

ANALISIS KINERJA RAMP HANDLING DALAM MENCAPAI GROUND TIME PESAWAT AIRBUS A320-200 MASKAPAI CITILINK

*Hodi,

Manajemen Transportasi, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan, Indonesia

Abstrak

Ramp handling merupakan koordinator di lapangan yaitu pada saat pesawat block-on sampai dengan block-off. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh kinerja ramp handling dalam mencapai ground time Pesawat Airbus A320-200 maskapai citilink pada PT.Gapura Angkasa Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Surakarta periode Oktober 2017-Maret 2018. Metode penelitian ini menggunakan metode kuantitatif yaitu pengumpulan data dilakukan dengan cara memanfaatkan instrumen penelitian yang dipakai, analisis data yang digunakan bersifat kuantitatif atau bisa diukur dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang ditetapkan sebelumnya. Data tersebut berupa data ground time yang didapat dari journal report PT.Gapura Angkasa Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Surakarta, data tersebut kemudian dianalisis dengan menghitung ground time menggunakan rumus statistik dan SPSS 15. Hasil dari pengujian hipotesis Uji-T satu sampel telah diperoleh $-2,571 >$ maka dinyatakan H_a diterima sehingga dapat disimpulkan bahwa kinerja ramp handling berpengaruh terhadap ground time.

Kata kunci: Analisis Kinerja, Ramp Handling, Ground Time.

Pendahuluan

Kegiatan yang dilakukan di setiap bandar udara cukup banyak, untuk melakukan tugas dan fungsi dari kegiatan tersebut, pihak pengelola bandar udara membentuk beberapa divisi, dinas maupun unit pelayanan lainnya. Hampir semua perusahaan penerbangan mensubkontrakkan pekerjaan *operasional ground handling*-nya kepada perusahaan penyedia jasa *ground handling*. Hal ini disebabkan karena perusahaan melakukan strategi efisiensi di satu pihak dan kemampuan yang sangat memadai dari perusahaan penyedia jasa *ground handling* di pihak lainnya. Kenyataan ini semakin mendorong tumbuh kembangnya perusahaan *ground handling* di Indonesia, guna meningkatkan kualitas layanan dan memperluas pasarannya.

Dalam perkembangannya, *ground handling* mempunyai konsekuensi terhadap peningkatan seluruh kegiatan di bandar udara, sehingga harus diimbangi juga dengan kesiapan fasilitas penunjang, baik yang berkaitan langsung dengan penerbangan, maupun yang tidak berkaitan langsung. Misalnya saja bila armada pesawat udara bertambah dengan berbeda tipe, maka secara langsung akan bertambah pula pelayanan penunjangnya dan *Ground Support Equipment (GSE)*. Secara teknis operasional, aktivitas *ground handling* dimulai pada saat pesawat mendarat menuju tempat parkir pesawat (*parking stand*), mesin pesawat sudah dimatikan, roda pesawat sudah diganjal (*block-on*), gabarata (*aviobridge*) sudah menempel di pintu pesawat, dan pintu pesawat sudah dibuka (*open the door*). Maka pada saat itu staf darat sudah memiliki kewenangan untuk mengambil alih pekerjaan. Begitu juga sebaliknya kegiatan pekerjaan staf darat berakhir ketika pintu pesawat ditutup, mesin dihidupkan dan ganjal roda pesawat sudah dilepas (*block off*).

Kegiatan tersebut antara lain pengaturan terhadap penumpang yang akan berangkat maupun penumpang yang datang, bongkar muat barang, dan pengisian bahan bakar. Perusahaan *Ground*

* E-mail: hodi@sttkd.ac.id

Received 26 March 2020, Available online 30 July 2020

Handling yang dilaksanakan di PT.Gapura Angkasa merupakan salah satu perusahaan di bidang jasa *ground handling* yang ada di Indonesia. *Apron handling* atau yang lebih khususnya *ramp handling* sebagai bagian dalam kegiatan operasional Bandar udara mempunyai peranan yang penting dalam meningkatkan fungsi pelayanan di *Apron Area* Bandara Udara Internasional Adi Soemarmo. *Ramp Handling* merupakan koordinator di lapangan pada saat aktivitas *ground time*. Guna mewujudkan keberhasilan dalam menjalankan fungsi-fungsinya serta kepuasan pelanggan dapat tercapai, dimana PT.Gapura Angkasa merupakan salah satu perusahaan di bidang jasa *ground handling*. Maka dari itu para karyawan PT.Gapura Angkasa pun wajib memiliki performa kinerja yang baik dan benar. Cepat, teliti dan tepat merupakan kemampuan yang harus dimiliki karyawan *ramp handling* dalam menangani aktivitas *ground time* dengan berbagai macam tipe pesawat *narrow body* dan *wide body*, serta diharuskan memiliki kesiagaan persiapan agar tidak terjadi keterlambatan dalam menangani aktivitas *ground time*..

