BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Industri transportasi di Indonesia semakin mengalami kemajuan dan peningkatan, salah satunya dalam dunia transportasi udara. Sebagai buktinya banyak bandara-bandara baru yang didirikan untuk memenuhi kebutuhan masyakaratnya. Selain pembangunan bandara baru, pemerintah juga melakukan perbaikan atau penambahan fasilitas di bandara-bandara yang sudah beroperasi di Indonesia. Menurut UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menyebutkan bahwa, 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.

Salah satu Badan Usaha Milik Negara yang bergerak dalam bidang usaha pelayanan jasa kebandarudaraan dan pelayanan jasa penerbangan adalah PT. Angkasa Pura (Persero). Dalam pengelolaan Bandar udara di Indonesia, PT. Angkasa Pura membagi menjadi dua wilayah, yaitu wilayah barat dan wilayah timur. Dalam penelitian ini, penulis menjadikan salah satu dari Bandar udara pada wilayah barat yang dikelola oleh PT. Angkasa Pura II sebagai objek penelitian, yaitu Bandar Udara Soekarno-Hatta. Selain Bandar

udara Soekarno-Hatta, PT. Angkasa Pura II juga mengelola bandar udara lain, diantaranya: Bandara udara Fatmawati Soekarno, Bandar udara Internasional Radin Inten II, Bandara internasional Banyuwangi, Bandara internasional Silangit, Bandara Sultan Thaha, Bandara Raja Haji Fisabilillah, Bandara Husein Sastranegara, Bandara internasional Minangkabau, Bandara internasional Kualanamu, Bandara internasional H.A.S Hanandjoeddin, Bandara Tjilik Riwut, Bandara internasional Kertajati, Bandara Depati Amir, Bandara Sultan Muhammad Badaruddin II, Bandara Sultan Iskandar Muda, Bandara Sultan Syari Kasim II, Bandara Supadio, Bandara Halim Perdanakusuma.

Bandar udara Soekarno-Hatta sendiri merupakan Bandar udara tersibuk di Indonesia. Pertumbuhan terus terjadi di Bandar udara Soekarno-Hatta, jumlah pergerakan penumpang dan pesawat mengalami peningkatan. Pada tahun 2017 jumlah pergerakan pesawat hingga kuartal III sebanyak 331.636. Sedangkan pada 2018 dengan periode yang sama pergerakan pesawat mencapai 348.623. Pada setiap jam terjadi sekitar 76 pergerakan pesawat. Adapun data penumpang pada 2017, hingga Sepetember 2017 sebanyak 46.617.678 jiwa. Sedangkan pergerakan penumpang sejak Januari hingga September 2018 sebanyak 49.850.821 jiwa.

Menghadapi banyaknya pergerakan penumpang dan pesawat di Bandara Internasional Soekarno-Hatta, PT. Angkasa Pura II dituntut agar terus memperbaiki sisi infrastruktur dan peran petugas Bandar udara Soekarno-Hatta. Sebagai upaya dalam meningkatkan efektivitas dan efisiensi

operasional serta layanan, Angkasa Pura Airport meresmikan Airport Operation Control Center (AOCC), yaitu wadah kolaborasi seluruh pemangku kepentingan di bandara yang terdiri dari unsur 4A yaitu Airport Operator, Airline Operator, Air Navigation, dan Authorities seperti bea cukai, imigrasi, karantina, kepolisian, dan lainnya. Di cabang Bandara Soekarno-Hatta sendiri, operasi bandara dibagi menjadi dua, yaitu Operasi Bandara dan Keselamatan Bandara, dimana Operasi Bandara membawahi operasi landside dan airside yaitu unit AOC (Airport Operation Control)/SOT (Sentra Operasi Terminal), AMC (Apron Movement Control), TIS (Terminal Inspection) dan Information. Sedangkan Keselamtan Bandara membawahi Keamanan Bandara (Avsec) dan PK-PPK.

Menurut Resky dan Simarmat (2014) Salah satu unit yang bertanggung jawab atas ketersediaan apron yaitu unit Sentra Operasi Terminal/SOT (dahulunya Airport Operation Centre/AOC). Unit SOT sendiri berfungsi dalam pengaturan parkir pesawat setelah berkoordinasi terlebih dahulu dengan unit AMC, ATC, dan Airlines. Pengaturan pesawat ini mulai dari yang datang, perpindahan dari hangar ke apron atau sebaliknya, sampai dengan pesawat yang menginap. Selain itu unit SOT juga menyiapkan parkir bagi pesawat yang mengalami masalah teknis dan melakukan RTB (Return To Base) atau RBS (Return To Parking Stand). Dengan melihat karakteristik Bandara Soekarno-Hatta yang mana merupakan bandara tersibuk di Indonesia dengan 76 pergerakan pesawat setiap jam, dan keterbatasan jumlah apron,

maka unit SOT diharuskan memiliki kemampuan komunikasi yang baik dengan unit lain yang terkait, dan juga tingkat kedisiplinan yang tinggi.

