

PENGARUH PENERBANGAN CHARTER TERHADAP *ON TIME PERFORMANCE* PENERBANGAN NIAGA BERJADWAL MASKAPAI LION AIR

¹Farah Putri Wenang Lusianingrum, ²Azis Budiman

¹Fakultas Ekonomi, Universitas Sultan Ageng Tirtayasa

²Manajemen Transportasi Udara, Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan, Indonesia

Abstrak

On Time Performance (OTP) dijadikan sebagai indikator bagi pengguna jasa transportasi udara untuk menentukan maskapai penerbangan yang akan digunakan. Perusahaan maskapai penerbangan tentunya harus berusaha secara maksimal untuk mewujudkan OTP. Dengan demikian, maskapai penerbangan dinilai harus melakukan analisis faktor yang memengaruhi OTP sebagai dasar melakukan perbaikan. Selanjutnya, penelitian ini merespon kebutuhan tersebut dengan menguji pengaruh penerbangan tidak berjadwal berupa penerbangan *charter* terhadap OTP penerbangan berjadwal maskapai Lion Air.

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif. Jenis data penelitian yaitu data sekunder berupa *AMC sheet* pada tahun 2018 dari unit AMC. Analisis data menggunakan *Structural Equation Modelling* (SEM) berbasis varian yaitu *Partially Least Square* (PLS) dengan aplikasi *Warp PLS* 6.0. Hasil analisis pengujian hipotesis membuktikan adanya pengaruh signifikan penerbangan *charter* terhadap OTP penerbangan berjadwal maskapai Lion Air sebesar 17%. Sementara, 83% OTP penerbangan berjadwal dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini.

Kata Kunci: Penerbangan, *Charter*, berjadwal, tidak berjadwal, *On time performance*

Abstract

On Time Performance (OTP) is used as a indicator for users of air transportation services to determine the airlines that will be used. The airline company certainly must try its best to realize the OTP. Thus, airlines are considered to have to do an analysis of factors that influence OTP as a basis for improvement. Furthermore, this study responds to this need by testing the effect of unscheduled flights in the form of charter flights to OTP scheduled flights of Lion Air airline.

This research is a quantitative research. The type of research data is secondary data in the form of AMC sheet in 2018 from the AMC unit. Data analysis using Structural Equation Modeling (SEM) based on variants, namely Partially Least Square (PLS) with the application Warp PLS 6.0. The results of the analysis of hypothesis testing prove the significant influence of charter flights on OTP scheduled flight of Lion Air airline of 17%. Meanwhile, 83% OTP scheduled flights are influenced by other variables not examined in this study.

Keywords: Aviation, Charter, Scheduled, Unscheduled, On time performance

Pendahuluan

Industri transportasi udara di Indonesia terus mengalami pertumbuhan selama 10 tahun terakhir (Sari dan Supriono, 2018). Tidak mengherankan apabila Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan (Dirjen Perhubungan Udara Kemenhub) memprediksi bahwa tahun 2018 jumlah penumpang pesawat diperkirakan mencapai 116.654.624 orang, yang mengalami kenaikan 3,28% untuk penumpang domestik dan 3,33% untuk penumpang internasional dibanding tahun 2017 (Widianto, 2018). Peningkatan ini dinilai karena moda transportasi udara saat ini berusaha menawarkan keefektifan, keefisienan, dan kecepatan waktu serta keselamatan dan kenyamanan dalam penerbangan. Kondisi tersebut mengakibatkan masyarakat lebih memilih menggunakan moda transportasi udara untuk melakukan perjalanan (Adisasmita, 2012).

¹ E-mail address : farahputriwenang@untirta.ac.id

Received 01 Agustus 2020, Available online 30 Desember 2020

Sari dan Supriono (2018) menjelaskan bahwa ketepatan waktu penerbangan atau *On Time Performance* (OTP) menjadi faktor penting setelah faktor keselamatan dalam dunia penerbangan. Keterlambatan waktu penerbangan akan memberikan dampak negatif bagi pihak bandar udara, maskapai, penumpang serta waktu penerbangan selanjutnya. Selain itu, OTP juga dijadikan sebagai indikator kinerja dan kepercayaan bagi penumpang dalam memilih maskapai penerbangan (Girasyitia dan Santosa, 2015). Maskapai penerbangan tentunya harus bekerja keras untuk mewujudkan OTP keberangkatan dan kedatangan suatu penerbangan. Namun, waktu keberangkatan dan kedatangan tidak selalu sesuai dengan waktu yang telah ditetapkan. Penerbangan berjadwal dan tidak berjadwal di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo juga mengalami permasalahan mengenai ketidak tepatan waktu keberangkatan dan kedatangan. Pengamatan selama bulan Juli sampai Agustus 2017 didapatkan data permasalahan OTP sebagai berikut.

