99	105
23	5	67	72	3	69	72	0	105	105
24	6	46	52	5	77	82	4	97	101
25	7	67	74	1	90	78	0	87	87
26	4	70	74	2	96	98	5	57	62
27	6	75	81	5	66	71	3	55	100
28	0	79	79	1	59	60	4	66	70
29	2	67	69	0	96	96	0	75	96
30	1	43	44	2	65	67	1	60	90
31				0	65	65			
JUMLAH	123	2266	2389	97	2333	2430	110	2176	2419

Interpretasi dari data *monthly report* penerbangan CGK-TPE Maskapai Garuda Indonesia di Bandara Internasional Soekarno-Hatta seperti terlihat pada Tabel 1 adalah sebagai berikut :

1. Total jumlah penumpang Maskapai Garuda Indonesia dengan rute internasional CGK-TPE pada Bulan April 2014 adalah sebesar 2.389 penumpang, yang terdiri dari 123 penumpang *business class* dan 2.266 penumpang *economy class*. Pada Bulan Mei, jumlah penumpang mencapai 2.430 penumpang yang terdiri dari 97 penumpang *business class* dan 2.333 penumpang *economy class*. Pada Bulan Juni jumlah penumpang mencapai 2.419, yang terdiri dari 110 penumpang *business class* dan 2.176 penumpang *economy class*. Hasil ini menunjukkan bahwa terdapat peningkatan total jumlah penumpang Maskapai Garuda Indonesia rute CGK-TPE dari Bulan April sampai dengan bulan Juni 2014 sebesar 7.238 penumpang.
2. Jumlah penumpang Maskapai Garuda Indonesia rute CGK-TPE pada Bulan April sampai dengan Juni 2014 menunjukkan bahwa jumlah keterisian kursi (*seat load factor*) cenderung mengalami peningkatan pada Hari Sabtu, Minggu dan Senin. Hal ini ditunjukkan dengan maksimum *seat load factor* pada Bulan April sebanyak 120 penumpang pada Hari Senin atau 74% dari total jumlah *seat* yang tersedia (012C/150Y). Pada Bulan Mei, maksimum *seat load factor* adalah 81% atau sebanyak 132 penumpang Pada Hari Minggu, sedangkan pada Bulan Juni maksimum *seat load factor* adalah 65% atau sebanyak 105 penumpang pada Hari Sabtu Minggu dan Senin.

Tabel 2. Jumlah Penumpang CGK-TPE Maskapai China Southern Triwulan II
Bulan April 2014 sampai dengan Juni 2014

TGL	BULAN APRIL			BULAN MEI			BULAN JUNI		
	C	Y	Total	C	Y	Total	C	Y	Total
1	5	90	95	3	99	102	6	89	95
2	5	89	94	5	110	115	4	99	103
3	7	100	107	3	100	103	4	78	82
4	8	78	86	7	90	97	3	69	72
5	6	80	86	7	80	87	8	64	72
6	2	87	89	8	78	86	4	77	81
7	4	99	103	9	80	89	9	100	109
8	5	67	72	5	95	100	6	87	93
9	7	77	84	5	70	75	1	70	71
10	4	86	90	6	103	109	7	76	83
11	5	82	87	3	90	93	5	95	100
12	2	89	91	4	80	84	6	86	92
13	1	66	67	6	67	73	0	64	64
14	4	90	94	4	54	58	6	107	113
15	5	78	83	6	75	81	8	98	106
16	4	68	72	5	55	60	6	79	85
17	6	88	94	0	89	89	5	99	104
18	3	56	59	3	99	102	7	70	77
19	3	65	68	5	103	108	6	89	95
20	3	77	80	4	80	84	6	93	99
21	4	76	80	5	76	81	5	89	94
22	3	56	59	2	69	71	6	78	84
23	4	68	72	7	87	94	4	96	100
24	3	60	63	5	77	82	4	81	85
25	1	77	78	6	88	94	7	69	76
26	1	102	103	2	90	92	5	88	93
27	6	126	132	5	76	81	5	78	83
28	5	70	75	3	56	59	4	108	112
29	3	75	78	0	86	86	7	102	109
30	7	90	97	2	92	94	10	89	99
31				0	70	70			
JUMLAH	126	2412	2538	135	2564	2699	164	2567	2731

