

# ANALISIS HUBUNGAN ANTARA KETERLAMBATAN AKIBAT *AIRPORT FACILITIES* TERHADAP *TOTAL FLIGHT DEPART* PESAWAT GARUDA INDONESIA DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL SOEKARNO-HATTA PERIODE BULAN FEBRUARI SAMPAI DENGAN APRIL TAHUN 2014

Rahimudin<sup>1)</sup>

<sup>1)</sup>STTKD Yogyakarta

## Abstrak

*Ketepatan waktu penerbangan baik itu saat keberangkatan maupun kedatangan pesawat, merupakan aspek yang sangat penting dari suatu perusahaan penerbangan di dalam memberikan pelayanan kepada para pengguna jasa angkutan udara. Terdapat 2 (dua) faktor yang mempengaruhi keterlambatan penerbangan pada PT. Garuda Indonesia. Pertama adalah faktor internal yang berasal dari kondisi di dalam perusahaan, adalah faktor eksternal yang berasal dari kondisi diluar perusahaan, meliputi faktor ground handling yang terbagi 2 yaitu penyebab dapat diatasi (avoidable factor) dan penyebab yang sulit diatasi (unavoidable factor) dan salah satunya adalah airport facilities. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mencari seberapa kuat hubungan antara keterlambatan akibat airport facilities terhadap total flight depart pesawat Garuda Indonesia di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta periode Bulan Februari sampai dengan April Tahun 2014.*

*Penelitian ini menggunakan data rekap bulanan atau summary OTP (on time performance) report mountly PT. Garuda Indonesia stasion Cengkareng dari divisi Departure Control. Data ini selanjutnya diolah menggunakan program SPSS 15.0 dengan menggunakan analisis Korelasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ada hubungan yang sangat lemah antara keterlambatan akibat airport facilities terhadap total flight depart pesawat Garuda Indonesia di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta periode Bulan Februari sampai dengan April Tahun 2014 dengan nilai korelasi sebesar 0,171.*

**Kata kunci:** keterlambatan, airport facilities, total flight depart.

## PENDAHULUAN

Ketepatan waktu penerbangan, baik itu saat keberangkatan maupun kedatangan pesawat, merupakan aspek yang sangat penting dari suatu perusahaan penerbangan dalam memberikan pelayanan kepada para pengguna jasa angkutan udara. Hal tersebut merupakan salah satu aspek yang menjadi harapan penumpang selain aspek keselamatan dan kenyamanan, terutama bagi penumpang yang melakukan perjalanan untuk tujuan bisnis ataupun tujuan lainnya. Selain itu, ketepatan waktu dalam penyelenggaraan jadwal penerbangan akan menjadi pertimbangan utama dan juga sebagai tolak ukur kepercayaan para pengguna jasa angkutan udara. Hal ini dikarenakan di era yang serba cepat dan modern ini waktu menjadi prioritas utama, dimana setiap orang menjadi sangat menghargai waktu. Oleh karena itu, perusahaan penerbangan, termasuk Garuda Indonesia sebagai salah satu perusahaan penerbangan domestik yang besar, dituntut pula untuk dapat menyuguhkan pelayanan dengan tingkat tampilan tepat waktu yang tinggi.

Masalah keterlambatan jadwal penerbangan adalah masalah yang memerlukan penanganan yang serius. Hal ini menjadi tanggung jawab keseluruhan unit kerja perusahaan penerbangan salah satunya adalah kegiatan dari *operation flight services*. Hal ini dikarenakan bahwa dalam perusahaan penerbangan masing-masing kegiatan merupakan suatu kesatuan mata rantai yang berintegrasi, apabila satu unit kerja tidak bekerja dengan baik maka akan mempengaruhi pelayanan operasi penerbangan secara keseluruhan.

Bila terjadi keterlambatan penerbangan, itu berarti tidak hanya menimbulkan kerugian bagi

perusahaan penerbangan yang bersangkutan, tetapi juga bagi penumpang karena kehilangan nilai waktu. Terdapat 2 (dua) faktor yang mempengaruhi keterlambatan penerbangan pada PT. Garuda Indonesia. Pertama adalah faktor *internal* meliputi aspek sumber daya manusia, aspek manajemen perusahaan, dan aspek niaga. Kedua adalah faktor *eksternal*, seperti faktor *ground handling*. Faktor *ground handling* terbagi menjadi dua, yaitu penyebab dapat diatasi (*avoidable factor*) dan penyebab yang sulit diatasi (*unavoidable factor*). *Avoidable factor* terdiri dari *station handling, commercial, technic, system, flight operation*, sedangkan *unavoidable factor* terdiri dari *weather, governmental, authorities, miscelleaneous*.

Keterlambatan penerbangan yang terjadi pada suatu perusahaan penerbangan akan berdampak langsung terhadap biaya operasi dan citra *airlines* itu sendiri. Oleh karena itu, Garuda Indonesia yang ingin dapat berkompetisi secara global dengan *airlines* domestik lainnya, harus mampu memberikan pelayanan berkualitas kepada penumpang dengan didukung oleh pencapaian ketepatan waktu penerbangan yang tinggi.

