

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Landasan Teori

1. Tingkat Ketepatan Waktu (On Time Performance)

Menurut Soemohadiwidjyo (2017), On Time Performance (OTP) merupakan ukuran yang menunjukkan kemampuan sarana transportasi untuk tiba tepat waktu di tujuan. Berbicara mengenai OTP tidak dapat terlepas dengan istilah delay atau keterlambatan. Definisi keterlambatan menurut Undang-Undang Nomor 1 tentang Penerbangan adalah terjadinya perbedaan waktu antara waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan.

OTP yang tidak tercapai dapat menyebabkan keterlambatan penerbangan. Peraturan Menteri No. 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (Delay Management) pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia menjelaskan tentang faktor penyebab keterlambatan penerbangan antara lain sebagai berikut.

- a. Faktor manajemen airline, yaitu faktor yang disebabkan oleh maskapai penerbangan seperti keterlambatan pengisian bahan bakar, kerusakan/pemeliharaan mendadak, pergantian jadwal kru yang terhambat, pembersihan pesawat, pengangkutan/masalah bagasi.

- b. Faktor teknis operasional, contohnya seperti terjadi antrian pesawat udara lepas landas (take off), mendarat (landing), atau alokasi waktu keberangkatan (departure slot time) di bandar udara.
- c. Faktor cuaca, seperti hujan lebat, petir, badai, kabut dan jarak pandang dibawah standar minimal.
- d. Faktor lain-lain, seperti sedang ada kerusuhan atau demonstrasi di wilayah bandar udara.

2. Maskapai Penerbangan

Menurut ketentuan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, pengangkutan udara adalah badan usaha angkutan udara niaga, pemegang izin kegiatan angkutan udara niaga yang melakukan kegiatan angkutan udara niaga berdasarkan ketentuan undang-undang ini dan/atau badan usaha selain badan usaha angkutan udara niaga yang membuat kontrak perjanjian angkutan udara niaga. Maskapai penerbangan sebagai salah satu moda transportasi udara yang memiliki tingkat penumpang cukup banyak, perlu mengevaluasi secara berkala nilai dari masing-masing maskapai. Sehingga setiap maskapai dapat memberikan pelayanan kepada penumpang dengan kualitas yang baik.

Damardjati (2001) mengatakan bahwa maskapai penerbangan adalah perusahaan milik swasta atau pemerintah yang khusus menyelenggarakan pelayanan angkutan udara untuk penumpang umum baik yang berjadwal (schedule service/regular flight) maupun yang tidak berjadwal (nonschedule

service). Maskapai penerbangan atau airlines adalah perusahaan penerbangan yang menerbitkan dokumen penerbangan untuk mengangkut penumpang serta bagasinya, barang kiriman (cargo), dan benda pos (mail) dengan pesawat udara (Suwarno, 2001).

3. Bandar Udara Tjilik Riwut

Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, bandar udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

Bandar Udara Tjilik Riwut yang sebelumnya memiliki nama Bandar Udara Panarung, merupakan sebuah Bandar Udara di Palangka Raya, Kalimantan Tengah, Indonesia. Bandar udara ini adalah bandar udara terbesar di Kalimantan Tengah, bandar udara ini juga merupakan Embarkasi Calon Jemaah Haji Kalimantan Tengah. Kini Bandar Udara Tjilik Riwut sedang dalam pembangunan Hangar Lion Air dan sekolah penerbangan Lion Air yang dikelola oleh Lion Air (PT Angkasa Pura II, 2017).

Bandar udara kebanyakan digunakan untuk tujuan komersial namun ada beberapa bandar udara yang berfungsi sebagai landasan pesawat militer. Pedoman-pedoman perencanaan bandar udara secara detail ada pada

peraturan-peraturan yang dikeluarkan FAA (Federal Aviation Administration) dan ICAO (International Civil Aviation Organization), di Indonesia sendiri aturan-aturan tersebut tercakup dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan dan Ketentuan Menteri Perhubungan No. KM 44 Tahun 2002 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional.