Berdasarkan uraian di atas, maka peneliti merumuskan masalah sebagai berikut: Pengaruh kinerja *ramp handling* dalam mencapai *ground time* pesawat *Airbus A320-200* Maskapai Citilink pada PT.Gapura Angkasa di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Surakarta. Seberapa besar pengaruh kinerja *ramp handling* dalam mencapai *ground time* pesawat *Airbus A320-200* Maskapai Citilink pada PT.Gapura Angkasa di Bandara Internasional Adi Soemarmo Surakarta. Berdasarkan rumusan masalah tersebut maka tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut: Untuk mengetahui berpengaruh atau tidaknya kinerja *ramp handling* dalam mencapai *ground time* pesawat *Airbus A320-200* Maskapai Citilink pada PT.Gapura Angkasa Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Surakarta. Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh kinerja *ramp handling* dalam mencapai *ground time* pesawat *Airbus A320-200* PT.Gapura Angkasa Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Surakarta. Beberapa manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah Bagi peneliti sendiri, penelitian diharapkan dapat menambah pengetahuan dan wawasan mengenai dunia penerbangan terutama mengenai performa kinerja *ramp handling* untuk mencapai *ground time* pada pesawat *Airbus A320-200* Maskapai Citilink, sedangkan bagi pihak perusahaan penelitian ini diharapkan dapat berguna bagi PT.Gapura Angkasa Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Surakarta khususnya *ramp handling* sebagai bahan acuan untuk memaksimalkan kontribusinya, untuk mempertahankan kepuasan penumpang.

Tinjauan Pustaka

Kinerja menurut Wibowo (2010) adalah tentang melakukan pekerjaan dan hasil yang dicapai dari pekerjaan tersebut. Untuk kinerja *Ramp Handling* yaitu berkoordinasi dengan unit-unit yang mendukung perencanaan penerbangan pada saat pesawat *block on* sampai dengan *block off* . Sedangkan menurut Mangkuprawira dan Hubeis (2007) Kinerja karyawan adalah hasil dari proses pekerjaan tertentu secara berencana pada waktu dan tempat dari karyawan serta organisasi bersangkutan .

Ground Handling yaitu suatu aktivitas perusahaan penerbangan yang berkaitan dengan penanganan atau pelayanan terhadap para penumpang berikut kargo, pos, bagasi, peralatan pembantu pergerakan pesawat di darat dan pesawat terbang itu sendiri selama berada di Bandar Udara, baik untuk keberangkatan maupun untuk kedatangan. Ruang lingkup dan batasan pekerjaan *ground handling* yaitu pada tahap *Pre Flight* dan *Post Flight*, yaitu penanganan penumpang dan pesawat selama berada di bandar udara. *Ground handling* menurut Majid (2009) menjelaskan bahwa *ground handling* adalah suatu aktifitas perusahaan penerbangan yang berkaitan dengan penanganan atau pelayanan terhadap para penumpang berikut bagasinya, kargo, pos, peralatan pergerakan pesawat di darat dan pesawat terbang itu sendiri selama berada di bandar udara, baik keberangkatan (*departure*) maupun untuk kedatangan (*arrival*).

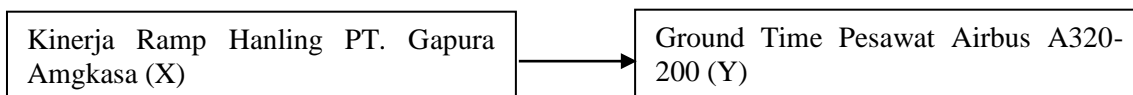
Menurut *Standard Operation Procedure* PT.Gapura Angkasa Bandar Udara Internasional Adi

Soemarmo Surakarta, Ramp Handling merupakan Unit kerja di jajaran Apron yang bertugas sebagai koordinator pelaksanaan handling pesawat di apron. Sedangkan Ramp Koordinator adalah Petugas yang mengawasi dan mengkoordinasikan tugas-tugas pelayanan darat ditempat parkir apron pesawat, baik pada waktu pemberangkatan maupun kedatangan. Tanggung jawab setiap petugas ramp adalah mengawasi dan mengkoordinasi segala aktifitas ramp yang berkaitan dengan keberangkatan maupun kedatangan pesawat.