*Departure control* adalah salah satu divisi dari Garuda Indonesia yang memiliki tugas mengelola dan mengawasi operasional penerbangan pesawat Garuda Indonesia di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta agar setiap penerbangan selalu berjalan lancar dan tepat waktu. Salah satu penyebab keterlambatan yang tercantum dalam *delay codes* pada *Stasion Manual* Garuda Indonesia yang diberlakukan mulai 1 Januari 2009 adalah *airport facilities*. Hasil data yang didapatkan dari PT. Garuda Indonesia Cabang Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta periode Bulan Februari sampai dengan April tahun 2014 menunjukkan bahwa banyak pesawat yang terkena *irregulasi* 81 sampai dengan 89 yang dikarenakan *Air Traffic Flow Management (ATFM)* dan ketidaktersediaan fasilitas pendukung pesawat ketika di darat seperti *gate*, tempat parkir, pencahayaan, dan fasilitas *airport* lainnya. Berdasarkan data diatas, maka perlu diadakan penelitian tentang pengaruh keterlambatan akibat *airport facilities* terhadap *total flight depart* pesawat Garuda Indonesia di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta periode Bulan Februari sampai dengan April tahun 2014.

## TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

### Tinjauan Pustaka

Menurut Heraptarina [4], faktor-faktor yang menyebabkan keterlambatan itu beragam, ada faktor yang bisa diatasi dan ada juga faktor yang tidak bisa diatasi. Sementara Deda [3] mengatakan ada pengaruh jumlah penerbangan terhadap keterlambatan penerbangan pesawat Merpati Airlines di Bandara El Tari Kupang dengan hasil uji statistik sebesar 0,22. Pada penelitian ini, penulis akan membahas salah satu faktor penyebab keterlambatan yaitu *airport facility*.

### Landasan Teori

#### Bandar Udara

Bandar udara atau 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 *International Civil Aviation Organization (ICAO)* menyebutkan bahwa Bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan yang termasuk bangunan, instalasi dan peralatan yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat.

#### a. Sejarah berdirinya Bandar Udara

Pada masa awal penerbangan, bandar udara hanyalah sebuah tanah lapang berumput yang bisa didarati pesawat dari arah mana saja tergantung arah angin. Pada masa Perang Dunia I, bandar udara mulai dibangun permanen seiring meningkatnya penggunaan pesawat terbang dan landas pacu mulai terlihat seperti sekarang. Setelah perang, bandar udara mulai ditambahkan fasilitas komersial untuk

melayani penumpang. Sekarang, bandar udara bukan hanya tempat untuk naik dan turun pesawat. Dalam perkembangannya, berbagai fasilitas ditambahkan seperti toko-toko, restoran, pusat kebugaran, dan butik-butik merek ternama apalagi di bandara-bandara baru. Kegunaan bandar udara selain sebagai terminal lalu lintas manusia/penumpang juga sebagai terminal lalu lintas barang. Untuk itu, di sejumlah bandar udara yg berstatus bandar udara internasional ditempatkan petugas bea dan cukai.

#### b. Fasilitas Bandar Udara

Berdasarkan Wikipedia, fasilitas bandar udara yang terpenting adalah:

##### 1) Sisi Udara (*Air Side*)

- a) *Runway* atau landas pacu yang mutlak diperlukan pesawat. Panjangnya landas pacu biasanya tergantung dari besarnya pesawat yang dilayani. Untuk bandar udara perintis yang melayani pesawat kecil, landasan cukup dari rumput ataupun tanah diperkeras (stabilisasi). Panjang landasan perintis umumnya 1.200 meter dengan lebar 20 meter. Sedangkan untuk bandar udara yang agak ramai dipakai konstruksi aspal, dengan panjang 1.800 meter dan lebar 30 meter. Pada Bandar Udara yang ramai, umumnya dibuat dengan konstruksi beton dengan panjang 3.600 meter dan lebar 45-60 meter. Pada bandar udara internasional terdapat lebih dari satu landasan untukantisipasi ramainya lalu lintas.
- b) Apron atau tempat parkir pesawat terletak di dekat dengan terminal atau *building*, sedangkan *taxiway* menghubungkan apron dan *runway*. Konstruksi apron umumnya beton bertulang, karena memikul beban besar yang statis dari pesawat.
- c) *Air Traffic Controller* (ATC), berupa menara khusus pemantau yang dilengkapi radio control dan radar yang digunakan untuk keamanan dan pengaturan.
- d) Sering terjadi kecelakaan, maka unit penanggulangan kecelakaan (*air rescue service*) berupa peleton penolong dan pemadam kebakaran, mobil pemadam kebakaran, tabung pemadam kebakaran, ambulans, dan peralatan penolong lainnya, hal ini disediakan oleh pengelola Bandar Udara karena seringnya terjadi kecelakaan.
- e) Juga ada *fuel service* untuk mengisi bahan bakar avtur.

##### 2) Sisi Darat (*Land Side*)

Sisi darat pada Bandar Udara adalah :

- a) Terminal bandar udara atau *concourse* adalah pusat urusan penumpang yang datang atau pergi. Di dalamnya terdapat pemindai bagasi sinar X, *counter check-in*, (*CIQ, Custom - Immigration - Quarantine*) untuk bandar udara internasional, dan ruang tunggu (*boarding lounge*) serta berbagai fasilitas untuk kenyamanan penumpang. Pada Bandar Udara besar, penumpang masuk ke pesawat melalui garbarata atau *avio bridge*. Sedangkan pada Bandar Udara kecil, penumpang naik ke pesawat melalui tangga (*pax step*) yang bisa dipindah-pindah.
- b) *Curb*, adalah tempat penumpang naik-turun dari kendaraan darat ke dalam bangunan terminal.
- c) Parkir kendaraan, untuk parkir para penumpang dan pengantar/penjemput, termasuk taksi.