B. Penelitian yang Relevan

Penelitian yang relevan adalah penelitian yang sudah pernah dibuat dan dianggap mempunyai keterkaitan dengan judul dan topik yang akan diteliti. Penelitian-penelitian ini (Tabel 2.1.) digunakan untuk menghindari terjadinya pengulangan penelitian dengan pokok permasalahan yang sama.

Tabel 2.1. Penelitian-penelitian yang relevan

No.	Nama Peneliti	Tahun Penelitian	Judul Penelitian	Hasil Penelitian
1.	Rizky Retno Wulandari	2019	Analisa Kapasitas Apron terhadap On Time Performance pada Saat Peak Hours di Bandar Udara Internasional Adisutjipto Yogyakarta	Rata-rata persentase jumlah pergerakan pesawat udara pada jam puncak tahun 2018 adalah 91.83%
2.	Rofifah Nur Aini dan Edriana Pangestuti	2019	Upaya Maskapai Penerbangan dalam Meningkatkan Kinerja On Time Performance (OTP)	Program inisiatif half way boarding dapat mempersingkat proses boarding

Sumber: Google Scholar, 2020

Tabel 2.1. Penelitian-penelitian yang relevan (lanjutan)

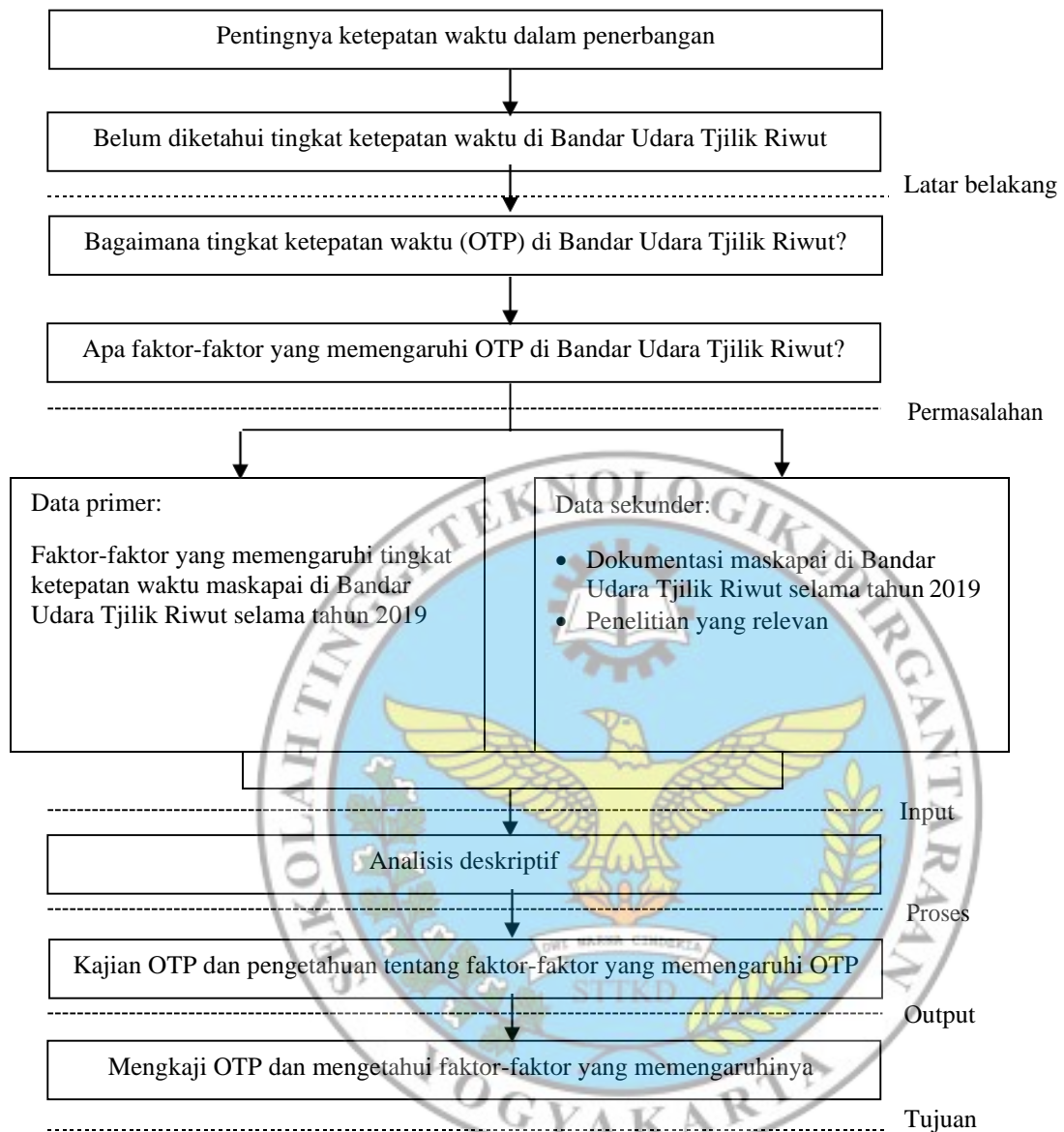
No.	Nama Peneliti	Tahun Penelitian	Judul Penelitian	Hasil Penelitian
3.	Syahra Ariesta Fitria Sari dan Supriono	2018	Analisis Dampak On Time Performance (OTP) pada Kegiatan Transportasi Udara	OTP tidak tercapai menimbulkan dampak negative, yaitu slot penerbangan menjadi terbuang, penggunaan apron tidak maksimal, koordinasi pesawat mana yang bisa masuk ke runway, harus di holding di atas
4.	Ganayu Girasyitia dan Wimpy Santosa	2015	Evaluasi On Time Performance Pesawat Udara di Bandar Udara Husein Sastranegara Menggunakan Aplikasi FlightRadar24	Keterlambatan kedatangan rata-rata pesawat udara adalah 44,31 menit dengan deviasi standar sebesar 44,54 menit. Keterlambatan yang dapat diterima adalah 10 menit dan dengan menggunakan tingkat keterandalan sebesar 0,05 dapat dinyatakan bahwa kedatangan pesawat udara tidak tepat waktu (tidak on time)
5.	Welly Pakan	2012	Tingkat OTP (On Time Performance) Bandara Sultan Hasanuddin Makassar Tahun 2011	Maskapai Batavia Air pada bulan Juli tingkat OTPnya 81% jauh di bawah angka standar penerbangan internasional 85%