Dalam melakukan tugasnya seorang petugas *ramp* berkoordinasi dengan unit-unit terkait diantaranya: Awak cockpit / cabin crew, Petugas boarding gate, Petugas penanganan kargo, Load Control, GSE (Ground Support Equipment), Load Master, Petugas Teknik, Pertamina refueling, Porter dan Petugas Security.

Ground Time adalah batas waktu ketika pesawat berada di landasan pacu atau berada di apron, atau waktu ketika pesawat *block-on* sampai *blok-off*. Tentunya setiap maskapai berbeda-beda ground time nya, untuk maskapai Citilink sendiri mempunyai *ground time* yaitu 30 menit, jika telah melewati *ground time* tersebut maka akan dinyatakan pesawat tersebut *delay* atau keterlambatan penerbangan.

Variabel terikat dengan menggunakan notasi (Y) mencapai ground time pesawat Airbus A320-200 dan variable bebas menggunakan notasi (X) yaitu penanganan kinerja ramp handling PT.Gapura Angkasa.



Gambar 1. Model Penelitian

Hipotesis: Terdapat Pengaruh kinerja ramp handling dalam mencapai ground time pesawat Airbus 320-200 maskapai citilink pada PT. Gapura Angkasa di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Surakarta.

Metode Penelitian

Jenis penelitian yang dilakukan adalah penelitian kuantitatif. Pendekatan penelitian kuantitatif menurut Sugiyono (2015) adalah metode penelitian yang berlandaskan terhadap filsafat positivisme, digunakan dalam meneliti terhadap sampel dan populasi penelitian, tehnik pengambilan sampel umumnya dilakukan dengan acak atau random sampling, sedangkan pengumpulan data dilakukan dengan cara memanfaatkan instrumen penelitian yang dipakai, analisis data yang digunakan bersifat kuantitatif/bisa diukur dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang ditetapkan sebelumnya. Penelitian ini dilakukan di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Surakarta yang meneliti data Ground Time Pesawat Citilink yang dilakukan oleh petugas Ramp Handling selama 6 bulan yaitu dari bulan Oktober 2017- Maret 2018, Penelitian telah dilaksanakan pada bulan Maret-April 2018. Teknik Pengumpulan Data: Observasi, Studi Pustaka. Jenis data: Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data Primer dan Sekunder. Data primer adalah sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data (Sugiyono, 2010). Sumber data primer diperoleh dengan cara observasi, sedangkan Data sekunder adalah sumber yang tidak memberikan data kepada pengumpul data, melalui seseorang atau dokumen (Sugiyono, 2010). Data sekunder diperoleh dari jurnal report.

Teknik Analisis Data

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan metode penghitungan rata-rata. Terdapat beberapa definisi rata-rata, yang paling umum adalah nilai tengah hitung (Arithmetic Mean) atau sering

disingkat nilai Median, Modus., Penghitungan rata-rata dilakukan dengan menjumlahkan seluruh nilai dari suatu kelompok sampel, kemudian dibagi dengan jumlah sampel tersebut. Jadi jika suatu kelompok sampel acak dengan jumlah sampel n . Secara umum Penghitungan rata-rata dapat ditulis sebagai berikut :

$$\bar{X} = \frac{X_1 + X_2 + X_3 + \dots + X_i}{n} \quad \text{atau} \quad \bar{X} = \frac{\sum Xi}{n}$$

Keterangan :

$\sum Xi$ = nilai tiap data

\bar{x} = Rata-rata hitung

X_1 = nilai sampel ke-1

X_i = nilai sampel sampai ke-i

n = jumlah sampel

Uji Hipotesis menggunakan pengujian atau sampel pengujian satu sampel. Pengujian ini digunakan apabila sampel kurang dari 30 ($n < 30$) dan simpangan baku tidak diketahui. Rumus Hipotesis pengujian satu sampel (Variabel) :

$$t = \frac{\bar{X} - \mu_0}{s/\sqrt{n}}$$

Keterangan :