Namun dalam pengelolaan parking stand baik pada terminal 1, terminal 2, terminal 3, maupun di remote area dan cargo, terkadang unit SOT menghadapi masalah seperti terdapat pesawat unscheduled (tidak terjadwal) atau pesawat dengan tujuan lain yang mengalami gangguan teknis kemudian terpaksa mendarat di Bandara Soekarno-Hatta. Berkaitan dengan tingkat kesibukan yang tinggi di Bandara Soekarno Hatta, maka karyawan unit SOT diharuskan memiliki tingkat kedisiplinan yang tinggi dan mampu bekerja secara tepat waktu agar tercipta hasil kerja yang maksimal dalam hal pengelolaan parking stand.

Unit SOT juga mengatur nomor check in dan ruang tunggu penumpang pada terminal 1 maupun terminal 2. Dalam hal pengaturan ruang tunggu penumpang, seringkali terdapat kesalahan dalam hal komunikasi. Kesalahan tersebut berupa ketidaksesuaian informasi mengenai ruang tunggu penumpang yang tertera pada boarding pass penumpang dengan nomor ruang tunggu yang ditampilkan pada public TV pintu masuk ruang tunggu di Bandara Soekarno Hatta.

Berdasarkan uraian diatas, maka penulis tertarik untuk mengkaji lebih dalam mengenai kemampuan komunikasi dan kedisiplinan petugas unit AOC di Bandara Soekarno-Hatta. Kemudian penulis mengungkapkannya dalam bentuk sebuah penelitian dengan judul: **PENGARUH KEMAMPUAN KOMUNIKASI DAN KEDISIPLINAN PETUGAS UNIT SENTRA**

OPERASI TERMINAL (SOT) TERHADAP PERFORMA KERJA BIDANG PARKING STAND DI BANDAR UDARA SOEKARNO-HATTA.

1.2 Perumusan Masalah

1.2.1 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang judul masalah, maka teridentifikasi masalah sebagai berikut:

1. Kurangnya komunikasi atau koordinasi antara unit SOT dengan pihak airlines terkait pengaturan ruang tunggu penumpang.
2. Petugas SOT harus memiliki tingkat kedisiplinan yang tinggi dan ketepatan waktu karena Bandar Udara Soekarno Hatta merupakan bandara tersibuk di Indonesia.

1.2.2 Pembatasan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah diatas, maka penulis membatasi permasalahan dalam penelitian ini pada masalah "Kemampuan komunikasi dan kedisiplinan terhadap performa kerja pada unit SOT di Bandar Udara Internasioal Soekarno-Hatta".

1.2.3 Pokok Permasalahan

Berdasarkan identifikasi dan pembatasan masalah diatas, maka penulis merumuskan pokok permasalahan sebagai berikut:

1. Adakah pengaruh antara kemampuan komunikasi terhadap performa kerja pada unit SOT?

2. Adakah pengaruh antara kedisiplinan terhadap performa kerja pada unit SOT?
3. Seberapa besar pengaruh hubungan komunikasi dan kedisiplinan terhadap performa kerja petugas unit SOT bidang parking stand?

1.2.4 Tujuan dan Manfaat Penelitian

A. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui pengaruh kemampuan komuikasi pada unit SOT.
2. Untuk mengetahui tingkat kedisiplinan petugas unit SOT.
3. Untuk mengetahui seberapa besar hubungan antara kemampuan komunikasi dan kedisiplinan dengan performa kerja petugas unit SOT.

B. Manfaat Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian diatas, maka dapat diperoleh manfaat penelitian, sebagai berikut:

1. Manfaat Praktis

A. Bagi Penulis:

Untuk menambah wawasan dan kemampuan berpikir penulis dalam menerapkan teori yang telah diperoleh di bangku kuliah dan mendapatkan pengalaman baru yang belum diperoleh sebelumnya.

B. Bagi Sekolah Tinggi Teknologi Kedirgantaraan Yogyakarta:

Untuk melatih ketrampilan, mengembangkan pola pikir, kemampuan komunikasi taruna/i STTKD Yogyakarta.

C. Bagi Instansi Terkait:

Dapat menjadi bahan evaluasi bagi pihak pengelola Bandar udara PT. Angkasa Pura II cabang Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta dan bagi unit Sentra Operasi Terminal.

2. Empiris

Sebagai bahan bacaan untuk menambah wawasan dan sebagai acuan serta referensi untuk penelitian di masa mendatang.

SEKOLAH TINGGI TEKNOLOGI KEDIRGANTARAAN
DWI WARNA CINDEKIA
STTKD
YOGYAKARTA