### **Ground Handling**

*Ground Handling* yaitu merujuk kepada suatu aktifitas perusahaan penerbangan yang berkaitan dengan penanganan atau pelayanan terhadap para penumpang berikut bagasinya, kargo, pos, peralatan pembantu pergerakan pesawat di darat dan pesawat terbang itu sendiri selama berada di bandar udara, untuk keberangkatan (*departure*) maupun untuk kedatangan (*arrival*). Secara sederhana, *ground handling* atau tata operasi darat adalah pengetahuan dan keterampilan tentang penanganan pesawat di *apron*, penanganan penumpang dan bagasinya di terminal dan kargo serta pos di *cargo area*.

### Keterlambatan (*Delay*)

Keterlambatan atau delay adalah suatu jadwal penerbangan yang ditunda atau di mundurkan dikarenakan suatu sebab. Suatu penerbangan akan dikatakan *delay* apabila melebihi waktu standar keberangkatannya, dan suatu penerbangan dikatakan *on time* apabila keberangkatannya sesuai dengan waktu yang telah ditentukan. Banyak faktor yang bisa menyebabkan keterlambatan, diantaranya adalah *avoidable factor* terdiri dari *station handling, commercial, technic, system, flight operations* dan *unavoidable factor* terdiri dari *weather, governmental, authorities, miscelleaneous*.

### *Delay codes*

*Delay code* diciptakan untuk membantu standarisasi penerbangan, yaitu kode yang digunakan untuk menjelaskan mengapa sebuah penerbangan terlambat berangkat dari bandar udara keberangkatan. Dalam penelitian ini, peneliti memfokuskan pada keterlambatan yang diakibatkan fasilitas bandara karena seringkali pesawat Garuda Indonesia di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta mengalami keterlambatan khususnya karena *airport facilities*. Tabel 1 menyajikan *delay code* 81 sampai dengan 89 yang menjelaskan keterlambatan akibat *airport facilities* yang sesuai dengan aslinya yaitu pada *Stasion Handling Garuda Indonesia*:

**Tabel 1.** *Delay Codes* 81 Sampai Dengan 89

<i>Delay Code</i>	<i>Reason</i>
81	<i>ATFM due to ATC en-route demand/capacity, standard demand/capacity problem.</i>
82	<i>ATFM due to ATC staff/equipment en-routereduced capacity caused by industrial action or equipment failure, extraordinary demand due to capacity reduction in neightoring area.</i>
83	<i>ATFM due to restriction at destination airport, airport and/ or runway cloed due to obstructi on, industrial action, staff shortage, political unrest, noise abatemen, night curfew, special flight.</i>
84	<i>ATFM due to weather at destination.</i>
85	<i>Mandarory security.</i>
86	<i>Imigration, Custom, Healt.</i>
87	<i>Airport facilities, parking stand, ramp congestion, lighting, building, gate limitation, etc.</i>
88	<i>Restriction at airport destination, airport and/ or runway closed due to obstruction, industrial action, staff shortage, political unrest, noise abatemen, night curfew, special flight.</i>
89	<i>Restriction at airport of departure without ATFM restrictions, including air traffic services, start up and push back airport and/or runway closed due to obstruction or weather. (restriction due to weather incase of ATFM regulation only, else ref.</i>

*Keterangan: ATFM adalah Air Traffic Flow Management).*

### Hipotesis

Hipotesis adalah kesimpulan sementara yang masih perlu diuji kebenarannya. Berdasarkan teori yang disampaikan maka hipotesis dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

$H_0$  : Tidak adahubungan yang sangat lemah antara keterlambatan akibat *airport facilities* terhadap *total flight depart* Pesawat Garuda Indonesia di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta periode Bulan Februari sampai dengan April tahun 2014.

$H_1$  : Ada hubunganyang sangat lemah antara keterlambatan akibat *airport facilitie* sterhadap *total flight depart* Pesawat Garuda Indonesia di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta periode Bulan Februari sampai dengan April tahun 2014.

## METODE PENELITIAN

### Waktu dan Tempat Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Garuda Indonesia cabang Bandar Udara Soekarno-Hatta Tangerang di bagian Operasional *Departure Control*, bagian *Pre Flight Service*, dan bagian *Post Flight Service*. Data diperoleh dari laporan harian jumlah data *Summary On Time Performance (OTP)* selama 3 bulan yaitu pada tanggal Februari sampai dengan 30 April tahun 2014.

