



Tingkat OTP (*On Time Performance*) Bandara Sultan Hasanuddin Makassar Tahun 2011

On Time Performance levels of Sultan Hasanudin Airport in 2011

Welly Pakan

Peneliti Pusat Penelitian dan Pengembangan Udara

e-mail : litbang_udara@yahoo.com

INFO ARTIKEL

Histori Artikel :

Diterima : 11 Januari 2012

Disetujui : 28 Februari 2012

Keywords:

pavement, maximum take off weight, total permits aircraft

Kata kunci:

perkerasan, berat maksimum take off, total izin pesawat

ABSTRACT / ABSTRAK

Air transportation is a mode of transportation at this time attracted many people because it has many advantages than other modes of transport, by 2011 this number of airlines operating in Indonesia there were 18 (eighteen) airlines that compete in the market and efforts to seize done is to give good service.

One form of service from the airline is in the form of "punctuality go" or OTP timeliness of service set out is the "Hope" the passengers on the flight departure, but ironically, the accuracy is still not achieved as expected, was found almost every day there are airlines that do delay departure (Delay) with a variety of reasons.

In the regulation of the Minister of Transportation No.. KM 25 in 2008 chapters 36 and 37 stated clearly on the compensation to be paid by airlines to passengers in case of flight departure delays.

Moda transportasi udara merupakan moda transportasi yang pada saat ini banyak diminati orang karena mempunyai banyak kelebihan dari moda-moda transportasi lainnya, pada tahun 2011, jumlah maskapai penerbangan yang beroperasi di Indonesia ada sebanyak 18 (delapan belas) maskapai yang bersaing dalam merebut pasar dan upaya yang dilakukan adalah memberi pelayanan yang baik.

Salah satu bentuk pelayanan dari maskapai adalah dalam bentuk "ketepatan waktu keberangkatan" atau OTP, pelayanan ketepatan waktu berangkat adalah merupakan "Harapan" para penumpang tetapi ironisnya ketepatan keberangkatan penerbangan masih belum tercapai seperti yang diharapkan, masih ditemukan hampir setiap hari ada airline yang melakukan penundaan keberangkatan (delay) dengan berbagai alasan.

Dalam peraturan Menteri Perhubungan No. KM 25 tahun 2008 pasal 36 dan 37 dinyatakan dengan jelas tentang kompensasi yang harus diberikan oleh maskapai kepada penumpang apabila terjadi *delay* keberangkatan penerbangan.

PENDAHULUAN

Pada tahun 2009 kondisi perekonomian Indonesia semakin membaik ditandai dengan pertumbuhan ekonomi nasional sebesar 2-3 %. pertumbuhan ekonomi tersebut, berpengaruh terhadap kegiatan transportasi udara di mana terjadi pertumbuhan penumpang domestik sebesar 20% dan penumpang internasional sebesar 7,6%. Pertumbuhan penumpang domestik tersebut adalah karena bertambahnya angkutan udara niaga berjadwal, yang beroperasi ini tidak terlepas dari dikeluarkannya kebijakan melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 11 Tahun 2001 yang telah diubah dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 81 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara yang memuat persyaratan perizinan mendirikan perusahaan penerbangan. Sejak berlakunya kebijakan tersebut, perusahaan angkutan udara niaga berjadwal yang memiliki izin usaha penerbangan bertambah jumlahnya dan sampai akhir tahun 2009 jumlah maskapai penerbangan yang beroperasi ada 18 maskapai. Dari segi data yang terkumpul menunjukkan bahwa perkembangan penumpang angkutan udara niaga berjadwal nasional domestic setiap tahun bertambah, Perkembangan jumlah penumpang angkutan udara tersebut harus diimbangi dengan peningkatan pelayanan bagi penumpang/pengguna jasa baik pelayanan sebelum penerbangan, saat penerbangan maupun setelah penerbangan.

Berdasarkan keluhan masyarakat pengguna jasa angkutan udara bahwa pelayanan jasa angkutan udara yang berkaitan dengan ketepatan jadwal keberangkatan menunjukkan kecenderungan menurun atau dengan kata lain keterlambatan dan pembatalan penerbangan cenderung meningkat dan salah satu upaya yang harus ditempuh oleh perusahaan angkutan udara adalah mengeliminir tingkat keterlambatan keberangkatan pesawat udara agar kepercayaan masyarakat pengguna jasa angkutan udara kembali meningkat. hal ini dianggap sangat penting karena berdasarkan survei pengguna (*customer research*) ternyata pilihan tertinggi kedua yang diutamakan oleh pengguna jasa angkutan udara setelah faktor keselamatan (*safety*) adalah ketepatan waktu keberangkatan atau *on time performance* (OTP).

Nilai standar industri penerbangan internasional untuk OTP adalah sebesar 85%, artinya apabila OTP suatu perusahaan penerbangan telah mencapai 85%, maka perusahaan penerbangan tersebut telah dianggap baik karena telah memenuhi nilai standar yang ditetapkan.

Dari aspek legalitas, hal-hal yang berkaitan dengan penundaan jadwal keberangkatan pesawat udara dan sanksinya telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 25 Tahun 2008 tetapi pada kenyataannya apabila terjadi keterlambatan keberangkatan pesawat udara, penumpang tidak dapat berbuat apa-apa karena peraturan yang ada belum sepenuhnya disosialisasikan

Permasalahan dalam kajian ini adalah masih sering terjadinya ketidaktepatan keberangkatan dari beberapa maskapai penerbangan yang beroperasi di bandara Sultan Hasanuddin Makassar.

Maksud dari kajian ini adalah untuk mengetahui tingkat ketepatan waktu penerbangan dari maskapai penerbangan yang beroperasi di bandara Sultan Hasanuddin pada tahun 2011.

Tujuan kajian ini adalah memberikan masukan kepada maskapai penerbangan dan pihak-pihak yang terkait dalam upaya meningkatkan ketepatan jadwal waktu keberangkatan penerbangan (OTP) dan kewajiban maskapai memberikan kompensasi apabila terjadi keterlambatan penerbangan.