Interpetasi dari data *monthly report* penerbangan CGK-TPE Maskapai China Southern di Bandara Internasional Soekarno-Hatta seperti terlihat pada Tabel 2 adalah sebagai berikut :

1. Total jumlah penumpang Maskapai China Southern dengan rute Internasional CGK-TPE pada Bulan April 2014 adalah sebesar 2.538 penumpang, yang terdiri dari 126 penumpang *business class* dan 2.412 penumpang *economy class*. Pada Bulan Mei, jumlah penumpang mencapai 2.699 penumpang yang terdiri dari 135 penumpang *business class* dan 2.564 penumpang *economy class*. Pada Bulan Juni jumlah penumpang mencapai 2.731 penumpang yang terdiri dari 164 penumpang *business class* dan 2.567 penumpang *economy class*. Hasil ini menunjukkan bahwa terdapat peningkatan total jumlah penumpang Maskapai China Southern rute CGK-TPE dari Bulan April sampai dengan Bulan Juni 2014 sebesar 7.968 penumpang.
2. Jumlah penumpang Maskapai China Southern rute CGK-TPE pada Bulan April sampai dengan Juni 2014 menunjukkan bahwa jumlah keterisian kursi (*seat load factor*) cenderung mengalami peningkatan pada Hari Sabtu, Minggu dan Senin. Hal ini ditunjukkan dengan maksimum *seat load factor* pada Bulan April sebanyak 132 penumpang pada hari Minggu atau 81% dari total jumlah *seat* yang tersedia (012C/150Y). Pada Bulan Mei maksimum *seat load factor* adalah sebanyak 71% atau sebanyak 115 penumpang pada Hari Senin, sedangkan pada Bulan Juni maksimum *seat load factor* adalah 70% atau sebanyak 113 penumpang pada Hari Sabtu.

HASIL PENGUJIAN HIPOTESIS DAN PEMBAHASAN

Pengujian Hipotesis

Pengujian hipotesis dengan perhitungan analisis *t-test: two sample assuming equal variances* yang telah dilakukan dengan Program *Microsoft Excel 2007* menunjukkan hasil sebagai berikut.

Tabel 3. Hasil *t-Test: Two-Sample Assuming Equal Variances* Jumlah Penumpang Maskapai Garuda Indonesia dan Maskapai China Southern Bulan April 2014

	GA	CZ
Mean	79.68966	84.24138
Variance	252.7217	250.1182
Observations	29	29
Pooled Variance	251.42	
Hypothesized Difference	Mean	0
Df	56	
t Stat	-1.0931	
P(T<=t) one-tail	0.139515	
t Critical one-tail	1.672522	
P(T<=t) two-tail	0.27903	
t Critical two-tail	2.003241	

Analisis dan interpretasi data pada Tabel 3 adalah sebagai berikut :

1. Perbedaan rata-rata jumlah penumpang Maskapai Garuda Indonesia 80 penumpang dan Maskapai China Southern 84 penumpang pada rute CGK-TPE pada Bulan April 2014 dan menunjukkan perbandingan 1:1,05.
2. Nilai t Stat (-1.0931) > nilai t Critical two-tail (2.003241). Hasil ini menunjukkan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan antara jumlah penumpang Maskapai Garuda Indonesia dan Maskapai China Southern pada rute CGK-TPE pada Bulan April 2014.
3. Nilai $P(T \leq t)$ two-tail = 0.27903 atau lebih besar dari tingkat signifikansi alfa 0,05. Hasil ini menunjukkan terdapat perbedaan yang signifikan antara jumlah penumpang Maskapai Garuda Indonesia dan Maskapai China Southern pada rute CGK-TPE pada Bulan April 2014, sehingga hipotesis 1 yang menyatakan terdapat perbedaan yang signifikan pada perbedaan jumlah penumpang rute Internasional CGK-TPE antara Maskapai Garuda Indonesia dan Maskapai China Southern.