\bar{x} = Rata-rata (Mean) sampel

μ_0 = Nilai rata-rata ideal

S = Standar deviasi sampel

n = Jumlah Sampel

Hasil dan Pembahasan

Ramp Handling merupakan koordinator pada saat aktivitas ground time di Apron Area. Guna tercapainya ground time, Ramp handling harus memperhatikan Schedule time departure, Schedule time arrival, Estimated time of departure, Estimated time of arrival, Actual time departure, Actual time arrival sehingga dapat terciptanya On Time Performance pada saat bertugas. Tugas ramp handling yaitu berkoordinasi dengan unit-unit yang mendukung perencanaan penerbangan dan mencatat waktu pesawat dari mulai block-on sampai dengan block-off dalam ramp checklist. Untuk menjalankan fungsinya, petugas ramp handling tidaklah mudah dalam mewujudkan on time performance guna tercapainya ground time. Masih terdapat permasalahan-permasalahan yang mengakibatkan keterlambatan penerbangan seperti cuaca, teknik atau kelalaian penumpang, maka dari itu kinerja ramp handling sangatlah berpengaruh positif terhadap ground time.

Data yang diambil dari penelitian ini adalah data *Block-On* dan *Block-Off* pesawat. *Block-On* adalah waktu pada saat roda pesawat sudah diganjal, dan *Block Off* adalah waktu pada saat ganjal roda pesawat di buka. Untuk mencari waktu lamanya *ground time* dilakukan dengan cara menghitung selisih antara *Block-On* dengan *Block-Off* setelah didapatkan waktu *ground time* kemudian di ambil rata-rata setiap harinya. Agar diketahui pesawat Airbus A320-200 mencapai batas *ground time* yang telah ditentukan. Jumlah penerbangan pesawat A320-200 maskapai Citilink Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Surakarta periode Oktober 2017 – Maret 2018 sebanyak 669 penerbangan. Dari tabel waktu *Ground Time* maka di dapat rata-rata sebagai berikut:

Tabel 1. Tabel Rata-rata waktu ground time

BULAN	X_i	\bar{X}	$(X_i - \bar{X})^2$
OKTOBER	28	28,67	0,4489
NOVEMBER	30	28,67	1,7689
DESEMBER	27	28,67	2,7889
JANUARI	30	28,67	1,7689
FEBRUARI	29	28,67	0,1089
MARET	28	28,67	0,4489
	172		7,3334

Sumber : Data sekunder yang diolah oleh penulis

- a. Menghitung nilai rata-rata pengamatan

$$\begin{aligned}\bar{X} &= \frac{\sum X_i}{n} \\ &= \frac{172}{6} \\ &= 28,67\end{aligned}$$

- b. Menghitung nilai standar deviasi (s)

$$\begin{aligned}s &= \sqrt{\frac{\sum (X_i - \bar{X})^2}{n - 1}} \\ &= \sqrt{\frac{7,3334}{6 - 1}} \\ &= \sqrt{\frac{7,3334}{5}} \\ &= 1,211\end{aligned}$$

- c. Menghitung t_{hitung}

$$t_{hitung} = \frac{\bar{X} - \mu_0}{s/\sqrt{n}}$$

$$\begin{aligned}
 &= \frac{28,67 - 30}{1,211/\sqrt{6}} \\
 &= \frac{-1,33}{0,4943} \\
 &= -2,697
 \end{aligned}$$

d. Menghitung $t_{\text{tabel}}(\alpha)$

Dengan taraf signifikan $\alpha = 0,05$. Kemudian dicari nilai t_{tabel} pada tabel Derajat Bebas dengan ketentuan: $db = n-1$, $db = 6-1 = 5$. Sehingga, $t_{\text{tabel}}(\alpha, db) = t_{\text{tabel}}(0,05, 5) = 2,571$

Membandingkan t_{tabel} dan t_{hitung}

Tujuan membandingkan nilai t_{hitung} dan t_{tabel} adalah untuk mengetahui hipotesis H_0 ditolak atau diterima. Pada penelitian ini hipotesis yang diterima adalah H_0 ditolak, karena $t_{\text{tabel}}(\alpha) = -2,571 > -2,697$ maka H_0 ditolak dan H_a diterima.