Ruang lingkup kegiatan adalah sebagai berikut :

1. Inventarisasi peraturan-peraturan yang berkaitan dengan perlindungan hukum terhadap penumpang angkutan udara;
2. Inventarisasi produksi angkutan udara dalam lima tahun terakhir pada bandar udara Sultan Hasanuddin;
3. Inventarisasi keterlambatan/delay di bandara Sultan Hasanuddin;
4. Identifikasi faktor-faktor penyebab keterlambatan penerbangan.
5. Pembahasan dan evaluasi permasalahan.

BAHAN DAN METODE

Tinjauan Teori dan Konsep

Sektor transportasi udara yang merupakan jasa pelayanan penerbangan adalah salah satu sektor yang mengalami perkembangan cukup signifikan pada 5 (lima) tahun terakhir dan seiring dengan perkembangan penggunaan moda transportasi udara tersebut Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan merensponsnya dengan menambah rute penerbangan komersial domestik pada tahun 2011 menjadi 222 rute penerbangan dibandingkan pada tahun 2010 yang hanya sebanyak 200 rute penerbangan sehingga dalam jasa pelayanan angkutan udara tersebut perlu selalu diantisipasi akan kualitas pelayanan yang diberikan oleh maskapai penerbangan dan pengelola bandara.

Secara umum model kualitas jasa pelayanan dikembangkan oleh A.Parrusuraman, LL Berry dan V.A Zeithaml *) Buku Manajemen Produk dan Jasa, yang berupaya untuk mengenali kesenjangan (*gaps*) pelayanan yang terjadi dan mencari jalan keluar untuk mengurangi atau bahkan menghilangkan kesenjangan pelayanan tersebut.

Kesenjangan pelayanan dibedakan atas 2 (dua) kelompok yaitu :

➤ Kesenjangan dari dalam perusahaan

Kesenjangan ini dapat menghambat kemampuan perusahaan untuk memberikan pelayanan berkualitas dan terdiri atas :

1. Tidak mengetahui harapan konsumen atas pelayanan;

2. Tidak memiliki desain dan standar pelayanan yang tepat;
3. Tidak memberikan pelayanan berdasar standar pelayanan;
4. Tidak memberikan pelayanan sesuai yang dijanjikan.

➤ Kesenjangan yang muncul dari luar perusahaan, kesenjangan ini muncul karena ada perbedaan antara persepsi konsumen dan harapan konsumen terhadap pelayanan.

Persepsi konsumen merupakan penilaian yang subyektif terhadap pelayanan yang diperolehnya sedangkan harapan konsumen adalah merupakan referensi standar kinerja pelayanan. Dan kesenjangan pelayanan tersebut diatas sering dialami oleh para penumpang angkutan udara dalam bentuk delay atau ketidaktepatan *On Time for Pormance* keberangkatan (*Departure*).

Definisi dan Istilah

1. Angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu Bandar udara kebandar udara yang lain atau beberapa bandar udara.
2. Angkutan udara niaga adalah angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran;
3. Keterlambatan (*delay*) adalah terjadinya perbedaan waktu antara waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan.

4. Pengelola bandar udara menggunakan kriteria bahwa keberangkatan penerbangan dinyatakan terlambat apabila tidak sesuai jadwal penerbangan yang telah dipublikasikan 1 (satu) hari sebelumnya. Waktu keberangkatan pesawat dihitung sejak dibuka kunci/ganjil roda pesawat (*block off*), sebaliknya kedatangan pesawat dihitung pada saat dipasang kunci/ganjil roda pesawat (*block on*), Sedang operator (perusahaan angkutan udara) menghitung sebagai terlambat apabila waktu keberangkatan/kedatangan tidak sama dengan jadwal yang terakhir direncanakan.
5. *On Time Performance (OTP)* adalah ketepatan keberangkatan atau kedatangan pesawat udara sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan.

Metode Analisis

Proses pembahasan dan analisis dalam kajian ini menggunakan : Metode Diskriptif Kualitatif dan Kuantitatif yaitu dengan penguraian dan penjelasan dengan menggunakan data-data yang didapat baik itu data primer maupun data sekunder yang akhirnya menyimpulkan suatu rekomendasi sesuai tujuan kajian.

Sumber Data

Pengumpulan data merupakan prosedur standar untuk memperoleh data yang diperlukan. Pengumpulan data dalam pengkajian ini dilakukan melalui pengisian studi literatur,

pengamatan, kuesioner dan wawancara, dengan pertimbangan semua informasi yang dibutuhkan dapat diperoleh dengan akurat dan lengkap. Jenis data, sumber data dan metoda pengumpulan data dapat dijabarkan sebagai berikut:

udara dan perusahaan penerbangan (*airlines*) yang relevan dan sesuai dengan tujuan penelitian dengan tingkat validitas yang tinggi.

Data dan Metoda Survei

<i>Data</i>	<i>Sumber Data</i>	<i>Metoda</i>	<i>Keterangan</i>
1. Kinerja perusahaan penerbangan nasional yang melayani penerbangan ke dan dari bandar udara Sultan Hasanuddin.	Perusahaan Penerbangan dan Direktorat Angkutan Udara	Studi literatur	Data sekunder
2. Kendala internal yang berpengaruh pada OTP Penerbangan	Perusahaan Penerbangan	wawancara	Data primer
3. Kendala eksternal yang berpengaruh pada OTP Penerbangan	Perusahaan Penerbangan	wawancara	Data primer
4. KM. Menteri Perhubungan dan SKEP Dirjen Phb. Udara yang berhubungan dengan Delay dan OTP	Direktorat Angkutan Udara	Arsip	Data primer
5. Delay	Opini penumpang & Pengelola Bandara St. Hasanuddin	Daftar pertanyaan	Data primer

Untuk memperoleh data primer dilakukan penyebaran kuesioner pada responden, yaitu pengelola bandar udara dan perusahaan penerbangan (*airlines*), sedangkan data sekunder diperoleh melalui studi literatur. Tujuan dari penyebaran kuesioner adalah untuk memperoleh informasi mengenai faktor penyebab terjadinya keterlambatan keberangkatan penerbangan berdasarkan opini pengelola bandar

Teknik pengolahan data

Mengingat data lapangan yang diolah masih berupa sekumpulan formulir kuesioner hasil pengisian oleh responden ataupun berupa sekumpulan isian hasil pengamatan di lapangan, sedangkan data setengah matang yang ingin dihasilkan adalah berupa tabulasi ataupun bar-chart yang siap untuk analisis, maka akan diperlukan langkah-langkah berupa :

- Melakukan *entry* data

- *Editing data entry*
- Verifikasi data *entry*
- *Checking* konsistensi data
- Koreksi data

Selanjutnya data akan diolah menggunakan bantuan program *software* sesuai kebutuhan analisis dan evaluasi kajian .