Tabel 4. Hasil *t-Test: Two-Sample Assuming Equal Variances* Jumlah Penumpang Maskapai Garuda Indonesia dan Maskapai China Southern Bulan Mei 2014

	GA	CZ
Mean	77.86667	86.56667
Variance	257.9126	209.0126
Observations	30	30
Pooled Variance	233.4626	
Hypothesized Mean Difference	0	
Df	58	
t Stat	-2.20524	
P(T<=t) one-tail	0.015708	
t Critical one-tail	1.671553	
P(T<=t) two-tail	0.031415	
t Critical two-tail	2.001717	

Analisis dan interpretasi data pada Tabel 4 adalah sebagai berikut :

1. Perbedaan rata-rata jumlah penumpang Maskapai Garuda Indonesia adalah 77 penumpang dan maskapai China Southern adalah 86 penumpang pada rute CGK-TPE pada Bulan Mei 2014 sehingga menunjukkan perbandingan 1:1,11.
2. Nilai t Stat (-2.20524) > nilai t Critical two-tail (2.001717). Hasil ini menunjukkan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan antara jumlah penumpang Maskapai Garuda Indonesia dan Maskapai China Southern pada rute CGK-TPE pada Bulan Mei 2014.
3. Nilai $P(T \leq t)$ two-tail = 0.031415 atau lebih kecil dari tingkat signifikansi alfa 0,05. Hasil ini menunjukkan terdapat perbedaan yang signifikan antara jumlah penumpang Maskapai Garuda Indonesia dan Maskapai China Southern pada rute CGK-TPE pada Bulan Mei 2014, sehingga hipotesis 1 yang menyatakan terdapat perbedaan yang signifikan pada perbedaan jumlah penumpang rute Internasional CGK-TPE antara Maskapai Garuda Indonesia dan maskapai China Southern.

Tabel 5. Hasil *t-Test: Two-Sample Assuming Equal Variances* Jumlah Penumpang Maskapai Garuda Indonesia dan Maaskapai China Southern Bulan Juni 2014

	GA	CZ
Mean	80.48276	90.89655
Variance	205.7586	183.4532
Observations	29	29
Pooled Variance	194.6059	
Hypothesized Mean Difference	0	
Df	56	
t Stat	-2.84259	
P(T<=t) one-tail	0.003116	
t Critical one-tail	1.672522	
P(T<=t) two-tail	0.006233	
t Critical two-tail	2.003241	

Analisis dan interpretasi data pada Tabel 5 adalah sebagai berikut :

1. Perbedaan rata-rata jumlah penumpang Maskapai Garuda Indonesia adalah 80 penumpang dan Maskapai China Southern adalah 90 penumpang pada rute CGK-TPE pada Bulan Juni 2014 sehingga menunjukkan perbandingan 1:1,125.
2. Nilai t Stat (-2.84259) > nilai t Critical two-tail (2.003241). Hasil ini menunjukkan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan antara jumlah penumpang Maskapai Garuda Indonesia dan Maskapai China Southern pada rute CGK-TPE pada Bulan Juni 2014.
3. Nilai P(T<=t) two-tail = 0.006233 atau lebih kecil dari tingkat signifikansi alfa 0,05. Hasil ini menunjukkan terdapat perbedaan yang signifikan antara jumlah penumpang Maskapai Garuda Indonesia dan Maskapai China Southern pada rute CGK-TPE pada Bulan Juni 2014, sehingga hipotesis 1 yang menyatakan terdapat perbedaan yang signifikan pada perbedaan jumlah penumpang rute Internasional CGK-TPE antara Maskapai Garuda Indonesia dan Maskapai China Southern.

Tabel 6. Hasil *t-Test: Two-Sample Assuming Equal Variances* Jumlah Penumpang Maskapai Garuda Indonesia dan Maskapai China Southern Triwulan II Tahun 2014

	GA	CZ
Mean	79.4111	87.4778
Variance	229.863	215.016
Observations	90	90
Pooled Variance	222.44	
Hypothesized Mean Difference	0	
Df	178	
t Stat	-3.6282	
P(T<=t) one-tail	0.00019	

t Critical one-tail	1.65346	
P(T<=t) two-tail	0.00037	
t Critical two-tail	1.97338	

Analisis dan interpretasi data pada tabel 4.6 adalah sebagai berikut :