### Data Penelitian

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder, yaitu laporan bulanan mengenai rekapitulasi data ketepatan waktu pesawat (*Summary On Time Performance*) stasiun Cengkareng pada maskapai Garuda Indonesia periode tanggal Februari sampai dengan 30 April 2014. Data tersebut adalah data hasil rekapan dari laporan harian total penerbangan per hari pada Maskapai Garuda Indonesia periode tanggal 1 Februari sampai dengan 30 April 2014 di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta, Tangerang. Adapun data dalam penelitian ini seperti pada tabel 2 berikut :

**Tabel 2.** Data *Total Flight Depart* dan Keterlambatan Akibat *Airport Facilities* (Akibat *Delay Codes* 81 Sampai Dengan 89)

Tanggal	<i>Total Flight Depart</i> (Februari)	<i>Total Flight Depart</i> (Maret)	<i>Total Flight Depart</i> (April)	Keterlambatan (Februari)	Keterlambatan (Maret)	Keterlambatan (April)
1	168	177	175	3	1	1
2	177	179	176	4	0	7
3	175	176	172	1	1	0
4	171	177	175	5	0	1
5	178	178	175	6	3	1
6	176	175	174	3	4	0
7	175	175	162	0	3	0
8	175	174	155	2	2	1
9	178	173	141	1	0	0
10	174	172	168	8	2	1
11	173	172	171	7	2	1
12	175	165	173	2	5	2
13	176	170	175	0	5	5

Tabel 2. Lanjutan

Tanggal	Total Flight Depart (Februari)	Total Flight Depart (Maret)	Total Flight Depart (April)	Keterlambatan (Februari)	Keterlambatan (Maret)	Keterlambatan (April)
14	138	171	173	1	0	0
15	165	170	174	3	1	1
16	162	174	172	0	3	0
17	161	176	175	0	1	17
18	161	171	168	4	0	13
19	172	176	169	8	1	3
20	175	174	173	2	3	3
21	177	179	177	3	18	3
22	175	176	175	2	1	3
23	177	179	176	1	1	4
24	173	177	177	6	1	3
25	172	177	177	0	1	8
26	175	177	177	0	0	2
27	176	177	178	6	6	9
28	173	179	175	5	2	5
29	-	175	176	-	7	0
30	-	165	176	-	1	2
31	-	162	-	-	0	-
<b>Total</b>	<b>4803</b>	<b>5398</b>	<b>5160</b>	<b>83</b>	<b>75</b>	<b>96</b>

### Metode Pengumpulan Data

Metode yang dipergunakan untuk pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan cara sebagai berikut:

#### a. Riset Lapangan (*Field Research*)

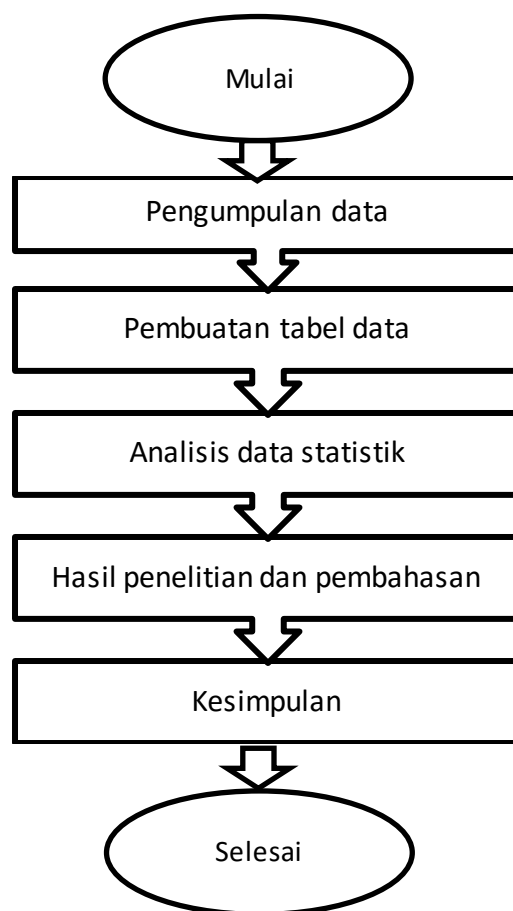
Data yang dipergunakan adalah dokumentasi perusahaan, yaitu *Monthly Report of summary OTP (On Time Performance) Report* stasiun Cengkareng PT. Garuda Indonesia periode Februari sampai dengan April tahun 2014 dan mengadakan pengamatan secara langsung terhadap masalah-masalah yang menjadi faktor-faktor keterlambatan pesawat, yang penulis lakukan selama mengadakan praktek kerja lapangan.

#### b. Riset Kepustakaan (*Library Research*)

Penulis mengumpulkan data-data atau tulisan-tulisan yang berhubungan dengan penelitian ini dari berbagai sumber, diantaranya beberapa buku bacaan, bahan-bahan perkuliahan, dan sumber-sumber lain yang berhubungan dengan materi tugas akhir.

### Langkah Penelitian

Secara garis besar, langkah penelitian tersaji pada Gambar 1 berikut ini.



**Gambar 1.** Langkah-langkah penelitian

### Analisis Data

Metode analisis data yang dipakai dalam penelitian ini adalah penelitian deskriptif yaitu penelitian yang bertujuan untuk mengumpulkan informasi mengenai status gejala yang ada dengan sistematis dan apa adanya tentang suatu variabel, gejala, atau prosedur pada saat penelitian dilakukan, tidak dimaksudkan untuk menguji hipotesis tertentu [2], dengan meneliti data-data yang diperoleh dari laporan bulanan *Summary On Time Performance (OTP)* stasiun Cengkareng pada maskapai Garuda Indonesia periode Bulan Februari sampai dengan April 2014 di Garuda Indonesia Bandara Internasional Soekarno-Hatta Jakarta. Selain itu, dilakukan juga teknik korelasi, yaitu salah satu teknik statistik yang digunakan untuk mencari hubungan antara dua variabel atau lebih yang sifatnya kuantitatif (Mizan, 2011).