Teknik analisis

- Menganalisis permasalahan secara keseluruhan dari faktor penyebab keterlambatan dikaitkan dengan jumlah pergerakan angkutan udara dan penyelenggaraan penerbangan domestik dari pihak pengelola bandara maupun perusahaan penerbangan.
- Evaluasi kinerja penyelenggaraan keberangkatan penerbangan domestik.
- Merekomendasikan peningkatan kinerja penyelenggaraan keberangkatan penerbangan domestik yang tepat waktu.

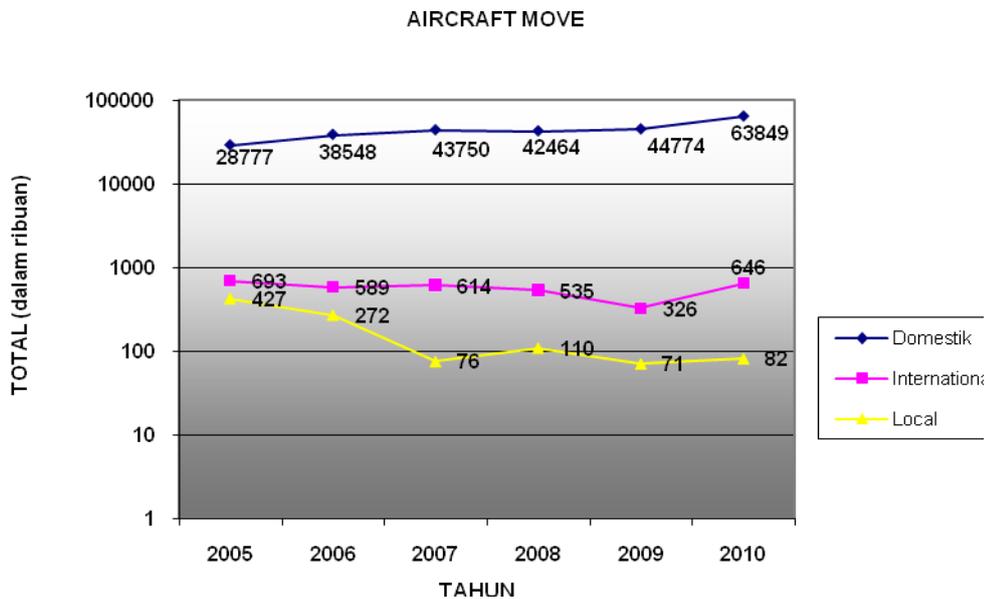
ANALISIS

Produksi Bandara Sultan Hasanuddin Makassar

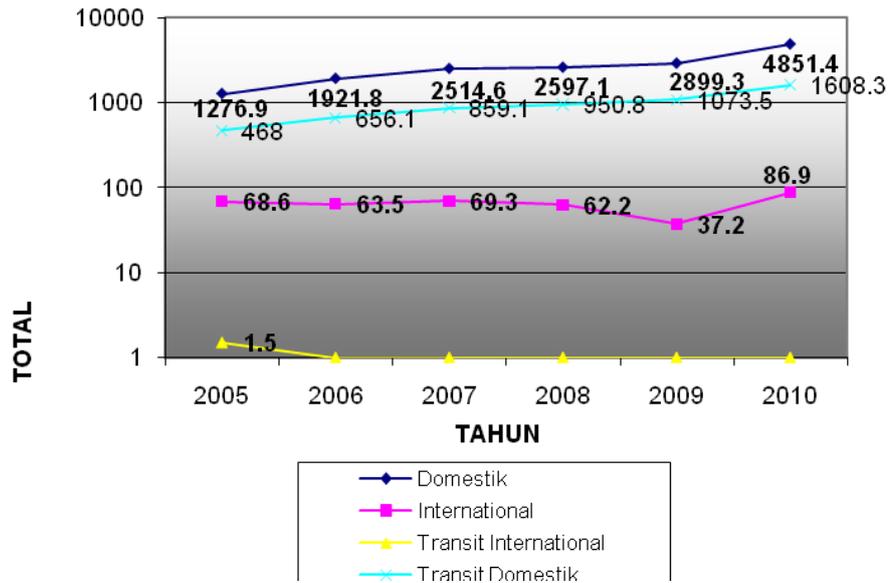
Total pergerakan pesawat pada 6 (enam) tahun terakhir di bandara ini adalah pada tahun 2005 pergerakan pesawat ada sebanyak 29.897 tahun 2006 jumlah pergerakan 39.409, tahun 2007 ada 44.440 pergerakan, tahun 2008 jumlah pergerakan pesawat ada sebanyak 43.109, tahun 2009, 45.171 pergerakan dan pada tahun 2010 jumlah pergerakan pesawat di bandara Sultan Hasanuddin ada sebanyak 64.577 pergerakan.

Pergerakan penumpang pada bandara Sultan Hasanuddin di tahun 2005 ada sebanyak 1.815.200, tahun 2006 ada sebanyak 2.641.600, tahun 2007 sebanyak 3.443.100, tahun 2008 jumlah pergerakan penumpang ada sebanyak 3.610.200, tahun 2009 ada sebanyak 4.010.000 dan pada tahun 2010 jumlah penumpang yang terangkut di bandara ini ada sebanyak 6.546.600 penumpang.

Grafik Pergerakan Pesawat



Grafik Pergerakan Penumpang



Pembahasan

Dari hasil survei dan penyebaran kuestioner pada penumpang dan pengelola bandara, diketahui bahwa terdapat 12 (dua belas) maskapai penerbangan yang melakukan kegiatan pada bandara Sultan Hasanuddin yaitu : Maskapai Air Asia, Maskapai Air Fast, Batavia Air, Citilink, Express Air, PT. Garuda Indonesia, IAT (Indoneisa Air Trans), Maskapai Lion Air, Merpati Nusantara Airlines, SMAC, PT. Sriwijaya Air, Wings Air. Sedangkan rute penerbangan domestik dari bandara ini ke pulau Jawa, Sumatera, kalimantan, Bali, NTT, NTB , Sulawesi, Maluku dan Papua, sedangkan rute Internasional dilayani oleh Air Asia ke Malaysia.