Tabel 1. Keterlambatan Waktu Penerbangan Berjadwal di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo

	Jumlah penerbangan	Keterlambatan	Persen (%)
Juli	440	275	68,75 %
Agustus	400	167	41,75 %
Total Penerbangan	840	442	52,61 %

Sumber: PT. Angkasa Pura I (persero) 2017

Tabel 1 menunjukkan bahwa selama bulan Juli 2017 penerbangan yang mampu mencapai OTP di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo hanya 31,25% dari 440 penerbangan. Sementara pada bulan Agustus 2017 OPT maskapai penerbangan mengalami kenaikan menjadi 58,25% dari 400 penerbangan. Tingkat keterlambatan kedatangan dan keberangkatan penerbangan masih di atas angka 30%. Kondisi ini memberikan tanda bahwa perusahaan maskapai penerbangan perlu untuk menganalisis faktor yang memengaruhi terjadinya OTP. Penelitian ini selanjutnya akan fokus pada maskapai penerbangan Lion Air karena memiliki reputasi kurang baik mengenai ketepatan waktu. Kondisi ini sesuai dengan pencapaian OTP maskapai penerbangan Lion Air pada tahun 2017 hanya 71,32%. Pencapaian tersebut masih dibawah standar internasional penerbangan tentang batas minimal OTP maskapai penerbangan untuk masuk kategori baik yaitu sebesar 85% (Pakan, 2012). Sesuai data yang dikeluarkan Dirjen Perhubungan Udara Kemenhub, bahwa maskapai penerbangan Lion Air menempati urutan ke 11 dari 14 maskapai nasional yang beroperasi di Indonesia dalam pencapaian OTP (Senja, 2018).

Wisjnoe dan Soetomo (2012) menyebutkan bahwa faktor yang menyebabkan terjadinya keterlambatan meliputi alasan komersil, teknik, cuaca, sistem, dan fasilitas bandar udara. Alasan fasilitas bandar udara ini seperti penuhnya *parking stand* karena digunakan oleh penerbangan berjadwal dan tidak berjadwal. Penerbangan tidak berjadwal merupakan penerbangan yang memiliki waktu dan tujuan sesuai dengan keinginan serta kebutuhan pihak penyewa. Azmi (2012) dan Febryana (2016) membuktikan bahwa penerbangan tidak berjadwal berupa penerbangan militer berpengaruh terhadap OTP penerbangan berjadwal. Sementara, penerbangan tidak berjadwal itu tidak hanya penerbangan militer tetapi juga penerbangan *charter*. Dengan demikian penelitian ini akan mencoba menguji pengaruh penerbangan tidak

berjadwal berupa penerbangan *charter* terhadap OTP penerbangan berjadwal maskapai Lion Air.

Kajian Pustaka

On Time Performance. Istilah ketepatan waktu atau yang sering disebut dengan *On Time Performance* (OTP) sangat populer dalam dunia penerbangan. OTP digambarkan sebagai suatu keadaan ketika waktu keberangkatan dan waktu kedatangan sesuai dengan yang telah ditetapkan (Girasyitia dan Santosa, 2015). Pendapat tersebut sesuai dengan Sari dan Supriono (2018), bahwa OTP merupakan ketepatan waktu yang dapat dicapai oleh suatu penerbangan baik ketika keberangkatan maupun kedatangan. Dengan demikian OTP dapat diartikan sebagai kemampuan maskapai penerbangan untuk mencapai kesesuaian waktu keberangkatan dan kedatangan dengan waktu yang telah dijadwalkan.

Ketepatan maupun keterlambatan waktu penerbangan dapat disebabkan oleh fasilitas bandar udara, keadaan cuaca, sistem, teknik, dan alasan komersil (Wisjnoe dan Soetomo, 2012). Dalam Peraturan Menteri Nomor 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia dijelaskan bahwa faktor yang memengaruhi OTP meliputi faktor manajemen maskapai penerbangan, teknik operasional, cuaca, dan lain-lain. Pemerintah menghimbau agar penyedia layanan transportasi udara untuk dapat mencegah dan menangani faktor penghambat tercapainya OTP. Pemerintah juga telah mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2008 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 mengenai bentuk tanggung jawab dan kompensasi yang harus diberikan oleh maskapai penerbangan ketika terlambat atau tidak tepat waktu kepada penumpang. Peraturan ini dikeluarkan untuk melindungi penumpang dan mendorong agar para maskapai penerbangan terus meningkatkan OTP.