### Analisis Statistik

#### a. Analisis Korelasi

Untuk menunjukkan besarnya keeratan hubungan antara dua variabel acak yang masing-masing memiliki skala pengukuran minimal interval dan berdistribusi bivariate. Koefisien korelasi yang dirumuskan seperti itu disebut koefisien korelasi Pearson atau koefisien korelasi *product moment*. Besar  $r$  adalah  $-1 \leq r_{xy} \leq +1$ . Tanda  $+$  menunjukkan pasangan  $X$  dan  $Y$  dengan arah yang sama, sedangkan tanda  $-$  menunjukkan pasangan  $X$  dan  $Y$  dengan arah yang berlawanan.  $r_{xy}$  yang

besarnya semakin mendekati 1 menunjukkan hubungan X dan Y cenderung sangat erat. Jika mendekati 0 hubungan X dan Y cenderung kurang kuat.  $r_{xy} = 0$  menunjukkan tidak terdapat hubungan antara X dan Y. Arti koefisien korelasi  $r$  adalah seperti pada Tabel 3 berikut:

**Tabel 3.** Arti Angka Hasil Korelasi

No.	Arti angka hasil korelasi
1	Bila $0,90 < r < 1,00$ atau $-1,00 < r < -0,90$ menunjukkan bahwa mempunyai hubungan yang sangat kuat.
2	Bila $0,70 < r < 0,90$ atau $-0,90 < r < -0,70$ menunjukkan bahwa mempunyai hubungan yang kuat
3	Bila $0,50 < r < 0,70$ atau $-0,70 < r < -0,50$ menunjukkan bahwa mempunyai hubungan yang moderate.
4	Bila $0,30 < r < 0,50$ atau $-0,50 < r < -0,30$ menunjukkan bahwa mempunyai hubungan yang lemah.
5	Bila $0,00 < r < 0,30$ atau $-0,30 < r < 0,00$ menunjukkan bahwa mempunyai hubungan yang sangat lemah.

Koefisien korelasi ( $r$ ) digunakan untuk mengukur hubungan antara keterlambatan akibat airport facilities terhadap total flight depart Pesawat Garuda Indonesia [1].

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Hasil Penelitian

Pada bab sebelumnya telah dicantumkan mengenai data penelitian berupa data *total flight depart*, data keterlambatan pesawat yang diakibatkan *airport facilities* (terkena *delay code* 81 sampai dengan 89) pada Bulan Februari sampai dengan April 2014 yang diambil dari *Summary On Time Performance (OTP)* stasiun Cengkareng yang diperoleh dari Unit *Departure Control* PT. Garuda Indonesia Bandara Internasional Soekarno-Hatta. Data penelitian ini kemudian dibagi menjadi dua variabel, yaitu *total flight depart* sebagai variabel tidak bebas (Y) dan pesawat yang mengalami keterlambatan akibat *airport facilities* sebagai variabel bebas (X). Adapun data dalam penelitian ini tersaji pada Tabel 4, 5 dan 6.

**Table 4.** Jumlah Data *Total Flight Depart* (Y) Dan Penerbangan Yang Terlambat Akibat *Airport Facilities* (X) Periode Bulan Februari

Tanggal	Y	X
01/02/2014	168	3
02/02/2014	177	4
03/02/2014	175	1
04/02/2014	171	5
05/02/2014	178	6
06/02/2014	176	3
07/02/2014	175	0
08/02/2014	175	2
09/02/2014	178	1
10/02/2014	174	8
11/02/2014	173	7
12/02/2014	175	2



**Tabel 4.** Lanjutan

<b>Tanggal</b>	<b>Y</b>	<b>X</b>
13/02/2014	176	0
14/02/2014	138	1
15/02/2014	165	3
16/02/2014	162	0
17/02/2014	161	0
18/02/2014	161	4
19/02/2014	172	8
20/02/2014	175	2
21/02/2014	177	3
22/02/2014	175	2
23/02/2014	177	1
24/02/2014	173	6
25/02/2014	172	0
26/02/2014	175	0
27/02/2014	176	6
28/02/2014	173	5
<b>89</b>	<b>4803</b>	<b>83</b>

**Tabel 5.** Jumlah Data *Total Flight Depart* (Y) Dan Penerbangan Yang Terlambat Akibat *Airport Facilities* (X) Periode Bulan Maret

<b>Tanggal</b>	<b>Y</b>	<b>X</b>
01/03/2014	177	1
02/03/2014	179	0
03/03/2014	176	1
04/03/2014	177	0
05/03/2014	178	3
06/03/2014	175	4
07/03/2014	175	3
08/03/2014	174	2
09/03/2014	173	0
10/03/2014	172	2
11/03/2014	172	2
12/03/2014	165	5
13/03/2014	170	5
14/03/2014	171	0
15/03/2014	170	1
16/03/2014	174	3
17/03/2014	176	1
18/03/2014	171	0
19/03/2014	176	1

**Tabel 5. Lanjutan**

<b>Tanggal</b>	<b>Y</b>	<b>X</b>
20/03/2014	174	3
21/03/2014	179	18
22/03/2014	176	1
23/03/2014	179	1
24/03/2014	177	1
25/03/2014	177	1
26/03/2014	177	0
27/03/2014	177	6
28/03/2014	179	2
29/03/2014	175	7
30/03/2014	165	1
31/03/2014	162	0
<b>89</b>	<b>5398</b>	<b>75</b>