1. Faktor Penyebab Keterlambatan penerbangan (delay) maskapai penerbangan di Bandara Sultan. Hasanuddin

Faktor penyebab keterlambatan keberangkatan penerbangan di bandara Sultan Hasanuddin Makassar dilihat

dari 6 (enam) unsur Man, Machine, Method, Material, Management dan Lingkungan yang kemudian . di sandingkan dengan jawaban-jawaban 152 (seratus lima puluh dua) kuestioner opini penumpang, di dapatlah hasilnya sebagai berikut :

- 1) Faktor penyebab dari unsur *Man*
 Dari faktor-faktor penyebab unsur *man* (manusia) tersebut diatas yang sangat mempengaruhi terhadap keterlambatan keberangkatan penerbangan di bandara ini adalah faktor *petugas check in*.
- 2). Faktor penyebab dari unsur *Machine* (Mesin)
 Faktor penyebab dari unsur *machine* tersebut di atas yang sangat mempengaruhi terhadap keterlambatan keberangkatan penerbangan di bandari adalah *tidak ada pesawat pengganti*.
- 3). Faktor penyebab dari unsur Material
 Faktor penyebab dari unsur material tersebut di atas yang sangat

mempengaruhi terhadap keterlambatan keberangkatan penerbangan di bandara adalah **Kurangnya Suku Cadang Pesawat.**

- 4). Faktor penyebab dari unsur *Method* Faktor penyebab dari unsur *methode* tersebut di atas yang sangat mempengaruhi terhadap keterlambatan keberangkatan penerbangan adalah Faktor **pesawat terlambat datang.**
- 5). Faktor penyebab dari unsur *Management* (peraturan) Faktor penyebab dari unsur peraturan tersebut di atas yang sangat mempengaruhi terhadap keterlambatan keberangkatan penerbangan adalah **terminal airport facility.**
- 6). Faktor penyebab dari unsur *Lingkungan* Faktor penyebab dari unsur lingkungan, yang sangat mempengaruhi terhadap keterlambatan keberangkatan penerbangan adalah Faktor **Cuaca**

Faktor lain yang menyebabkan keterlambatan keberangkatan penerbangan di luar faktor-faktor yang telah disebutkan di atas, adalah misalnya kekurangan atau tidak berfungsinya fasilitas-fasilitas pendukung penerbangan di bandara yang menyebabkan keterlambatan atau pembatalan penerbangan (seperti tidak beroperasinya alat angkut, terganggunya faslektrik bandara dan lain-lain).

Sedangkan keterlambatan yang disebabkan oleh faktor eksternal di luar ketentuan umum, misalnya demonstrasi yang dilakukan di sekitar

bandara atau di dalam bandara yang mengakibatkan tertundanya penerbangan; atau permintaan penundaan penerbangan oleh petugas berwenang untuk memeriksa muatan pesawat udara; atau karena menunggu penumpang tertentu karena alasan resmi kedinasan negara;

Laporan Delay Maskapai Penerbangan di Bandara St. Hasanuddin Makassar Periode Januari 2011 s/d September 2011 yang lebih dari 60 menit.

Pada bulan Januari 2011 total pergerakan Arrival dari 12 (dua belas maskapai) yang beroperasi di bandara ini ada sebanyak 2.888 pergerakan dan Depature ada sebanyak 2.888 pergerakan juga, dari total pergerakan tersebut ada 9 (sembilan) maskapai penerbangan yang mengalami keterlambatan keberangkatan lebih dari 60 menit, kesembilan maskapai penerbangan tersebut adalah, Airfast (3 kali), Batavia (14 kali), Express Air (14 kali), Garuda Indonesia (7 kali), IAT (1 kali), Lion Air (28 kali), MNA (40 kali), Sriwijaya (14 kali) dan Wings (5 kali)

Pada bulan februari 2011 total pergerakan Arrival dari 12 (dua belas maskapai) yang beroperasi di bandara ini ada sebanyak 2.877 pergerakan dan Depature ada sebanyak 2.877 pergerakan juga, dari total pergerakan tersebut ada 8 (delapan) maskapai penerbangan yang mengalami keterlambatan keberangkatan lebih dari 60 menit, yaitu , Batavia (16 kali), Citilink (1kali) Express Air (10 kali), Garuda Indonesia (5 kali), Lion Air (23 kali), MNA (20 kali), Sriwijaya (12 kali) dan Wings (11 kali)

Pada bulan Maret 2011 total pergerakan Arrival dari 12 (dua belas maskapai) yang beroperasi di bandara di bandara ini ada sebanyak 2.844 pergerakan dan Departure ada sebanyak 2.844 pergerakan juga, dari total pergerakan tersebut ada 8 (delapan) maskapai penerbangan yang mengalami keterlambatan keberangkatan lebih dari 60 menit, kedelapan maskapai penerbangan tersebut adalah, Airfast (1 kali), Batavia (31 kali), Express Air (9 kali), Garuda Indonesia (7 kali), IAT (1 kali), MNA (20 kali), Sriwijaya (13 kali) dan Wings (7 kali)

Pada bulan April 2011 total pergerakan Arrival dari 12 (dua belas maskapai) yang beroperasi di bandara ini ada sebanyak 2.752 pergerakan dan Departure ada sebanyak 2.752 pergerakan juga, dari total pergerakan tersebut ada 8 (delapan) maskapai penerbangan yang mengalami keterlambatan keberangkatan lebih dari 60 menit, kesembilan maskapai penerbangan tersebut adalah, Air Asia (7 kali), Batavia (13 kali), Express Air (3 kali), Garuda Indonesia (7 kali), City link (1 kali), Lion Air (17 kali), Sriwijaya (6 kali) dan Wings (2 kali)

Pada bulan Mei 2011 total pergerakan Arrival dari 12 (dua belas maskapai) yang beroperasi di bandara di bandara ini ada sebanyak 2.844 pergerakan dan Departure ada sebanyak 2.844 pergerakan juga, dari total pergerakan tersebut ada 8 (delapan) maskapai penerbangan yang mengalami keterlambatan keberangkatan lebih dari 60 menit, kedelapan maskapai penerbangan

tersebut adalah, Batavia (27 kali), Express Air (3 kali), Garuda Indonesia (1 kali), City link (1 kali), Lion Air (26 kali), MNA (31 kali), Sriwijaya (15 kali) dan Wings (1 kali)