1. Perbedaan rata-rata jumlah penumpang Maskapai Garuda Indonesia 79 penumpang dan Maskapai China Southern 87 penumpang pada rute CGK-TPE pada Triwulan II Bulan April sampai dengan Juni 2014 menunjukkan perbandingan 1:1,101.
2. Nilai t Stat (-3.6282) > nilai t Critical two-tail (1.97338). Hasil ini menunjukkan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan antara jumlah penumpang Maskapai Garuda Indonesia dan Maskapai China Southern pada rute CGK-TPE pada Triwulan II Bulan April sampai dengan Juni 2014.
3. Nilai P(T<=t) two-tail = 0.00037 atau lebih kecil dari tingkat signifikansi alfa 0,05. Hasil ini menunjukkan terdapat perbedaan yang signifikan antara jumlah penumpang Maskapai Garuda Indonesia dan Maskapai China Southern pada rute CGK-TPE pada Triwulan II yaitu Bulan April sampai dengan Juni 2014. sehingga hipotesis 1 yang menyatakan terdapat perbedaan yang signifikan pada perbedaan jumlah penumpang rute Internasional CGK-TPE antara Maskapai Garuda Indonesia dan China Southern.

PEMBAHASAN

Penelitian ini ditujukan untuk menguji perbedaan jumlah penumpang Maskapai Garuda Indonesia dan Maskapai China Southern pada rute CGK-TPE di Bandara Internasional Soekarna-Hatta pada Bulan April sampai dengan Juni 2014. Hasil pengujian hipotesis dengan perhitungan *t-Test: two sample assuming equal variances* menggunakan Program *Microsoft Excel* 2007 seperti terlihat pada Tabel 4.7 berikut ini.

Tabel 7. Perbedaan Jumlah Penumpang antara Maskapai Garuda Indonesia dan Maskapai China Southern Rute CGK-TPE Triwulan II Tahun 2014

Bulan	GA	CZ	perbedaan	perbandingan
April	2389	2538	149	1 : 1,05
Mei	2430	2699	269	1 : 1,11
Juni	2419	2731	312	1 : 1,125
Total	7238	7968	730	1 : 1,101

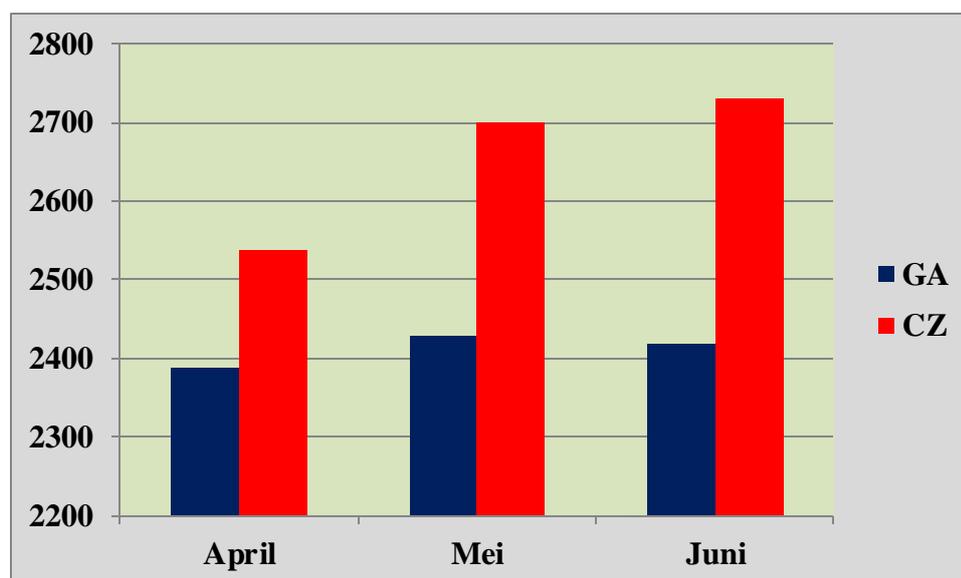
Perbedaan jumlah Penumpang antara Maskapai Garuda Indonesia dan Maskapai China Southern pada Triwulan II Bulan April sampai dengan Juni 2014 pada Tabel 7 menunjukkan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan antar jumlah penumpang Maskapai Garuda Indonesia dan Maskapai China Southern pada rute CGK-TPE. Hasil ini menunjukkan bahwa pada Bulan April 2014, jumlah penumpang Maskapai Garuda Indonesia yaitu sebanyak 2.389 penumpang atau sedikit lebih rendah dari jumlah penumpang Maskapai China Southern pada bulan yang sama yaitu sebesar 2.538 penumpang dengan tingkat perbandingan 1 : 1,05.

Pada bulan Mei, jumlah penumpang Maskapai Garuda Indonesia adalah sebanyak 2.430 atau lebih rendah dari jumlah penumpang Maskapai China Southern pada bulan yang sama yaitu sebesar

2.699 dengan tingkat perbandingan 1 : 1,11. Pada Bulan Juni, jumlah penumpang Maskapai Garuda Indonesia adalah sebanyak 2.419 atau lebih rendah dari jumlah penumpang Maskapai China Southern pada bulan yang sama yaitu sebesar 2.731 dengan tingkat perbandingan 1 : 1,125.

Secara keseluruhan pada Triwulan II yaitu Bulan April sampai dengan Juni 2014, total jumlah penumpang Maskapai Garuda Indonesia adalah sebesar 7.238 atau berada dibawah total jumlah penumpang Maskapai China Southern yaitu sebesar 7.968. Hasil ini menunjukkan bahwa jumlah penumpang Maskapai Garuda Indonesia lebih rendah dari jumlah penumpang Maskapai China Southern rute CGK-TPE pada periode Bulan April sampai dengan Juni 2014 di Bandara Internasional Soekarno-Hatta dengan tingkat perbandingan 1 : 1,01.

Hasil ini juga menunjukkan bahwa terdapat kenaikan jumlah penumpang Maskapai Garuda Indonesia dari Bulan April sampai dengan Mei 2014 yaitu sebanyak 41 penumpang, dan terjadi sedikit penurunan jumlah penumpang pada Bulan Juni 2014 yaitu sebanyak 11 penumpang. Jumlah penumpang pada Maskapai China Southern mengalami kenaikan dari Bulan April sampai dengan Juni 2014 yaitu sebanyak 193 penumpang. Hasil tersebut menunjukkan bahwa perbedaan total jumlah penumpang pada periode Bulan April sampai dengan Mei 2014 antara Maskapai Garuda Indonesia dan Maskapai China Southern rute CGK-TPE di Bandara Internasional Soekarno-Hatta adalah sebanyak 730 seperti ditunjukkan pada Gambar 1 berikut ini.



Gambar 1. Perbedaan Jumlah Penumpang Antara Maskapai Garuda Indonesia dan Maskapai China Southern Rute CGK-TPE Triwulan II Bulan April 2014 sampai dengan Juni 2014

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis data dan uji hipotesis yang telah dilakukan mengenai “Perbedaan Jumlah Penumpang Antara Maskapai Garuda Indonesia Dengan Maskapai China Southern Rute CGK-TPE Di Bandara Internasional Soekarno-Hatta, Cengkareng periode Bulan April 2014 Sampai Dengan Juni 2014”, maka dapat dikemukakan beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Perbulan

Hasil analisis data pada Bulan April 2014 dengan perhitungan analisis *t-test: two sample assuming equal variances* yang telah dilakukan dengan Program *Microsoft Excel 2007* menunjukkan

bahwa nilai t Stat (1.0931) lebih kecil dari nilai t Critical two-tail (2.003241) dengan signifikansi $P(T \leq t)$ two-tail sebesar 0.27903 atau lebih besar dari tingkat signifikansi alfa 0,05 yang menunjukkan hipotesis 1 ditolak yaitu bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara jumlah penumpang Maskapai Garuda Indonesia dan Maskapai China Southern pada rute CGK-TPE pada Bulan April 2014. Pada Bulan Mei nilai t Stat (2.20524) lebih besar dari nilai t Critical two-tail (2.001717) dengan signifikansi $P(T \leq t)$ two-tail sebesar 0.031415 atau lebih kecil dari tingkat signifikansi alfa 0,05 yang menunjukkan bahwa hipotesis 1 diterima yaitu terdapat perbedaan yang signifikan antara jumlah penumpang Maskapai Garuda Indonesia dan Maskapai China Southern pada rute CGK-TPE pada Bulan Mei 2014. Pada Bulan Juni, nilai t Stat (-2.84259) lebih besar dari nilai t Critical two-tail (2.003241) dengan signifikansi $P(T \leq t)$ two-tail sebesar 0.006233 atau lebih kecil dari tingkat signifikansi alfa 0,05 yang menunjukkan bahwa hipotesis 1 diterima yaitu terdapat perbedaan yang signifikan antara jumlah penumpang Maskapai Garuda Indonesia dan Maskapai China Southern pada rute CGK-TPE pada Bulan Juni 2014.

2. Triwulan II (Bulan April Sampai Dengan Juni 2014)

Hasil analisis data dengan perhitungan analisis t -test:two sample assuming equal variances dengan Program Microsoft Excel 2007 juga menunjukkan bahwa pada periode triwulan II yaitu Bulan April sampai dengan Juni 2014 nilai t Stat (-3.6282) lebih besar nilai t Critical two-tail (1.97338) dengan signifikansi $P(T \leq t)$ two-tail sebesar 0.00037 atau lebih kecil dari tingkat signifikansi alfa 0,05. Hasil ini menunjukkan bahwa hipotesis 1 diterima yaitu terdapat perbedaan yang signifikan antara jumlah penumpang Maskapai Garuda Indonesia dan Maskapai China Southern pada rute CGK-TPE pada Triwulan II yaitu Bulan April sampai dengan Juni 2014.

Hasil analisis data dengan Program Microsoft Excel 2007 menunjukkan bahwa pada Bulan April 2014 jumlah penumpang Maskapai Garuda Indonesia adalah sebanyak 2.389 atau sedikit lebih rendah dari jumlah penumpang Maskapai China Southern pada bulan yang sama yaitu sebesar 2.538 penumpang dengan tingkat perbandingan 1 : 1,05. Pada Bulan Mei, jumlah penumpang Maskapai Garuda Indonesia adalah sebanyak 2.430 atau lebih rendah dari jumlah penumpang Maskapai China Southern pada Bulan yang sama yaitu sebesar 2.699 dengan tingkat perbandingan 1 : 1,11. Pada Bulan Juni jumlah penumpang Maskapai Garuda Indonesia adalah sebanyak 2.419 penumpang atau lebih rendah dari jumlah penumpang Maskapai China Southern pada Bulan yang sama sebesar 2.731 penumpang dengan tingkat perbandingan 1 : 1,125. Secara keseluruhan, pada Triwulan II yaitu Bulan April sampai dengan Juni 2014, total jumlah penumpang Maskapai Garuda Indonesia adalah sebesar 7.238 penumpang atau berada di bawah total jumlah penumpang Maskapai China Southern yaitu sebesar 7.968. Hasil ini menunjukkan bahwa jumlah penumpang Maskapai Garuda Indonesia lebih rendah dari jumlah penumpang Maskapai China Southern rute CGK-TPE pada periode Bulan April sampai dengan Juni 2014 di Bandara Internasional Soekarno-Hatta dengan tingkat perbandingan 1 : 1,01.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] S. Arikunto, *Ground Handling Opration, Devinisi Pelayanan Penumpang dan Bagasi*, Jakarta: PT. Gapura Angkasa, 1998.
- [2] T. Hasnah, "Tingkat Kenaikan Penumpang Garuda Indonesia Pada Hari Minggu Dan Hari Lainnya di Bandara Internasional Adisutjipto Yogyakarta Periode Bulan Januari Sampai Dengan Desember 2008," Tugas Akhir, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan, Yogyakarta, 2009.
- [3] S. Junaidi, "Perbandingan Rata-Rata Jumlah Keberangkatan Penumpang Pada Hari Libur dan Hari Kerja di PT. Metro Batavia Bandara Internasional Juanda Surabaya Periode Bulan September 2011 Sampai Dengan Februari 2012," Tugas Akhir, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan, Yogyakarta, 2012.
- [4] P. Kotler, *Marketing Manajemen, Manajemen Pemasaran Analisis Perencanaan Implementasi*, Jakarta: PT. Prenhallindo, 1997.
- [5] H.K. Martono, *Passanger Handling*, Jakarta: Harian Seputar Indonesia, 2007.
- [6] H.K. Martono, *Pengantar hukum Udara Nasional dan Internasional*, Bagian Pertama, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2007.
- [7] H.K. Martono, *Kamus Hukum dan Regulasi Penerbangan*, Edisi Pertama, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2007.
- [8] H. Martono, *Hukum Penerbangan berdasarkan UURI No. 1 Tahun 2009*, Bagian Pertama, Bandung: Mandar Maju, 2009
- [9] U. Sekaran, U, *Metodologi Penelitian Untuk Bisnis*. Jilid 2. Edisi 4. Jakarta: Selemba Empat.