Penerbangan *Charter*. Penerbangan di Indonesia dikelompokkan menjadi dua. Pengelompokan ini sesuai dengan Peraturan Pemerintah (PP) Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 1995 mengenai Angkutan Udara bahwa kegiatan angkutan udara pada pasal 8 ayat 1 dikelompokkan menjadi angkutan udara niaga dan angkutan udara bukan niaga. Angkutan udara niaga ini terdiri dari angkutan udara niaga berjadwal dan tidak berjadwal. Penerbangan *charter* ini masuk dalam kelompok angkutan udara niaga tidak berjadwal. Menurut Azmi (2012) bahwa penerbangan *charter* merupakan penerbangan yang memiliki waktu dan tujuan sesuai dengan keinginan serta kebutuhan pihak penyewa. Maksudnya bahwa rute dan jadwal penerbangan *charter* tidak tetap dan tidak teratur, dengan tarif sesuai kesepakatan antara penyedia dan pengguna jasa serta dan tidak dipublikasikan.

Jadwal penerbangan *charter* yang tidak tetap dan teratur mengakibatkan terganggunya waktu penerbangan yang telah terjadwal. Terlebih lagi, bandar udara yang ada di Indonesia masih menggunakan *parking stand* yang sama untuk penerbangan niaga berjadwal dan tidak berjadwal. Ketika ada penerbangan *charter* maka penerbangan berjadwal pada saat yang sama harus ditunda. Dengan demikian akan menggeser mundur waktu pada penerbangan-penerbangan selanjutnya. Studi yang dilakukan oleh Febryana (2016) dan Azmi (2012) menunjukkan bahwa ketika ada penerbangan tidak berjadwal berupa penerbangan militer maka

penerbangan berjadwal pada saat yang bersamaan akan ditunda. Dengan kata lain, penerbangan *charter* lebih didahulukan untuk menggunakan *parking stand*.

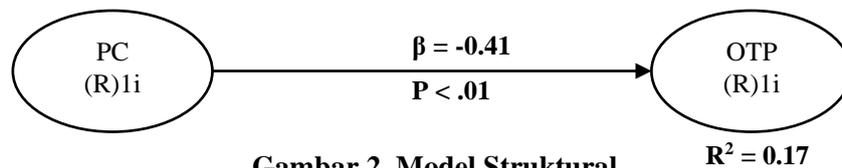
Hipotesis Penelitian: penerbangan tidak berjadwal berupa penerbangan *charter* berpengaruh terhadap OTP penerbangan berjadwal maskapai Lion Air.

Metode Penelitian

Metode penelitian kuantitatif digunakan oleh peneliti untuk menjawab rumusan permasalahan dalam penelitian ini. Penelitian ini menggunakan data sekunder berasal dari unit *Apron Movement Control (AMC)* Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo berupa *AMC sheet* pada tahun 2018. *AMC sheet* berisi data yang dibutuhkan untuk analisis data yaitu waktu kedatangan dan keberangkatan maskapai Lion Air dan pesawat *charter* serta total penerbangan yang ada. Analisis data menggunakan software Warp PLS 6.0. PLS dipilih karena dinilai baik untuk menguji hipotesis dengan ukuran sampel yang relatif lebih kecil dan teknik yang *robust* terhadap masalah asumsi klasik (Jogiyanto dan Abdilah, 2014).

Hasil dan Pembahasan

Penelitian berfokus pada kinerja pelayanan maskapai penerbangan Lion Air dari sudut pandang ketepatan waktu penerbangan atau yang sering dikenal dengan istilah *On Time Performance (OTP)* di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo. Penelitian ini selanjutnya menguji pengaruh penerbangan *charter* terhadap OTP penerbangan berjadwal maskapai Lion Air. Pengujian hipotesis dengan mengamati nilai koefisien jalur dan nilai signifikansi (*p-value*).