Pada bulan Juni 2011 total pergerakan Arrival dari 12 (dua belas maskapai) yang beroperasi di bandara di bandara ini ada sebanyak 2.897 pergerakan dan Departure ada sebanyak 2.897 pergerakan juga, dari total pergerakan tersebut ada 7 (tujuh) maskapai penerbangan yang mengalami keterlambatan keberangkatan lebih dari 60 menit, tujuh maskapai penerbangan tersebut adalah, Airfast (1 kali), Batavia (23 kali), Express Air (6 kali), City link 2 (dua), IAT (2 kali), Lion Air (28 kali), MNA (18 kali), Sriwijaya (14 kali) dan Wings (5 kali)

Pada bulan Juli 2011 total pergerakan Arrival dari 12 (dua belas maskapai) yang beroperasi di bandara di bandara ini ada sebanyak 2.927 pergerakan dan Departure ada sebanyak 2.927 pergerakan juga, dari total pergerakan tersebut ada 6 (enam) maskapai penerbangan yang mengalami keterlambatan keberangkatan lebih dari 60 menit, keenam maskapai penerbangan tersebut adalah, Batavia (46 kali), Express Air (6 kali), Garuda Indonesia (12 kali), Lion Air (60 kali), MNA (28 kali), Sriwijaya (23 kali) .

Pada bulan Agustus 2011 total pergerakan Arrival dari 12 (dua belas maskapai) yang beroperasi di bandara di bandara ini ada sebanyak 3.083 pergerakan dan Departure ada sebanyak 3.083 pergerakan juga, dari total

pergerakan tersebut ada 7 (tujuh) maskapai penerbangan yang mengalami keterlambatan keberangkatan lebih dari 60 menit, ketujuh maskapai penerbangan tersebut adalah, Airfast (1 kali), Batavia (33 kali), Express Air (4 kali), Lion Air (13 kali), MNA (12 kali), Sriwijaya (6 kali) dan SMAC (1 kali)

Pada bulan September 2011 total pergerakan Arrival dari 12 (dua belas maskapai) yang beroperasi di bandara di bandara ini ada sebanyak 3.129 pergerakan dan Departure ada sebanyak 3.131 pergerakan juga, dari total pergerakan tersebut ada 7 (tujuh) maskapai penerbangan yang mengalami keterlambatan keberangkatan lebih dari 60 menit, kesembilan maskapai penerbangan tersebut adalah, Batavia (12 kali), Express Air (1 kali), Garuda Indonesia (13 kali), Lion Air (25 kali), MNA (38 kali), Sriwijaya (18 kali) dan SMAC (1 kali)

Ketepatan keberangkatan penerbangan (*on time performance/OTP*)

Ketepatan keberangkatan penerbangan atau yang lebih dikenal dengan *on time performance (OTP)* adalah ketepatan keberangkatan atau kedatangan pesawat udara sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan. Berdasarkan nilai standar industri penerbangan internasional ketepatan keberangkatan (*on time performance*) adalah sebesar 85%, artinya bila suatu perusahaan penerbangan mencapai nilai tersebut berarti perusahaan penerbangan telah memenuhi nilai standar yang telah ditetapkan.

Berdasarkan pengolahan data yang dilakukan dari 12 (delapan belas) operator penerbangan yang beroperasi di Bandara Sultan Hasanuddin dari bulan Januari sampai dengan bulan September 2011 terlihat sebagai berikut : Pada bulan Januari 2011 ada pergerakan keberangkatan 12 operator pesawat (*Departure*) dari bandara ini sebanyak 2.888 kali pergerakan, dari kedua belas operator penerbangan ini terlihat maskapai penerbangan Batavia Air 275 kali, Express Air 233 kali, Garuda Indonesia (GIA) 499 kali, Lion Air 737 kali, MNA 441 kali, Sriwijaya 337 kali, Wings Air 188 kali sedangkan operator lainnya pergerakannya dibawah 100 kali; Dari data tersebut dapat dihitung dengan rumus sebagai berikut :

$$\text{persentase tepat waktu} = \frac{\text{tepat waktu}}{\text{rencana}} \times 100 \%$$

$$\text{persentase keterlambatan} = \frac{\text{keterlambatan}}{\text{rencana}} \times 100 \%$$

$$\text{persentase pembatalan} = \frac{\text{pembatalan}}{\text{rencana}} \times 100 \%$$

Perhitungan persentase Tepat waktu dari Batavia Air 275 pergerakan keberangkatan dikurangi 17 kali (Delay) ada sebanyak $258 : 275 \times 100\% = 93,8 \%$ ketepatan keberangkatan (*on time performance*) internasional adalah sebesar 85%, artinya pada bulan Januari 2011 maskapai ini ketepatan waktu keberangkatan masih bisa ditelolir. sedang persentase keterlambatannya adalah $17:275 \times 100 \% = 6,2 \%$ dan dari jumlah keterlambatan tersebut, **14 kali atau 82,3 %** adalah keterlambatan lebih dari satu jam dan sesuai dengan peraturan KM. Perhubungan 25 tahun

2008 pada pasal 36 dan 37. maskapai penerbangan Batavia harus memberikan penumpangnya kompensasi makan siang/malam.

Perhitungan persentase Tepat waktu dari Express Air 233 pergerakan keberangkatan dikurangi 15 kali (Delay) ada sebanyak $218 : 233 \times 100\% = 93,6\%$ pada bulan Januari 2011 maskapai ini ketepatan waktunya masih bisa ditelolir sedang untuk persentase keterlambatannya adalah $15:233 \times 100\% = 6,4\%$ dan dari jumlah keterlambatan tersebut, **7 kali atau 46,6%** adalah keterlambatan lebih dari satu jam

Perhitungan persentase Tepat waktu dari Garuda Indonesia 499 pergerakan keberangkatan - 11 kali (Delay) ada sebanyak $488 : 499 \times 100\% = 98\%$ Standar ketepatan keberangkatan (*on time performance*) adalah sebesar 85%, artinya pada bulan Januari 2011 maskapai ini ketepatan waktunya masih bisa ditelolir sedang untuk persentase keterlambatannya adalah $11:499 \times 100\% = 2,2\%$ dan dari jumlah keterlambatan tersebut, **7 kali atau 63,63%** adalah keterlambatan lebih dari satu jam

Perhitungan persentase Tepat waktu dari Lion Air 737 pergerakan keberangkatan - 48 kali (Delay) ada sebanyak $689 : 737 \times 100\% = 93,4\%$ Standara ketepatan keberangkatan (*on time performance*) adalah sebesar 85%, artinya pada bulan Januari 2011 maskapai ini ketepatan waktunya masih bisa ditelolir, sedang untuk persentase keterlambatannya adalah $48:737 \times 100\% = 6,5\%$ dan dari jumlah keterlambatan tersebut, **28 kali atau**

58,3% adalah keterlambatan lebih dari satu jam

Perhitungan persentase Tepat waktu dari MNA 441 pergerakan keberangkatan- 46 kali (Delay) ada sebanyak $395 : 441 \times 100\% = 89,5\%$ Standar ketepatan keberangkatan (*on time performance*) adalah sebesar 85%, artinya pada bulan Januari 2011 maskapai ini ketepatan waktunya masih bisa ditelolir sedang untuk persentase keterlambatannya adalah $46:441 \times 100\% = 10,43\%$ dan dari jumlah keterlambatan tersebut, **40 kali atau 86,95%** adalah keterlambatan lebih dari satu jam.

Perhitungan persentase Tepat waktu dari Sriwijaya Air 337 pergerakan keberangkatan - 20 kali (Delay) ada sebanyak $317 : 337 \times 100\% = 94,06\%$ standar ketepatan keberangkatan (*on time performance*) adalah sebesar 85%, artinya pada bulan Januari 2011 maskapai ini ketepatan waktunya masih bisa ditelolir sedang untuk persentase keterlambatannya adalah $20:337 \times 100\% = 5,94\%$ dan dari jumlah keterlambatan tersebut, **14 kali atau 70%** adalah keterlambatan lebih dari satu jam, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada table dibawah ini:

REKAPITULASI PERHITUNGAN PROSENTASE (%) OTP DI BANDARA ST. HASANUDDIN (PEBRUARI 2011)

No	MASKAPAI	JLH KEBRK T	JLH DELAY	PERSENTASE OTP	PERSENTASE DELAY	PERSENTASE CANCEL	PERSENTASE DELAY >60'
1	BATAVIA	273	20	$253/273 \times 100\% = 93\%$	$20/273 \times 100\% = 7,32\%$	$1/273 \times 100\% = 0,36\%$	$16/20 \times 100\% = 80\%$
2	EXPRESS AIR	231	14	$217/231 \times 100\% = 94\%$	$14/231 \times 100\% = 6,06\%$	$3/231 \times 100\% = 1,29\%$	$10/14 \times 100\% = 71\%$
3	GIA	495	8	$487/495 \times 100\% = 98\%$	$8/495 \times 100\% = 1,6\%$	-	$5/8 \times 100\% = 62,5\%$
4	LION AIR	737	38	$699/737 \times 100\% = 95\%$	$38/737 \times 100\% = 5,1\%$	$1/737 \times 100\% = 0,14\%$	$23/38 \times 100\% = 61\%$
5	MNA	442	23	$419/442 \times 100\% = 95\%$	$23/442 \times 100\% = 5,2\%$	$11/442 \times 100\% = 2,5\%$	$20/23 \times 100\% = 87\%$
6	SRIWIJAYA	336	15	$321/336 \times 100\% = 96\%$	$15/336 \times 100\% = 4,5\%$	$4/336 \times 100\% = 1,19\%$	$12/15 \times 100\% = 80\%$

Sumber : Data Diolah

REKAPITULASI PERHITUNGAN PROSENTASE (%) OTP DI BANDARA ST. HASANUDDIN (MARET 2011)

No	MASKAPAI	JLH KEBRK KT	JLH DELAY	PERSENTASE OTP	PERSENTASE DELAY	PERSENTASE CANCEL	PERSENTASE DELAY >60'
1	BATAVIA	256	37	$219/256 \times 100\% = 85\%$	$37/256 \times 100\% = 14\%$	-	$31/37 \times 100\% = 84\%$
2	EXPRESS AIR	209	18	$191/209 \times 100\% = 91\%$	$18/209 \times 100\% = 9\%$	-	$9/18 \times 100\% = 50\%$
3	GIA	524	12	$512/524 \times 100\% = 98\%$	$12/524 \times 100\% = 2\%$	$3/524 \times 100\% = 0,57\%$	$7/12 \times 100\% = 58\%$
4	LION AIR	741	30	$711/741 \times 100\% = 96\%$	$30/741 \times 100\% = 4\%$	-	-
5	MNA	433	29	$404/433 \times 100\% = 93\%$	$29/433 \times 100\% = 7\%$	-	$20/29 \times 100\% = 69\%$
6	SRIWIJAYA	341	23	$318/341 \times 100\% = 93\%$	$23/341 \times 100\% = 7\%$	$1/341 \times 100\% = 0,29\%$	$13/23 \times 100\% = 57\%$

Sumber : Data diolah

REKAPITULASI PERHITUNGAN PROSENTASE (%) OTP DI BANDARA ST. HASANUDDIN (APRIL 2011)

No	MASKAPAI	JLH KEBRK T	JLH DELAY	PERSENTASE OTP	PERSENTASE DELAY	PERSENTASE CANCEL	PERSENTASE DELAY >60'
1	BATAVIA	226	21	$205/226 \times 100\% = 90,7\%$	$21/226 \times 100\% = 9\%$	-	$13/21 \times 100\% = 61,9\%$
2	EXPRESS AIR	195	5	$190/195 \times 100\% = 97\%$	$5/195 \times 100\% = 2,6\%$	-	$3/5 \times 100\% = 60\%$
3	GIA	512	12	$500/512 \times 100\% = 98\%$	$12/512 \times 100\% = 2,3\%$	$1/512 \times 100\% = 0,19\%$	$7/12 \times 100\% = 58\%$
4	LION AIR	742	31	$711/742 \times 100\% = 96\%$	$31/742 \times 100\% = 4,2\%$	-	$17/31 \times 100\% = 55\%$
5	MNA	422	-	$442/442 \times 100\% = 100\%$	0%	-	-
6	SRIWIJAYA	341	23	$318/341 \times 100\% = 93\%$	$23/341 \times 100\% = 7\%$	$1/341 \times 100\% = 0,29\%$	$13/23 \times 100\% = 57\%$

REKAPITULASI PERHITUNGAN PROSENTASE (%) OTP DI BANDARA ST. HASANUDDIN (MEI 2011)

No	MASKAPAI	JLH KEBRK T	JLH DELAY	PERSENTASE OTP	PERSENTASE DELAY	PERSENTASE CANCEL	PERSENTASE DELAY >60'
1	BATAVIA	256	34	$222/256 \times 100\% = 86,7\%$	$34/256 \times 100\% = 13,2\%$	-	$27/34 \times 100\% = 79\%$
2	EXPRESS AIR	209	13	$196/209 \times 100\% = 93,7\%$	$13/209 \times 100\% = 6,2\%$	-	$3/13 \times 100\% = 23\%$
3	GIA	524	2	$522/524 \times 100\% = 99,6\%$	$2/524 \times 100\% = 0,4\%$	-	$1/2 \times 100\% = 50\%$
4	LION AIR	741	38	$703/741 \times 100\% = 95\%$	$38/741 \times 100\% = 5,1\%$	-	$26/38 \times 100\% = 68\%$
5	MNA	433	48	$385/433 \times 100\% = 88,9\%$	$48/433 \times 100\% = 11,1\%$	$4/433 \times 100\% = 0,92\%$	$31/48 \times 100\% = 65\%$
6	SRIWIJAYA	341	23	$318/341 \times 100\% = 93,3\%$	$23/341 \times 100\% = 6,7\%$	$1/341 \times 100\% = 0,29\%$	$15/23 \times 100\% = 65\%$

REKAPITULASI PERHITUNGAN PROSENTASE (%) OTP DI BANDARA ST. HASANUDDIN (JUNI 2011)

No	MASKAPAI	JLH KEBR KT	JLH DELAY	PERSENTASE OTP	PERSENTASE DELAY	PERSENTASE CANCEL	PERSENTASE DELAY >60'
1	BATAVIA	293	37	$256/293 \times 100\% = 87,3\%$	$37/293 \times 100\% = 12,6\%$	-	$23/37 \times 100\% = 62\%$

2	EXPRESS AIR	210	8	$202/210 \times 100\% = 96,1 \%$	$8/210 \times 100\% = 3,8 \%$	-	$6/8 \times 100\% = 75 \%$
3	GIA	600	-	$600/600 \times 100\% = 100 \%$	-	$1/600 \times 100 \%$ = 0,16 %	-
4	LION AIR	832	40	$792/832 \times 100 \%$ = 95,1 %	$40/832 \times 100\% = 4,8 \%$	$1/832 \times 100 \%$ = 0,12 %	$28/40 \times 100 \%$ = 70 %
5	MNA	312	24	$288/312 \times 100 \%$ = 92,3 %	$24/312 \times 100 \%$ = 7,7 %	$12/312 \times 100 \%$ = 3,8 %	$18/24 \times 100 \%$ = 75%
6	SRIWIJAYA	343	6	$337/343 \times 100 \%$ = 98,2 %	$6/343 \times 100 \%$ = 1,7 %	-	-

REKAPITULASI PERHITUNGAN PROSENTASE (%) OTP DI BANDARA ST. HASANUDDIN (JULI 2011)

No	MASKAPAI	JLH KEBR KT	JLH DELAY	PERSENTASE OTP	PERSENTASE DELAY	PERSENTASE CANCEL	PERSENTASE DELAY >60'
1	BATAVIA	293	54	$239/293 \times 100 \%$ = 81,5 %	$54/293 \times 100 \%$ = 18%	-	$46/54 \times 100 \%$ = 85,2%
2	EXPRESS AIR	210	10	$200/210 \times 100 \%$ = 95 %	$10/210 \times 100\% = 4,8 \%$	-	$6/10 \times 100 \%$ = 60%
3	GIA	630	23	$607/630 \times 100 \%$ = 96 %	$23/630 \times 100\% = 3,6 \%$	$3/630 \times 100 \%$ = 0,47%	$12/23 \times 100 \%$ = 52,2%
4	LION AIR	832	111	$721/832 \times 100 \%$ = 87 %	$111/832 \times 100\% = 13 \%$	$2/832 \times 100 \%$ = 0,24%	$60/111 \times 100\% =$ 54,1%
5	MNA	312	37	$275/312 \times 100 \%$ = 88 %	$37/312 \times 100\% = 11,8\%$	$7/312 \times 100 \%$ = 2,24%	$28/37 \times 100\% =$ 75,7%
6	SRIWIJAYA	343	35	$308/343 \times 100 \%$ = 89 %	$35/343 \times 100\% = 10 \%$	$2/343 \times 100 \%$ = 0,58%	$23/35 \times 100 \%$ = 65,7%

Sumber : Data diolah

REKAPITULASI PERHITUNGAN PROSENTASE (%) OTP DI BANDARA ST. HASANUDDIN (AGUSTUS 2011)

No	MASKAPAI	JLH KEBR KT	JLH DELAY	PERSENTASE OTP	PERSENTASE DELAY	PERSENTASE CANCEL	PERSENTASE DELAY >60'
1	BATAVIA	281	35	$246/281 \times 100 \%$ = 87 %	$35/281 \times 100 \%$ = 12 %	-	$33/35 \times 100\% = 94 \%$

2	EXPRESS AIR	227	5	$222/227 \times 100 \% = 98 \%$	$5/227 \times 100 \% = 2,2 \%$	-	$4/5 \times 100 \% = 80 \%$
3	GIA	618	-	$618/618 \times 100 \% = 100 \%$	-	-	-
4	LION AIR	840	21	$819/840 \times 100 \% = 97 \%$	$21/840 \times 100 \% = 2,5 \%$	-	$13/21 \times 100 \%=62 \%$
5	MNA	391	13	$378/391 \times 100 \% = 96 \%$	$13/391 \times 100 \% = 3,3 \%$	$8/391 \times 100\%= 2 \%$	$12/13 \times 100 \%= 92 \%$
6	SRIWIJAYA	397	7	$390/397 \times 100 \% = 98 \%$	$7/397 \times 100\% = 1,7 \%$	$1/397 \times 100\%= 0,25 \%$	$6/7 \times 100 \% = 86 \%$

Sumber : Data diolah

REKAPITULASI PERHITUNGAN PROSENTASE (%) OTP DI BANDARA ST. HASANUDDIN (JUNI 2011)

No	MASKAPAI	JLH KEBR KT	JLH DELAY	PERSENTASE OTP	PERSENTASE DELAY	PERSENTASE CANCEL	PERSENTASE DELAY >60'
1	BATAVIA	261	20	$241/261 \times 100 \% = 92 \%$	$20/261 \times 100 \% = 7,6 \%$	-	$12/20 \times 100 \%= 60 \%$
2	EXPRESS AIR	222	1	$221/222 \times 100 \% = 99 \%$	$1/222 \times 100 \% = 0,4 \%$	-	$1/1 \times 100 \% = 100 \%$
3	GIA	629	17	$612/629 \times 100 \% = 97 \%$	$17/629 \times 100 \% = 2,7 \%$	$3/629 \times 100 \%= 0,48\%$	$13/17 \times 100 \%= 76 \%$
4	LION AIR	881	45	$836/881 \times 100 \% = 95 \%$	$45/881 \times 100 \% = 5,1 \%$	$1/881 \times 100 \%=0,11\%$	$25/45 \times 100 \%= 56 \%$
5	MNA	418	53	$365/418 \times 100 \% = 87 \%$	$53/418 \times 100 \% = 12,6 \%$	$6/418 \times 100 \%=1,4 \%$	$38/53 \times 100 \%= 72 \%$
6	SRIWIJAYA	390	32	$358/390 \times 100 \% = 92 \%$	$32/390 \times 100 \% = 8,2 \%$	$2/390 \times 100 \%=0,5 \%$	$18/32 \times 100 \%= 56 \%$

Sumber : Data diolah

Dari perhitungan presentase OTP tersebut diatas, diketahui bahwa dari keenam maskapai penerbangan yang melakukan prekuensi penerbangan diatas 200 kali perbulan terlihat bahwa maskapai penerbangan Batavia pada bulan juli 2011 tidak mencapai OTP (on Time Performance) karna hanya mencapai OTP penerbangan 81,5 % jauh dibawah batas angka standard dari penerbangan internasional yaitu batas 85 % dan pada penerbangan bulan Maret 2011 On Time Performance maskapai ini berada pada angka standard yaitu 85 %, sedang ke lima maskapai penerbangan lainnya tingkat OTPnya selalu diatas angka standard internasional .

Sedangkan jumlah delay dari bandara ini pada 9 (sembilan) bulan ditahun 2011 adalah rata-rata perbulannya sebagai berikut :

- Maskapai Express : 10 kali
- Maskapai GIA : 9,8 kali
- Maskapai Lion Air : 45,2 kali
- Maskapai MNA : 30,8 kali
- Maskapai Sriwijaya : 19,6 kali

Dilihat dari angka rata-rata OTP maskapai penerbangan di bandara Sultan Hasanuddin Makassar masih dalam angka yang wajar karena masih diatas angka standard penerbangan internasional yaitu batas angka 85 %, namun dilihat dari jumlah delay yang dilakukan oleh maskapai penerbangan sudah cukup memprihatinkan terutama pada maskapai penerbangan Lion Air yang setelah diakumulasi didapat angka 45,2 kali dalam satu bulan bahkan pada bulan Juli 2011 maskapai ini melakukan delay

sebanyak 111 (seratus sebelas) kali dan 60 (enam puluh) diantaranya dilakukan lebih dari 1 (satu) jam.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

1. Deregulasi angkutan Udara dengan
2. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 11 Tahun 2001 kemudian diubah menjadi Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 81 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara, memberikan dampak positif terhadap bisnis angkutan Udara dengan peningkatan jumlah perusahaan penerbangan yang sangat signifikan terhadap pertumbuhan angkutan udara.
3. Hasil perhitungan OTP di bandara Hasanuddin Makassar pada 6 (enam) maskapai penerbangan yang melakukan pergerakan penerbangan diatas 200 pergerakan di ketahui bahwa hanya maskapai Batavia Air pada bulan Juli tingkat OTPnya 81 % jauh dibawah angka standard penerbangan internasional yaitu 85 %, sedang maskapai-maskapai lainnya pemenuhan OTPnya terpenuhi dengan baik.
4. Keterlambatan keberangkatan penerbangan di bandara sangat variatif, hal ini disebabkan karena setiap bandara mempunyai karakteristik dan kemampuan fasilitas yang berbeda-beda serta tingkat kepadatan lalu lintas udara yang berbeda pula dan pada maskapai penerbangan yang

beroperasi di bandara Sultan Hasanuddin, tingkat delay yang paling tinggi dilakukan oleh maskapai Lion Air pada bulan Juli 2011 yaitu sebanyak 111 kali dan 60 kalinya adalah delay lebih dari 1 (satu) jam 60 menit.

Saran

1. Perusahaan penerbangan yang penerbangannya mengalami keterlambatan wajib memberitahukan dan memberikan laporan kepada pengelola bandara baik lisan maupun secara tertulis.
2. Perlu sanksi yang berat kepada maskapai yang berkali-kali melakukan penundaan keberangkatan penerbangan (delay), karena tanpa sanksi yang berat maka maskapai-maskapai penerbangan tersebut tidak akan memperbaiki performancenya.

DAFTAR PUSTAKA

- Manajemen Transportasi seri 70;
Statistik Angkutan Udara PT. Angkasa Pura I tahun 2010;
Pengkajian Keterlambatan Penerbangan dan Hak Konsumen Tahun 2006;
Peraturan Menteri Perhubungan No. KM. 25 tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara;
Penelitian Peningkatan Daya Saing Perusahaan Penerbangan Nasional, Tahun 2009
Guntingan-guntingan berita yang berhubungan dengan tulisan
Laporan Pelayanan Penerangan & Komunikasi Umum dari Bagian Penerangan Bandara Sultan Hasanuddin Makassar.