**Tabel 6. Jumlah Data *Total Flight Depart* (Y) Dan Penerbangan Yang Terlambat Akibat *Airport Facilities* (X) Periode Bulan April**

<b>Tanggal</b>	<b>Y</b>	<b>Delay</b>
01/04/2014	175	1
02/04/2014	176	7
03/04/2014	172	0
04/04/2014	175	1
05/04/2014	175	1
06/04/2014	174	0
07/04/2014	162	0
08/04/2014	155	1
09/04/2014	141	0
10/04/2014	168	1
11/04/2014	171	1
12/04/2014	173	2
13/04/2014	175	5
14/04/2014	173	0
15/04/2014	174	1
16/04/2014	172	0
17/04/2014	175	17
18/04/2014	168	13
19/04/2014	169	3
20/04/2014	173	3
21/04/2014	177	3
22/04/2014	175	3
23/04/2014	176	4
24/04/2014	177	3

Tabel 6. Lanjutan

Tanggal	Y	Delay
25/04/2014	177	8
26/04/2014	177	2
27/04/2014	178	9
28/04/2014	175	5
29/04/2014	176	0
30/04/2014	176	2
<b>89</b>	<b>5160</b>	<b>96</b>

Pada Tabel 4, 5 dan 6 memperlihatkan jumlah data *total flight depart* (Y) dan penerbangan yang terlambat akibat *airport facilities* (terkena *delay codes* 81 sampai dengan 86) (X) Maskapai Garuda Indonesia pada periode Bulan Februari sampai dengan Bulan April tahun 2014 yaitu sebanyak 15.361 penerbangan, dan pesawat yang terlambat akibat *airport facilities* sebanyak 254 penerbangan.

Berdasarkan hasil analisis data dan pengujian hipotesis dengan menggunakan penghitungan analisis *Corelations* menggunakan program SPSS versi 15.0, maka didapatkan hasil seperti yang tersaji pada Tabel 7.

Tabel 7. Hasil uji korelasi antara *total flight depart* dengan keterlambatan akibat *airport facilities*

		Y1	X1
Y1	Pearson Correlation	1	.171
	Sig. (2-tailed)		.110
	N	89	89
X1	Pearson Correlation	.171	1
	Sig. (2-tailed)	.110	
	N	89	89

Tabel 7 menunjukkan hasil uji korelasi dari data penelitian dimana nilai korelasinya yaitu sebesar 0,171. Berdasarkan kriteria uji  $r$  diatas, artinya menunjukkan bahwa ada hubungan yang sangat lemah antara keterlambatan akibat *airport facilities* dengan *total flight depart* antara pesawat Garuda Indonesia di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta Periode Bulan Februari sampai dengan April Tahun 2014 karena 0,171 berada pada kisaran  $0,00 < r < 0,30$ .

#### **Kerugian yang diakibatkan oleh keterlambatan akibat *airport facilities*.**

Pada proses kegiatan operasional penerbangan setiap harinya, banyak sekali faktor yang bisa menyebabkan keterlambatan sehingga mengakibatkan kerugian bagi maskapai penerbangan. Berikut ini adalah bentuk tanggung jawab yang harus dipenuhi dan tidak harus dipenuhi oleh perusahaan penerbangan jika terjadi keterlambatan sesuai dengan Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, peraturan Menteri Perhubungan no. 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara, peraturan Menteri Perhubungan no. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.

Terkait dengan keterlambatan angkutan udara, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (“UU Penerbangan”) menjelaskan definisi keterlambatan sebagai “terjadinya perbedaan waktu antara waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan” (lihat Pasal 1 angka 30 UU Penerbangan).

Jenis-jenis keterlambatan kemudian diperjelas dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara (“Permenhub 77/2011”). Menurut Pasal 9 Permenhub 77/2011, keterlambatan terdiri dari:

1. Keterlambatan penerbangan (*flight delayed*).
2. Tidak terangkutnya penumpang dengan alasan kapasitas pesawat udara (*denied boarding passenger*).
3. Pembatalan penerbangan (*cancelation of flight*).

Terjadinya keterlambatan penerbangan (*flight delayed*) pada angkutan penumpang yang dimaksud Pasal 9 huruf a Permenhub 77/2011 di atas, pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpangnya. Ganti rugi yang wajib diberikan oleh maskapai penerbangan kepada penumpang sebelumnya telah diatur dalam Pasal 36 Peraturan Menteri Perhubungan No. 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara (“Permenhub 25/2008”) yaitu:

1. Keterlambatan lebih dari 30 (tiga puluh) menit sampai dengan 90 (sembilan puluh) menit, perusahaan angkutan udara niaga berjadwal wajib memberikan minuman dan makanan ringan.
2. Keterlambatan lebih dari 90 (sembilan puluh) menit sampai dengan 180 (seratus delapan puluh) menit, perusahaan angkutan udara niaga berjadwal wajib memberikan minuman, makanan ringan, makan siang atau malam dan memindahkan penumpang ke penerbangan berikutnya atau ke perusahaan angkutan udara niaga berjadwal lainnya, apabila diminta oleh penumpang.
3. Keterlambatan lebih dari 180 (seratus delapan puluh) menit, perusahaan angkutan udara niaga berjadwal wajib memberikan minuman, makanan ringan, makan siang atau malam dan apabila penumpang tersebut tidak dapat dipindahkan ke penerbangan berikutnya atau ke perusahaan angkutan udara niaga berjadwal lainnya, maka kepada penumpang tersebut wajib diberikan fasilitas akomodasi untuk dapat diangkut pada penerbangan hari berikutnya.