Gambar 2. Penentuan daerah penolakan pada Uji-t untuk pihak kiri.

a. Uji -t *One Sample test* di olah menggunakan SPSS 15.0

1. Hasil SPSS dan Analisisnya

Tabel 2. Pengujian *One-Sample Statistics*

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
nilai	6	28,67	1,211	,494

Tabel 3. Pengujian *One-Sample Test*

	Test Value = 30					
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
					Lower	Upper
nilai	-2,697	5	,043	-1,333	-2,60	-,06

2. Analisis Hasil dari *One-Sample Test*

a. Dari Tabel *one-sample Statistic*

Dari tabel di atas diketahui bahwa sampel berjumlah $N = 6$ dan rata-rata *ground time* = 28,67 serta standar deviasi $S = 1,211$. Hal ini menunjukkan hasil perhitungan

manual dengan SPSS hasilnya sama.

b. Dari Tabel *one-sample Test*

Hipotesis untuk kasus ini :

Ho : Tidak terjadi rata-rata mencapai Ground Time

Ha : Terjadi rata-rata mencapai Ground Time

Berdasarkan hasil uji hipotesis dengan menggunakan rumus statistik dan SPSS 15, dapat diketahui bahwa hasilnya sama. Rata-rata waktu ground time selama 6 bulan yaitu sebesar 28,67 menit, standar deviasi sebesar 1,211, t hitung sebesar -2,679 , t tabel= $t(0,05,5) = -2,571$. Pada pengujian hipotesis telah diperoleh besarnya pengaruh ramp handling sebesar -2,571.

Kesimpulan

1. Kinerja *Ramp Handling* sangat berpengaruh guna tercapainya *ground time*, *Ramp handling* harus memperhatikan *Schedule time departure*, *Schedule time arrival*, *Estimated time of departure*, *Estimated time of arrival*, *Actual time departure*, *Actual time arrival* sehingga dapat terciptanya *On Time Performance* pada saat bertugas. Petugas *ramp handling* harus berkoordinasi dengan unit-unit yang mendukung perencanaan penerbangan dan mencatat waktu pesawat dari mulai *block-on* sampai dengan *block-off* dalam *ramp checklist*, maka dari itu kinerja *ramp handling* sangatlah berpengaruh terhadap *ground time*. Untuk lebih jelasnya, terdapat hasil uji hipotesis yang diperoleh dari data *ground time* selama 6 bulan yaitu Ha diterima maka kesimpulannya kinerja *ramp handling* berpengaruh terhadap *ground time*.
2. Berdasarkan hasil uji hipotesis dengan menggunakan rumus statistik dan SPSS 15, dapat diketahui bahwa hasilnya sama. Rata-rata waktu ground time selama 6 bulan yaitu sebesar 28,67 menit, standar deviasi sebesar 1,211, thitung sebesar -2,679 , t tabel= $t(0,05,5) = -2,571$. Pada pengujian hipotesis telah diperoleh besarnya pengaruh ramp handling -2,571.

Daftar Pustaka

- Abdul Majid, Suharto dan Eko Probo D. Warpani. 2009. Ground Handling: Manajemen Pelayanan Darat Perusahaan Penerbangan. Jakarta: Rajawali Pers
- Airport Handling Manual (AHM810), Annex A Ground Handling Service, Section 4, Sub Section 4 Ref AHM 18 (1998).
- Andriyani, Baiq Neni, 2016, *Analisis Kinerja Ramp Handling Terhadap Tingkat Koordinasi Dengan Unit Ground Handling PT.Gapura Angkasa Bandar Udara Internasional Lombok*, Tugas Akhir Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan, Yogyakarta.
- Buton, Sukarman AS, 2013, *Rata-rata Ground Time Pesawat Garuda Indonesia di Bandara Internasional Sultan Mahmud Badarudin II Palembang Periode Februari-Maret 2013*, Tugas Akhir Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan, Yogyakarta.
- Standard Operation Procedure*, PT.Gapura Angkasa cabang Bandara Adi Soemarmo Surakarta.
- Siregar, 2017, *Statistik Parametrik untuk Penelitian Kuantitatif*, Jakarta: PT.Bumi Aksara.
- Sugiyono, 2018, *Metode Penelitian Manajemen*, Bandung: CV. Alfabeta.
- Wibowo, 2010, *Manajemen Kinerja*, Jakarta : Rajawali Pers.