Gambar 2. Model Struktural
Sumber: Olah data WARP PLS 6.0

Tabel 2. Hasil Pengujian Hipotesis

Jalur	Koefisien	<i>p Value</i>	R^2	Q^2	<i>Effect Size</i>
Penerbangan <i>Charter</i> OTP Penerbangan berjadwal	-0.41	$p < 0.001$	0.17	0.205	0.169
Indikator Fit					
APC	0.411	$p < 0.001$			
ARS	0.169	$p < 0.001$			
AVIF	1.083	$p < 0.001$			

Sumber: Olah data WARP PLS 6.0

Tabel 2 memperlihatkan bahwa kesesuaian model dan data dalam penelitian ini bagus. Hal ini dapat terlihat dari nilai APC dan ARS yang signifikan pada taraf 1% serta nilai AVIF yang dibawah 5. Gambar 2 menunjukkan bahwa penerbangan tidak berjadwal berupa penerbangan *charter* memiliki pengaruh yang signifikan terhadap *on time performance (OTP)* penerbangan berjadwal maskapai Lion Air di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo pada bulan Januari sampai dengan Desember 2018. Hipotesis penelitian ini terdukung berdasarkan angka koefisien $\beta = -0.41$; $p\text{-Value} < 0.01$; $R^2 = 0.17$). Angka tersebut menunjukkan bahwa jika terjadi

peningkatan pada penerbangan *charter* sebesar satu satuan, maka OTP penerbangan berjadwal maskapai Lion Air akan menurun sebesar 0.41. Artinya semakin banyak penerbangan *charter*, maka semakin menurun pula pencapaian OTP penerbangan berjadwal di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo pada tahun 2018.

Nilai koefisien determinasi (R^2) hasil pengujian sebesar 0.17. Hasil ini menjelaskan bahwa pengaruh variabel independen yaitu penerbangan *charter* dapat menjelaskan variansi variabel dependen yaitu OTP penerbangan berjadwal di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo pada Tahun 2018 sebesar 17%. Sementara untuk sisanya yaitu 83% dijelaskan oleh variabel – variabel lain yang tidak teliti dalam penelitian ini.

Angka *effect size* untuk pengaruh penerbangan *charter* terhadap OTP penerbangan berjadwal maskapai Lion Air di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo pada tahun 2018 yaitu sebesar 0.169, dimana angka tersebut tergolong dalam kategori medium. Penentuan kategori tersebut berdasarkan Ratmono (2013) yang mengelompokan kategori tersebut menjadi 3 (tiga), yaitu: lemah (0.02), medium (0.15), dan besar (0.35). Hasil dari analisis *effect size* tersebut menunjukkan bahwa penerbangan *charter* memiliki pengaruh yang cukup besar terhadap OTP penerbangan berjadwal maskapai Lion Air di Bandar udara Internasional Adi Soemarmo Solo pada tahun 2018.

Hasil pengujian statistik menunjukkan bahwa hipotesis penelitian ini terdukung. Hasil penelitian ini memperkuat kesimpulan Azmi (2012) bahwa penerbangan tidak berjadwal berpengaruh terhadap kelancaran penerbangan berjadwal. Selain itu, penelitian ini juga mengkonfirmasi hasil penelitian Febryana (2016) mengenai penyebab keterlambatan penerbangan salah satunya disebabkan oleh masalah operasional ataupun fasilitas bandar udara khususnya adanya penerbangan *charter*.

Penerbangan niaga berjadwal dan tidak berjadwal yang ada di Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo saat ini masih menggunakan *parking stand*, *runaway*, dan *taxiway* yang sama. Artinya apabila ada penerbangan *charter* tentunya akan menggunakan fasilitas yang dialokasikan untuk penerbangan berjadwal. Dengan demikian akan menggeser jadwal waktu keberangkatan atau kedatangan penerbangan berjadwal yang seharusnya menggunakan fasilitas tersebut sehingga tidak memungkinkan untuk mencapai OTP. Selain itu, penerbangan *charter* biasanya mendapatkan prioritas untuk menggunakan *parking stand*, *runaway*, dan *taxiway*.

Sementara itu, General Manager PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Internasional Adi Soemarmo Solo mengatakan bahwa untuk mendatangkan wisatawan ke kota Surakarta sedang dilakukan pengembangan pesawat *charter* atau penerbangan *charter*. Adanya pengembangan pada penerbangan *charter* membuat jumlah penggunaan dan pergerakan di sisi udara akan bertambah dan akan mengganggu jadwal penerbangan berjadwal apabila tidak dikelola dengan baik dan diimbangi penambahan fasilitas bandar udara. Selain itu, juga harus dikomunikasikan pada Airnav selaku pihak yang mengatur *slot time*. Dengan adanya sinergitas antara pihak bandar udara, Airnav, maskapai penerbangan berjadwal dan tidak berjadwal maka akan membantu dapal pencapaian OTP.