Pemerintah kemudian melengkapi ketentuan ganti rugi dalam Permenhub 25/2008 dengan ketentuan yang diatur dalam Pasal 10 Permenhub 77/2011, sebagai berikut:

1. Keterlambatan lebih dari 4 (empat) jam diberikan ganti rugi sebesar Rp. 300.000,00 (tiga ratus ribu rupiah) per penumpang;
2. Diberikan ganti kerugian sebesar 50% (lima puluh persen) dari ketentuan huruf a apabila pengangkut menawarkan tempat tujuan lain yang terdekat dengan tujuan penerbangan akhir penumpang (*re-routing*), dan pengangkut wajib menyediakan tiket penerbangan lanjutan atau menyediakan transportasi lain sampai ke tempat tujuan apabila tidak ada moda transportasi selain angkutan udara.
3. Dalam hal dialihkan kepada penerbangan berikutnya atau penerbangan milik Badan Usaha Niaga Berjadwal lain, penumpang dibebaskan dari biaya tambahan, termasuk peningkatan kelas pelayanan (*up grading class*) atau apabila terjadi penurunan kelas atau sub kelas pelayanan, maka terhadap penumpang wajib diberikan sisa uang kelebihan dari tiket yang dibeli.

Ketentuan peralihan dari Permenhub 77/2011 tidak menyatakan tidak berlakunya Permenhub 25/2008, sehingga keduanya tetap berlaku. Hanya saja, ketentuan ganti kerugian yang diatur Permenhub 77/2011 baru mulai berlaku tiga bulan sejak tanggal ditetapkan atau tiga bulan sejak 8 Agustus 2011. Jadi, memang dalam beberapa kondisi sebagaimana tersebut di atas, penumpang berhak dipindahkan ke penerbangan lain (mendapat tiket penerbangan lain), selain mendapatkan makanan dan minuman.

Meski demikian, pengangkut dibebaskan dari tanggung jawab atas ganti kerugian akibat keterlambatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf a yang disebabkan oleh faktor cuaca dan/atau teknis operasional. Yang dimaksud faktor cuaca dan teknis operasional dapat dilihat dalam Tabel 8.

**Tabel 8.** Faktor cuaca dan teknis operasional

Faktor Cuaca	Teknis Operasional	TIDAK Termasuk Teknis Operasional
<p>Hujan lebat, petir, badai, kabut, asap, jarak pandang di bawah standar minimal, atau kecepatan angin yang melampaui standar maksimal yang mengganggu keselamatan penerbangan.</p> <p>(Pasal 146 UU Penerbangan dan Pasal 13 ayat [2] Permenhub 77/2011)</p>	<p>a. Bandar Udara untuk keberangkatan dan tujuan tidak dapat digunakan operasional pesawat udara;</p> <p>b. Lingkungan menuju bandar udara atau landasan terganggu fungsinya misalnya retak, banjir, atau kebakaran;</p> <p>c. Terjadinya antrian pesawat udara lepas landas (<i>take off</i>), mendarat (<i>landing</i>), atau alokasi waktu keberangkatan (<i>departure slot time</i>) di bandar udara; atau</p> <p>d. Keterlambatan pengisian bahan bakar (<i>refuelling</i>).</p> <p>(Pasal 146 UU Penerbangan dan Pasal 13 ayat [3] Permenhub 77/2011)</p>	<p>a. Keterlambatan pilot, co pilot, dan awak kabin;</p> <p>b. Keterlambatan jasa boga (<i>catering</i>);</p> <p>c. Keterlambatan penanganan di darat;</p> <p>d. Menunggu penumpang, baik yang baru melapor (<i>check in</i>), pindah pesawat (<i>transfer</i>) atau penerbangan lanjutan (<i>connecting flight</i>); dan</p> <p>e. Ketidaksiapan pesawat udara.</p> <p>(Penjelasan Pasal 146 UU Penerbangan)</p>

Sumber: Kusumasari [5].

### Solusi untuk mengurangi kerugian dan mengurangi keterlambatan

Hal-hal yang perlu diperhatikan untuk peningkatan pelayanan bagi pengguna transportasi udara, adalah sebagai berikut :

1. Pengawasan terhadap *airline* harus diperketat, dalam hal ini merupakan wewenang dari Kementerian Perhubungan/otoritas bandara berkoordinasi dengan instansi di daerah yaitu Dinas Perhubungan. Apabila kepadatan *airline* dengan melakukan *delay* atau pembatalan sepihak tanpa alasan yang dibenarkan termasuk memberikan informasi yang tidak benar dengan dalih alasan teknis padahal hal tersebut tidak benar, maka dilaporkan ke Direktorat Angkutan Udara (Kementerian Perhubungan). Hal ini penting karena akan menjadi catatan khusus apabila *airline* yang terlambat ini akan mengajukan penambahan frekuensi penerbangan atau pembukaan rute baru. Kalau perlu rute yang sudah ada dikurangi atau dicabut ijinnya apabila terbukti melanggar.
2. *Airline* harus mempunyai komitmen bisnis yang tinggi, sebagai konsekuensi apabila penumpang sedikit, maka Maskapai harus tetap berangkat pada jadwal yang telah ditentukan. Sudah saatnya *airline* memberikan servis yang terbaik kepada pengguna jasa penerbangan dan bisa bersaing dengan *airline* asing, Sehingga penumpang akan bisa menilai bahwa perusahaan benar – benar mengutamakan kepentingan konsumen.
3. Pemerintah/Kementerian perhubungan juga harus benar – benar jeli dalam pemberian ijin rute kepada *airline* dengan mempertimbangkan ketersediaan armada, *schedule maintenance*, *track record* dalam ketepatan waktu dan mengetahui faktor – faktor lain yang banyak menyebabkan *delay* sehingga bisa dihindari. Jawaban dari uraian diatas maka *delay* bisa dihindari asalkan *airline* mempunyai komitmen yang tinggi untuk melayani penumpang dan pengawasan dari pemerintah juga maksimal [7].

Bandar Udara Halim Perdana Kusuma resmi beroperasi sebagai Bandar Udara Komersial mulai tanggal 10 Januari 2014, kini telah ada beberapa Maskapai yang sudah mulai terbang dari Bandar Udara Halim Perdana Kusuma, yaitu Citilink, Pelita Air dan Susi Air. Kabarinya, Maskapai Garuda Indonesia pun telah mengajukan pemindahan 10 rute penerbangannya dari Bandar Udara Soekarno-Hatta ke Bandar Udara Halim Perdana Kusuma dari bulan Februari lalu. Pemindahan beberapa penerbangan ini berkaitan dengan padatnya penerbangan ke dan dari Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta. Namun hal ini masih belum bisa terlaksana karena belum mendapatkan restu dari Kementerian Perhubungan [6].

## KESIMPULAN

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh *airport facilities* terhadap *total flight depart* pesawat Garuda Indonesia di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta periode Bulan Februari sampai dengan April tahun 2014. Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan pada bab sebelumnya, maka kesimpulan yang dapat diambil adalah sebagai berikut:

1. Hasil pengujian hipotesis menunjukkan bahwa  $H_1$  diterima dan  $H_0$  ditolak, yang ditunjukkan dengan nilai korelasi sebesar 0,171 yang menunjukkan bahwa ada hubungan yang sangat lemah antara keterlambatan akibat *airport facilities* dengan *total flight depart* antara pesawat Garuda Indonesia di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta Periode Bulan Februari sampai dengan April Tahun 2014 karena 0,171 berada pada kisaran  $0,00 < r < 0,30$ .
2. Kerugian yang diterima Garuda Indonesia jika mengalami keterlambatan ialah harus memberikan ganti rugi kepada penumpang sesuai dengan aturan pada Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, peraturan Menteri Perhubungan no. 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara, peraturan Menteri Perhubungan no. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, dan Garuda Indonesia dibebaskan dari tanggung jawabnya apabila keterlambatan diakibatkan oleh faktor cuaca dan teknik operasional sesuai dengan Pasal 146 UU Penerbangan dan juga Pasal 13 ayat (2) dan ayat (3) Permenhub 77/2011.
3. *Delay* akibat *airport facilities* ini dapat dihindari atau dikurangi dengan cara mempercepat proses pemindahan beberapa rute penerbangan Maskapai Garuda Indonesia dari Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta ke Bandar Udara Halim Perdana Kusuma. Hal ini dimaksudkan untuk mengurangi keterlambatan khususnya karena *airport facilities* dan juga mengurangi kerugian akibat biaya operasional yang terus berjalan.

## DAFTAR PUSTAKA

- [1] I.N. Ajhah, "Pengaruh Jumlah Bagasi Terhadap Keterlambatan Bagasi Penumpang Pada Pesawat Garuda Indonesia di PT. Garuda Indonesia Bandar Udara Internasional Ngurah Rai Bali," Tugas Akhir, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan, Yogyakarta, 2011.
- [2] S. Arikunto, *Pedoman Penulisan Skripsi*, Jakarta: Renika Cipta, 2005.
- [3] Y. O. D. Deda, "Pengaruh jumlah Penerbangan Terhadap Jumlah Keterlambatan Penerbangan Pesawat Merpati Pada Operasional Bandar Udara El Tari Kupan di Bagian Apron Movement Control PT. Garuda Indonesia (Persero)," Tugas Akhir, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan, Yogyakarta, 2011.
- [4] F. Heraptarina, "Analisis Faktor-faktor Yang Menyebabkan Keterlambatan Penerbangan Pada PT. Garuda Indonesia Yang Ditangani oleh PT. Garuda Indonesia Cabang Bandar Udara Juanda Surabaya Periode 2004-2006," STMT Trisakti, Jakarta, 2006.
- [5] Diana Kusumasari, "Ketentuan Ganti Rugi Bagi Penumpang Jika Penerbangan Terlambat," 2011, <http://www.hukumonline.com>.
- [6] Nurmayanti, "Garuda Indonesia segera terbang dari Bandar Udara Halim Perdana Kusuma," 2014, <http://liputan6.com>.
- [7] P. Cahyo, Widhiatmoko, "Penyebab dan Antisipasi Delay Pesawat Udara," 2013 <http://fislora.wordpress.com>.
- [8] \_\_\_\_\_, "Delay Codes IATA," 2014, [http://en.wikipedia.org/wiki/IATA\\_delay\\_codes](http://en.wikipedia.org/wiki/IATA_delay_codes).
- [9] \_\_\_\_\_, *Stasiun Manual Garuda Indonesia*, Jakarta: Garuda Indonesia Training Center, 2009.