Sumber: Google Scholar, 2020

Perbedaan penelitian yang relevan dengan penelitian yang saya buat yaitu terletak pada bandar udara dan maskapai yang akan dijadikan objek dalam penelitian. Beberapa penelitian yang relevan membahas dampak dari On Time Performance, upaya maskapai penerbangan dalam meningkatkan kinerja OTP dan analisa kapasitas apron terhadap OTP pada saat peak hours. Sedangkan penelitian yang saya buat yaitu mengetahui tingkat ketepatan waktu atau On Time Performance di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya khususnya untuk maskapai Garuda Indonesia dan Citilink pada tahun 2019. Jika ingin mengetahui perbedaan penelitian yang relevan dengan penelitian yang saya buat tentunya pasti akan sangat banyak memiliki perbedaan dalam hal apapun, karena sangat banyak hal yang bisa didapatkan dalam membahas On Time Performance. Namun pada intinya penelitian yang relevan dan penelitian yang saya buat ini memiliki pembahasan yang saling berkaitan yaitu tentang OTP, untuk membantu saya dalam menyelesaikan skripsi ini dan juga agar dapat mendukung hasil penelitian saya.

C. Kerangka Pemikiran Operasional

Kerangka pemikiran operasional menunjukkan bagaimana penelitian dilakukan mulai dari menyusun permasalahan, memilih metode serta menentukan jenis dan sumber data. Setelah data dianalisis, maka langkah terakhir yaitu menyusun pembahasan yang menyimpulkan jawaban untuk setiap permasalahan. Langkah-langkah penelitian tersebut ditunjukkan oleh Gambar 2.1.



Gambar 2.1. Alur penelitian