Kesimpulan

Penerbangan tidak berjadwal berupa penerbangan *charter* terbukti secara signifikan berpengaruh terhadap penerbangan berjadwal maskapai Lion Air pada bulan Januari sampai Desember 2018. Signifikansi hasil penelitian pada taraf 1% ($p < 0.001$). Hipotesis penelitian ini didukung berdasarkan angka koefisien $\beta = -0.41$ dan $R^2 = 0.17$. Penerbangan *charter* juga berhasil menjelaskan 17% variasi penerbangan berjadwal. Sementara 83% sisanya dijelaskan oleh variabel lain.

Kontribusi Penelitian

Penelitian ini memiliki dua kontribusi yaitu secara teoritis dan manajerial. Kontribusi teoritis penelitian ini berupa tambahan hasil studi empiris mengenai pengaruh penerbangan *charter* terhadap OTP penerbangan berjadwal maskapai Lion Air. Sementara untuk kontribusi manajerial yang pertama yaitu dengan terbuktinya pengaruh penerbangan *charter* terhadap OTP penerbangan berjadwal, maka pihak manajemen bandar udara dan Airnav perlu melakukan evaluasi. Evaluasi ini terkait dengan kebijakan pemberian *slot time* dan ketersediaan fasilitas bandar udara untuk penerbangan *charter*. Kedua, pihak maskapai penerbangan niaga berjadwal juga perlu melakukan kegiatan antisipasi untuk menghadapi adanya penerbangan *charter* yang sewaktu-waktu dapat menggeser waktu kedatangan dan keberangkatan penerbangan maskapai yang telah dijadwalkan.

Daftar Pustaka

- Adisasmita, Sakti Adji. 2012. *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Atmadjati, Arista. 2013. *Manajemen Bandar Udara Seri 1*. Yogyakarta: PT. Leutika Nouvalitera.
- Azmi, U. 2012. Pengaruh Aktifitas Penerbangan Militer terhadap Kegiatan Penerbangan Komersil di Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta periode Januari – Maret 2013. Laporan Tugas Akhir, Program Studi Manajemen Transportasi Udara. Yogyakarta: Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan.
- Febryana, Dema Nurul. 2016. Pengaruh Penerbangan Pesawat Militer terhadap On Time Performance Penerbangan Pesawat Komersial di Bandara Internasional Adi Soemarmo Solo periode Mei 2015- April 2016. Laporan Tugas Akhir, Program Studi Manajemen Transportasi Udara. Yogyakarta: Sekolah Tinggi Teknologi kedirgantaraan.
- Girasyitia, G. dan Santosa, W. 2015. Evaluasi *On Time Performance* Pesawat Udara di Bandar Udara Husein Sastranegara Menggunakan Aplikasi Flightradar24. *Jurnal Transportasi* 15 (2): 143-150.
- Jogiyanto dan Abdillah, W. 2014. *Konsep Aplikasi PLS (Partial Least Square) untuk penelitian empiris*. Yogyakarta: BPFE.
- Pakan, Welly. 2012. Tingkat OTP (*On Time Performance*) Bandara Sultan Hasanuddin Makassar Tahun 2011. *Jurnal Penelitian Perhubungan Udara Warta Ardhia* 38 (2): 136-152.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) Pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia. 8 Mei 2015. Kementerian Perhubungan. Jakarta.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. 8 Agustus 2011. Kementerian Perhubungan. Jakarta.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 25 tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara. 25 Juni 2008. Kementerian Perhubungan. Jakarta.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara. 17 November 1995. Lembaran Negara Republik Indonesia tahun 1995 Nomor 68. Jakarta.
- Sary, S.A.F., dan Supriono. 2018. Analisis Dampak On Time Performance (OTP) Pada Kegiatan Transportasi Udara (Studi pada Keterlambatan Jadwal Penerbangan di Bandar Udara Internasional Adisutjipto, Yogyakarta). *Jurnal Administrasi Bisnis* 60 (2): 169-178.
- Senja, A.M.M.P. 2018. Ini 5 Maskapai Nasional di Indonesia Paling Tepat Waktu di Tahun 2017. www.kompas.com. 10 April 2018
- Widianto, Satrio. 2018. Penerbangan Indonesia Menuju Pentas Dunia. www.pikiran-rakyat.com. 10 April 2018
- Wisjnoe dan Soetomo. 2012. *Service Excellent*. Yogyakarta: Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan.