



Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Tercapainya On Time Performance Pada Kegiatan Transportasi Udara (Studi Pada Bandar Udara Internasional Ahmad Yani Semarang)

Adenantha Lesmana Dewa

Department of Transportation, Universitas Maritim AMNI, Semarang, Indonesia

Kirana Rara Ningrum

Department of Transportation, Universitas Maritim AMNI, Semarang, Indonesia

Lisda Rahmasari

Department of Management of Commercial Shipping and Ports,
Universitas Maritim AMNI, Semarang, Indonesia

ABSTRACT. *Currently, many companies in the service sector are competing to meet human needs and desires. Semarang Ahmad Yani International Airport is an example of a company that offers its services in the aviation sector. The purpose of this study was to determine the effect of flight schedules, human resources, landside capacity, and ground handling performance on the achievement of On time performance at Ahmad Yani International Airport, Semarang. The data was collected by using the method of observation, literature study, filling out questionnaires, and documentation. The analysis technique used is multiple linear regression with the help of SPSS V.25 program, the results are $Y = 0.720 + 0.213X_1 + 0.304X_2 + 0.234X_3 + 0.230X_4 + \mu$. The results of multiple linear equations indicate that there is a positive influence between flight schedules on on time performance (t count 2,523 > t table 1,99547), human resources on on time performance (t count 2,515 > t table 1,99547), landside capacity on on time performance (t count 2,299 > t table 1,99547), ground handling performance on on time performance (t count 3,189 > t table 1,99547). The results of the regression test obtained the coefficient of determination (R square) of 0.649. This means that the flight schedule variable (X_1), HR (X_2) landside capacity (X_3), and ground handling performance have a contribution of 64.9% in influencing on time performance (Y). While other factors that affect on time performance by 35.1%.*

Keywords: *On time performance, flight schedule, human resources, landside capacity, groundhandling performance.*

ABSTRAK. Saat ini banyak perusahaan di bidang jasa yang bersaing untuk memenuhi kebutuhan dan keinginan manusia. Bandar Udara Internasional Ahmad Yani Semarang merupakan salah satu contoh perusahaan yang menawarkan jasanya di bidang penerbangan. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh jadwal penerbangan, sumber daya manusia, kapasitas landside, dan kinerja ground handling terhadap tercapainya On time performance di Bandara Internasional Ahmad Yani Semarang. Pengumpulan data dilakukan dengan metode observasi, studi Pustaka, pengisian kuisioner, dan dokumentasi. Teknik analisis yang digunakan adalah regresi linear berganda dengan bantuan program SPSS V.25 diperoleh hasil $Y = 0,720 + 0,213X_1 + 0,304X_2 + 0,234X_3 + 0,230X_4 + \mu$. Hasil persamaan linear berganda menunjukkan bahwa adanya pengaruh positif antara jadwal penerbangan terhadap on time performance (t hitung 2,523 > t tabel 1,99547), sumber daya manusia terhadap on time performance (t hitung 2,515 > t tabel 1,99547), kapasitas landside terhadap on time performance (t hitung 2,299 > t tabel 1,99547), kinerja ground handling terhadap on time performance (t hitung 3,189 > t tabel 1,99547). Hasil uji regresi didapatkan angka koefisien determinasi (R square) sebesar 0,649. Hal ini berarti bahwa variabel jadwal penerbangan (X_1), SDM (X_2) kapasitas landside (X_3), dan kinerja ground handling memiliki kontribusi sebesar 64,9% dalam mempengaruhi on time performance (Y). Sedangkan faktor-faktor lain yang berpengaruh terhadap on time performance sebesar 35,1%.

Kata Kunci: On time performance, Jadwal penerbangan, Sumber daya Manusia, Kapasitas landside, Kinerja groundhandling

1. PENDAHULUAN

Seiring dengan semakin berkembangnya bidang teknologi dan perubahan pola kehidupan manusia yang semakin cepat membuat begitu banyak aktivitas yang harus dilakukan oleh manusia dan menuntut manusia untuk dapat memenuhi kebutuhan yang semakin kompleks. Kebutuhan manusia tidak hanya terbatas pada kebutuhan barang tetapi kebutuhan jasa juga diperlukan bagi manusia. Saat ini banyak perusahaan di bidang jasa yang bersaing untuk memenuhi kebutuhan dan keinginan manusia. Bandar Udara Internasional Ahmad Yani Semarang merupakan salah satu contoh perusahaan yang menawarkan jasanya di bidang penerbangan.

Industri pariwisata sangatlah terkait dengan pengangkutan atau transportasi. Transportasi yang memadai merupakan salah satu komponen aksesibilitas bagi destinasi pariwisata. Di era globalisasi seperti sekarang ini kebutuhan akan sarana transportasi yang nyaman, murah dan cepat sangat dibutuhkan oleh setiap orang dan transportasi yang cukup populer bagi mereka yang membutuhkan efisiensi waktu dan kenyamanan adalah pesawat terbang. Industri penerbangan di Indonesia sendiri cukup pesat, ditandai dengan banyaknya penerbangan domestik maupun internasional, banyaknya maskapai penerbangan baru dan bertambahnya Bandar Udara (Bandara) di berbagai daerah di Indonesia

Bandar udara di Indonesia terbagi menjadi 6, yaitu bandar udara umum, bandar udara khusus, bandar udara domestik, bandar udara internasional, bandar udara pengumpul (hub), dan bandar udara pengumpan (spoke) (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan). Bandar udara mempunyai peranan yang penting bidang transportasi, apalagi di Indonesia yang merupakan negara kepulauan dengan jumlah pulau lebih dari 17.000 yang terbentang dari Sabang hingga Merauke. Tentunya Indonesia memerlukan transportasi yang cepat untuk dapat mendorong kemajuan perekonomian nasional, maka angkutan udara merupakan transportasi yang dapat menghubungkan pulau yang satu dengan pulau yang lain secara cepat dan tepat waktu. Menurut Suharno (2009: 4) saat ini di Indonesia terdapat 25 bandar udara yang cukup besar yang dikelola oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yaitu PT. Angkasa Pura II yang mengelola 12 bandar udara di wilayah Barat, dan PT. Angkasa Pura I yang mengelola 13 bandar udara di wilayah Timur.

On Time Performance (OTP) menjadi salah satu indikator kinerja maskapai penerbangan. Setiap maskapai penerbangan yang beroperasi di Indonesia pastinya harus terus dievaluasi oleh pemerintah agar faktor *On Time Performance* (OTP) dapat terus meningkat guna memperhatikan faktor keterlambatan oleh maskapai penerbangan, pemerintah membuat

Ekonomika45: Jurnal Ilmiah Manajemen, Ekonomi Bisnis, Kewirausahaan
 peraturan tentang kompensasi yang harus diterima oleh pengguna jasa, yaitu berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 7 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, penumpang berhak mendapatkan kompensasi dari maskapai apabila penerbangan mereka terlambat atau tidak tepat waktu.

Table 1.1

Rekapitulasi *On time Performance* 2021

NO	URAIAN	FLIGHT ON TIME	FLIGHT DELAY	%ASE ONTIME	%ASE DELAY
1	OTP JANUARI	435	3260	11,8%	88,2%
2	OTP FEBRUARI	178	3155	5,3%	94,7%
3	OTP MARET	285	3263	8,0%	92,0%
4	OTP APRIL	309	2934	9,5%	90,5%
5	OTP MEI	195	3188	5,8%	94,2%
6	OTP JUNI	289	2997	8,8%	91,2%
7	OTP JULI	95	3281	2,8%	97,2%
8	OTP AGUSTUS	92	3309	2,7%	97,3%
9	OTP SEPTEMBER	141	3154	4,3%	95,7%
10	OTP OKTOBER	139	3258	4,1%	95,9%
11	OTP NOVEMBER	175	2662	6,2%	93,8%
12	OTP DESEMBER	261	2733	8,7%	91,3%

Sumber: PT. Angkasa Pura I cabang semarang tahun 2021

Jadwal penerbangan yang telah dijadwalkan bagi pesawat udara untuk berangkat dan mendarat dapat memengaruhi ketepatan waktu keberangkatan. Apabila pesawat tidak sesuai dengan jadwal yang sudah ditetapkan maka artinya terjadi tundaan keberangkatan maupun tundaan kedatangan. Estimasi biaya yang dikeluarkan pihak maskapai akibat keterlambatan penerbangan akan cenderung meningkat ketika ada perubahan dalam biaya bahan bakar, jenis pesawat, atau ketika beberapa biaya lain mungkin ditambahkan ke dalam struktur biaya keseluruhan.

Direktorat Angkutan Udara melalui situs resmi Ditjen Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan mengeluarkan daftar maskapai penerbangan komersil berjadwal terkait ketepatan waktu jadwal penerbangan. Tingkat on time performance (OTP) maskapai penerbangan berjadwal nasional pada tahun 2012 yang tertinggi masih dimiliki oleh PT Garuda Indonesia Airlines dengan tingkat on time performance (OTP) tertinggi, yakni 84,96 % dari total market share-nya sebesar 22,76 %. Setelah Garuda, Wings Air tercatat memiliki OTP yang cukup bagus, yakni sebesar 80,77 %. Padahal perusahaan angkutan udara ini baru

Ekonomika45: Jurnal Ilmiah Manajemen, Ekonomi Bisnis, Kewirausahaan masuk kategori market share dalam negeri 3,32%. Kemudian diikuti dengan Sriwijaya Air 79,77 %, Lion Air 73,95 %, dan Batavia Air 71,98 %.

Dari data yang dimiliki oleh Direktorat Angkutan Udara Ditjen Perhubungan Udara, sebagian besar keterlambatan penerbangan disebabkan faktor lain-lain, yaitu faktor-faktor selain teknis operasional, non-teknis operasional, dan cuaca, sebesar 40.349 penerbangan yang mengalami keterlambatan atau 39 % dari total pergerakan pesawat. Sedangkan penyebab keterlambatan terbanyak kedua adalah faktor non teknis operasional sebesar 33.563 penerbangan atau sekitar 32,44 %. Keterlambatan penerbangan yang disebabkan oleh faktor non teknik operasional ini di antaranya adalah keterlambatan awak kabin karena transportasi, keterlambatan dari bandara asal, *over-booking*, *connecting flight crew*, dan menunggu pembuatan dokumen penerbangan (*airline performance*). Penyebab keterlambatan penerbangan yang berikutnya adalah faktor teknis operasional, yaitu sebesar 23.606 penerbangan (22,82 %), di mana diantaranya terjadi karena antrian pesawat udara lepas landas (*take off*), mendarat (*landing*), atau alokasi waktu keberangkatan (*slot time*) di bandar udara (*airport performance*).

Karyawan merupakan salah satu aset perusahaan yang penting untuk mencapai tujuan organisasi, oleh karena itu, demi kelancaran perusahaan maka perlu adanya manajemen sumber daya manusia. Manajemen sumber daya manusia adalah suatu proses menangani berbagai masalah pada ruang lingkup karyawan, pegawai, buruh, manajer dan tenaga kerja lainnya untuk dapat menunjang aktivitas organisasi atau perusahaan demi mencapai tujuan yang telah ditentukan.

Kapasitas *land side* berperan penting untuk menunjang terciptanya jaminan keselamatan, keamanan dan kelancaran penerbangan yang dilayani. Data dari badan pusat statistic provinsi jawa tengah menyebutkan bahwa total pergerakan pesawat domestic pada tahun 2018 sebanyak 55.103 penerbangan, di tahun 2019 sebanyak 35.305 penerbangan, di tahun 2020 sebanyak 16.738 penerbangan dan di tahun 2021 sebanyak 10.134 penerbangan. Banyak nya total penerbangan tersebut berpengaruh terhadap jumlah pergerakan pesawat udara di Bandar Udara. Kondisi seperti ini menyebabkan kapasitas bandara mengalami *overcapacity* dan antrian pesawat baik di darat maupun di udara semakin lama semakin Panjang. Sehingga dapat ditarik kesimpulan bahwa kapasitas bandar udara mengalami *overcapacity* pada jam jam tertentu.

Groundhandling adalah suatu kegiatan *airlines* yang berkaitan dengan penanganan atau pelayanan terhadap para penumpang berikut bagasinya, kargo, pos, peralatan pembantu

Ekonomika45: Jurnal Ilmiah Manajemen, Ekonomi Bisnis, Kewirausahaan
pergerakan pesawat di darat dan pesawat terbang itu sendiri selama berada di bandara baik untuk sebelum penerbangan (*departure*) maupun untuk setelah penerbangan (*arrival*).

Berdasarkan penjelasan yang dibuat dengan definisi dan teori-teori, maka penulis membahasnya dalam bentuk penyusunan tugas akhir atau skripsi yang diberi judul “ Analisis Faktor yang Mempengaruhi Tercapainya *On Time Performance* Pada Kegiatan Transportasi Udara” Studi Pada Bandar Udara Internasional Ahmad Yani Semarang.

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1. *On time performance*

On Time Performance (OTP) merupakan ketepatan waktu yang bisa dicapai oleh suatu penerbangan. Maskapai penerbangan harus memperhatikan faktor ketepatan waktu, karena ketepatan waktu merupakan salah satu hal yang penting dalam pelayanan kepada pengguna jasa. Setiap maskapai penerbangan yang beroperasi di Indonesia pastinya harus terus dievaluasi oleh pemerintah agar faktor *On Time Performance* (OTP) dapat terus meningkat

2.2. Jadwal penerbangan

Penjadwalan merupakan salah satu bagian terpenting dari perencanaan didalam manajemen. Penjadwalan dapat digunakan sebagai alat untuk merencanakan pelaksanaan suatu produksi dan operasi dengan memperlihatkan waktu dimulainya operasi dan waktu selesainya operasi dalam menghasilkan barang dan jasa. Tujuan adanya jadwal penerbangan untuk mengurangi keterlambatan dari batas waktu yang ditentukan, disamping juga untuk menjaring minat penumpang untuk memilih jadwal penerbangan sesuai kepentingannya.

2.3. Sumber daya manusia

Profesionalisme sumber daya manusia yang berada di lingkungan bandara berdampak dengan kinerja tepat waktu (*On Time Performance*) yang mana kegiatan tersebut memerlukan dedikasi sumber daya manusia dalam pengoperasiannya. Semakin terlatih sumber daya manusianya semakin tinggi pula tingkat *on time performance* yang tercipta, sehingga tidak terjadi keterlambatan di semua lini, baik keberangkatan, kedatangan, maupun proses bongkar muat bagasi di bandara. Selain terlatih, disiplin juga harus dicerminkan oleh karyawan di bandara sebagai sumber daya manusia yang mumpuni.

Ekonomika45: Jurnal Ilmiah Manajemen, Ekonomi Bisnis, Kewirausahaan
Disiplin dalam berpakaian, disiplin dalam etika kerja, disiplin dalam menaati peraturan.
Semua dilakukan semata-mata untuk meningkatkan prosentase *on time performance*

2.4. Kapasitas landside

Landside atau Sisi Darat Bandara adalah suatu wilayah di sebuah bandara yang merupakan sisi luar bangunan terminal, terbuka untuk umum (*PUBLIC AREA*) dan di dalam bangunan terminal yang terbatas untuk umum (*RESTRICTED PUBLIC AREA*). Contohnya: Daerah Parkir Mobil, Terminal Penumpang Sampai Batas Check-in Area.

2.5. Kinerja groundhandling

Berdasarkan hal tersebut maka dapat didefinisikan *ground handling* merupakan suatu aktivitas perusahaan penerbangan yang berkaitan dengan penanganan atau pelayanan terhadap para penumpang berikut bagasinya, kargo, pos, peralatan pembantu pergerakan pesawat di darat dan pesawat terbang itu sendiri selama berada di bandar udara, baik untuk keberangkatan maupun untuk kedatangan. Secara sederhana *ground handling* atau tata operasi darat adalah pengetahuan dan keterampilan tentang penanganan pesawat di apron, penanganan penumpang dan bagasinya di terminal, dan penanganan kargo dan pos di cargo area.

3. METODOLOGI PENELITIAN

3.1. Populasi dan Sampel

3.1.1. Populasi

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri dari obyek atau subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2016). Populasi merupakan kumpulan yang lengkap dari seluruh elemen yang sejenis. Populasi dapat dibagi menjadi dua, yaitu:

a. Populasi terhingga

Adalah suatu populasi dimana obyeknya terhingga atau dapat dihitung jumlahnya. Populasi terhingga terdiri dari elemen dengan jumlah tertentu.

b. Populasi tak terhingga

Adalah suatu populasi dimana obyeknya tak terhingga atau tidak dapat dihitung jumlahnya. Populasi tak terhingga terdiri dari elemen yang sukar sekali ditentukan jumlahnya.

3.1.2. Sampel

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Informasi dan karakteristik dari sampel itu akan digunakan sebagai kesimpulan untuk mewakili populasi. (Sugiyono, 2016). Teknik sampling dikelompokkan menjadi dua yaitu *probability sampling* dan *non probability sampling*. Dalam melaksanakan penelitian ini, teknik *sampling* yang digunakan peneliti ini adalah *sampling* jenuh dengan responden karyawan yang bekerja di Bandara Internasional Ahmad Yani Semarang meliputi petugas *staff gate*, petugas *lost and Found*, petugas *ticketing*, karyawan maskapai, *Ground Staff*, petugas *check-in counter*, *ramp handling*, dan *avsec* sejumlah 70 orang.

3.2. Jenis dan sumber data

3.2.1 Jenis Data

Di dalam penelitian ini peneliti menggunakan 2 jenis data, menurut Sugiyono (2014) yaitu:

1. Data Kuantitatif

Data kuantitatif adalah data yang dapat diinput ke dalam skala pengukuran statistik. Fakta dan fenomena dalam data ini tidak dinyatakan dalam bahasa alami, melainkan dalam numerik.

2. Data Kualitatif

Data kualitatif adalah data yang dapat mencakup hampir semua data non-numerik. Data ini dapat menggunakan kata-kata untuk menggambarkan fakta dan fenomena yang diamati.

3.2.2 Sumber Data

Berdasarkan sumber data, menurut Sugiyono (2014) sumber data yang digunakan ada 2 yaitu sebagai berikut:

1. Data Primer

Data primer adalah data yang secara langsung dari sumber aslinya.

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh secara tidak langsung atau melalui media perantara

3.3. Metode pengumpulan data

Teknik yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Metode Observasi (Pengamatan) Adalah pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap di Bandara Internasional Ahmad Yani Semarang.
2. Metode Studi Pustaka adalah metode pengumpulan data yang diperoleh dari buku buku kepustakaan dan penelitian terdahulu yang ada hubungannya dengan penelitian yang dilakukan hubungannya dengan penelitian yang dilakukan oleh peneliti serta publikasi-publikasi lain yang layak dijadikan sumber.
3. Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawabnya.
4. Dokumentasi merupakan catatan peristiwa masa lalu yang menyimpan informasi yang dapat digunakan dalam penelitian. Pemakaian metode ini untuk memperkuat dan mendukung informasi-informasi yang didapatkan dari hasil observasi.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Analisis regresi linear berganda

Tabel 1

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	0,720	1,147		0,628	0,532
	JADWAL PENERBANGAN	0,213	0,085	0,257	2,523	0,014
	SUMBER DAYA MANUSIA	0,304	0,121	0,296	2,515	0,014
	KAPASITAS LANDSIDE	0,234	0,102	0,250	2,299	0,025
	KINERJA GROUND HANDLING	0,230	0,072	0,246	3,189	0,002
a. Dependent Variable: ON.TIME.PERFORMANCE						

Sumber: data primer yang di olah tahun 2022 (*output SPSS V.25*)

Berdasarkan hasil perhitungan pada tabel 4.26 dapat diketahui bahwa persamaan regresi linier berganda adalah:

$$Y = 0,720 + 0,213X_1 + 0,304X_2 + 0,234X_3 + 0,230X_4 + \mu$$

Analisis regresi dapat dijelaskan sebagai berikut:

- a. Konstanta sebesar 0,720 menyatakan bahwa jika variabel independen dianggap konstan, maka variabel dependen akan meningkat sebesar 0,720.
- b. Koefisien regresi jadwal penerbangan (X_1) sebesar 0,213 artinya jika variabel independen lain nilainya tetap (konstan) dan jadwal penerbangan ditingkatkan sebesar 1 satuan, maka variabel on time performance (Y) akan meningkat sebesar 0,213.
- c. Koefisien regresi sumber daya manusia (X_2) sebesar 0,304, artinya jika variabel independen lain nilainya tetap (konstan) dan sumber daya manusia ditingkatkan sebesar 1 satuan, maka variabel on time performance (Y) akan meningkat sebesar 0,304.
- d. Koefisien regresi kapasitas landside (X_3) sebesar 0,234 artinya jika variabel independen lain nilainya tetap (konstan) dan Kapasitas landside ditingkatkan sebesar 1 satuan, maka variabel on time performance (Y) akan meningkat sebesar 0,234.
- e. Koefisien regresi kinerja ground handling (X_3) sebesar 0,230 artinya jika variabel independen lain nilainya tetap (konstan) dan kinerja ground handling ditingkatkan sebesar 1 satuan, maka variabel on time performance (Y) akan meningkat sebesar 0,230.
- f. μ merupakan faktor lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini.

4.2 Uji hipotesis

4.2.1. Uji T

Uji t dapat diketahui dengan cara membandingkan antara t hitung dengan t tabel.

- a. Menentukan formulasi H_0 dan H_a

H_0 : Tidak ada pengaruh yang positif dan signifikan antara variabel independen terhadap variabel dependen.

H_a : Ada pengaruh yang positif dan signifikan antara variabel independen terhadap variabel dependen.

- b. Mencari t tabel:

Jumlah responden (n) = 70

Jumlah variabel independen (k) = 4

Taraf signifikan $\alpha = 5\% = 0,05$

Derajat bebas (db) = $n - 2 = 70 - 2$

=68

a. Menentukan kriteria pengujian

Membandingkan nilai statistik t dengan titik kritis menurut tabel. Jika $t_{\text{hitung}} > t_{\text{tabel}}$, sign Probabilitas $< 0,05$.

Tabel 4.27

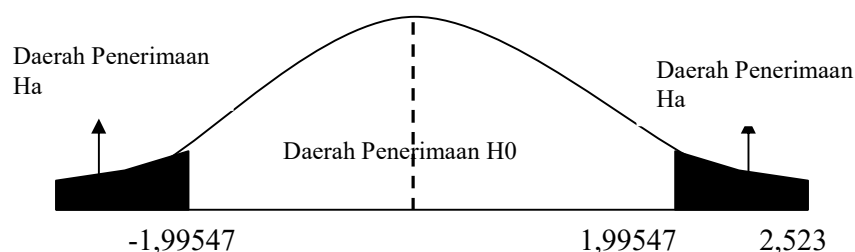
Model		Coefficients ^a				
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	0,720	1,147		0,628	0,532
	JADWAL PENERBANGAN	0,213	0,085	0,257	2,523	0,014
	SUMBER DAYA MANUSIA	0,304	0,121	0,296	2,515	0,014
	KAPASITAS LANDSIDE	0,234	0,102	0,250	2,299	0,025
	KINERJA GROUND HANDLING	0,230	0,072	0,246	3,189	0,002
a. Dependent Variable: ON.TIME.PERFORMANCE						

Dari hasil tabel 4.27 uji t dapat dijelaskan sebagai berikut:

1) Uji Pengaruh jadwal penerbangan (X_1) terhadap *on time performance* (Y).

Hasil pengujian untuk variabel jadwal penerbangan (X_1) diperoleh nilai $t_{\text{hitung}} = 2,523$ dan nilai $t_{\text{tabel}} = 1,99547$. Dengan demikian menunjukkan bahwa $t_{\text{hitung}} (2,523) > t_{\text{tabel}} (1,99547)$ yang berarti H_0 ditolak dan H_a diterima. Dengan demikian maka H_1 yang menyatakan bahwa diduga jadwal penerbangan berpengaruh positif terhadap *on time performance* di Bandara Internasional Ahmad Yani Semarang diterima. Berikut grafik pengujiannya:

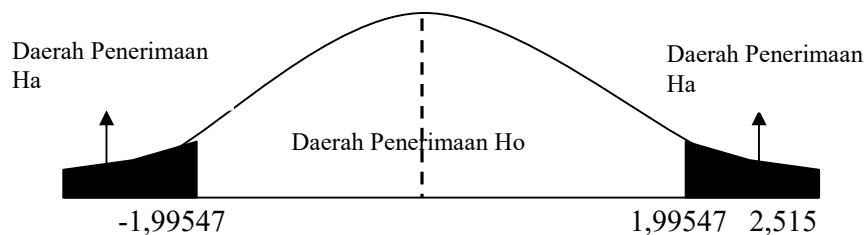
Gambar 4.5



2) Uji Pengaruh SDM (X_2) terhadap *on time performance* (Y).

Hasil pengujian untuk variabel SDM (X_2) diperoleh nilai $t_{hitung} = 2,515$ dan nilai $t_{tabel} = 1,99547$. Dengan demikian menunjukkan bahwa $t_{hitung} (2,515) > t_{tabel} (1,99547)$ yang berarti H_0 ditolak dan H_a diterima. Dengan demikian maka H_2 yang menyatakan bahwa diduga sumber daya manusia berpengaruh positif terhadap *on time performance* di Bandara Internasional Ahmad Yani Semarang diterima. Berikut grafik pengujiannya:

Gambar 4.6

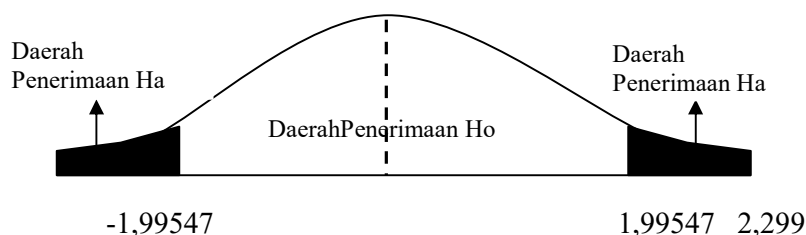


Sumber: data primer yang di olah tahun 2022 (*output SPSS V.25*)

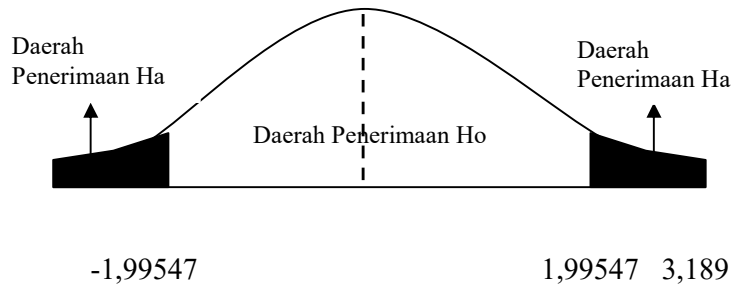
3. Uji Pengaruh kapasitas landside (X_3) terhadap *on time performance* (Y).

Hasil pengujian untuk variabel SDM (X_2) diperoleh nilai $t_{hitung} = 2,299$ dan nilai $t_{tabel} = 1,99547$. Dengan demikian menunjukkan bahwa $t_{hitung} (2,515) > t_{tabel} (1,99547)$ yang berarti H_0 ditolak dan H_a diterima. Dengan demikian maka H_3 yang menyatakan bahwa diduga kapasitas landside berpengaruh positif terhadap *on time performance* di Bandara Internasional Ahmad Yani Semarang diterima.

Gambar 4.7

4. Pengaruh kinerja ground handling (X_4) terhadap *on time performance* (Y).

Hasil pengujian untuk variabel kinerja groundhandling (X_3) diperoleh nilai $t_{hitung} = 3,189$ dan nilai $t_{tabel} = 1,99547$. Dengan demikian menunjukkan bahwa $t_{hitung} (3,189) > t_{tabel} (1,99547)$ yang berarti H_0 ditolak dan H_3 diterima. Dengan demikian maka H_a yang menyatakan bahwa diduga kinerja groundhandling berpengaruh positif terhadap *on time performance* di Bandara Internasional Ahmad Yani Semarang diterima.

Gambar 4.8

4.2.2. Koefisien determinasi

Tabel 4.28

Model Summary ^b					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,806 ^a	0,649	0,627	0,879	1,805

Sumber: data primer yang di olah tahun 2022 (output SPSS V.25)

Dari tabel hasil uji regresi didapatkan angka koefisien determinasi (*R square*) sebesar 0,649. Hal ini berarti bahwa variabel jadwal penerbangan (X_1), SDM (X_2) kapasitas *landside* (X_3), dan kinerja *ground handling* memiliki kontribusi sebesar 64,9% dalam mempengaruhi *on time performance* (Y). Sedangkan faktor-faktor lain yang berpengaruh terhadap *on time performance* sebesar 35,1%.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dilakukan peneliti, maka dapat di ambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Hasil penelitian menunjukkan bahwa variable jadwal penerbangan mempunyai pengaruh positif terhadap tercapainya *on time performance* di Bandara Internasional Ahmad Yani Semarang. Dalam jadwal penerbangan, waktu kedatangan pesawat sudah cukup baik karena kedatangan pesawat tidak selalu terjadi *delay*. Demikian pula dengan waktu keberangkatan pesawat juga dikatakan cukup baik karena tidak sering terjadi *delay*. Selanjutnya ketepatan waktu di Bandara Internasional Ahmad Yani Semarang dikatakan cukup baik dikarenakan pesawat kedatangan dan keberangkatan datang sesuai jadwal yang telah ditetapkan.

2. Hasil penelitian menunjukkan bahwa variable sumber daya manusia mempunyai pengaruh positif terhadap tercapainya *on time performance* di Bandara Internasional Ahmad Yani Semarang. Dalam sumber daya manusia, perubahan budaya organisasi dikatakan kurang baik dikarenakan karyawan harus menyesuaikan Kembali ke budaya yang baru. Faktor lingkungan kerja dikatakan sudah cukup baik dikarenakan lingkungan kerja sekitar yang nyaman. Motivasi kerja yang diberikan kepada karyawan yang berkerja di Bandara internasional Ahmad Yani Semarang sudah cukup baik dikarenakan karyawan yang bekerja mendapat semangat bekerja yang membuat kinerja karyawan meningkat.
3. Hasil penelitian menunjukkan bahwa variable kapasitas *landside* mempunyai pengaruh positif terhadap tercapainya *on time performance* di Bandara Internasional Ahmad Yani Semarang. Kapasitas terminal bandara sudah cukup baik karena sudah memiliki banyak fasilitas untuk para penumpang melakukan check-in dan menunggu kedatangan pesawat. *Curb* yang berada di antara terminal dan lahan parkir dikatakan kurang baik karena fasilitas yang berada di curb seperti kursi tunggu maupun tangga untuk naik atau turun penumpang masih tidak tetata dengan baik dan memperlambat naik turun nya penumpang dari kendaraan pribadi. Selanjutnya lahan parkir di Bandara Internasional Ahmad Yani Semarang sudah cukup baik dikarenakan dapat menampung penumpang dalam jumlah banyak
4. Hasil penelitian menunjukkan bahwa variable kinerja *ground handling* mempunyai pengaruh positif terhadap tercapainya *on time performance* di Bandara Internasional Ahmad Yani Semarang. Kinerja *passenger handling* sudah cukup baik karena penumpang ditangani cepat dan sesuai prosedur sehingga penumpang merasa puas dengan pelayanan *ground handling*. Kinerja *baggage and cargo handling* sudah cukup baik karena bagasi ditangani secara tepat dan efisien. *Ramp handling* juga sudah melakukan kerja nya dengan cukup baik sehingga pesawat yang berada di apron sangat teratur

5.2 Saran

1. Jadwal penerbangan di Bandara Internasional Ahmad Yani Semarang sudah cukup baik. Waktu kedatangan pesawat perlu ditingkatkan lagi agar *on time performance* di Bandara juga meningkat dengan cara tidak menunda waktu keberangkatan dari terminal sebelumnya. Waktu keberangkatan pesawat juga perlu ditingkatkan lagi dengan cara mempercepat proses bongkar muat penumpang maupun barang.

Ekonomika45: Jurnal Ilmiah Manajemen, Ekonomi Bisnis, Kewirausahaan
Ketepatan waktu di bandara Internasional Ahmad Yani Semarang juga sebaiknya dipertahankan. Jika jadwal yang ditetapkan tidak teratur dan tidak tetap maka kan terjadi keterlambatan yang merugikan penumpang maupun maskapai tersebut. Maka dari itu Sebaiknya pihak maskapai penerbangan selalu mengupdate *schedule* penerbangan dan cepat memberikan info kepada penumpang jika ada perubahan jadwal penerbangan agar proses keberangkatan pesawat tidak terhambat.

2. Sumber daya manusia memiliki pengaruh yang baik terhadap *On time performance* di Bandara Internasional Ahmad Yani Semarang. Perubahan budaya organisasi sudah cukup dan sebaiknya dipertahankan agar karyawan yang bekerja dapat menyesuaikan diri. Lingkungan kerja sudah cukup baik bagi karyawan perusahaan maka sebaiknya dipertahankan agar karyawan dapat bekerja dengan baik. Motivasi kerja di Bandara Internasional Ahmad Yani Semarang Sudah baik, maka perlu dipertahankan agar karyawan yang bekerja memiliki semangat kerja yang tinggi.
3. Kapasitas *landside* juga memiliki pengaruh yang baik terhadap tercapainya *On time performance* di Bandara Internasional Ahmad Yani Semarang. Kapasitas terminal di Bandara Internasional Ahmad Yani Semarang sudah tergolong cukup baik dan perlu dipertahankan agar fasilitas di dalamnya dapat terjaga. *Curb* di yang merupakan tempat naik turun nya penumpang dari kendaraan pribadi sebaiknya perlu ditingkatkan lagi agar terlihat rapi dan mudah di akses dengan cara menambah fasilitas seperti kursi tunggu untuk penumpang dan perbaikan fasilitas. Untuk lahan parkir sebaiknya dipertahankan karna sudah cukup baik untuk menampung kendaraan penumpang yang banyak.
4. Kinerja *ground handling* sudah cukup baik terhadap tercapainya *on time performance* di Bandara Internasional Ahmad Yani Semarang. Kinerja *passenger handling* dalam menangani penumpang sebaiknya di pertahankan agar penumpang selalu merasa puas dengan pelayanan yang diberikan. Kinerja *baggage and cargo handling* sebaiknya dipertahankan dan jika perlu ditingkatkan lagi agar proses bongkar muat dapat lebih cepat dan pesawat yang akan terbang ke tujuan selanjutnya tidak mengalami keterlambatan dengan cara mempercepat proses bongkar muat bagasi pesawat. Kinerja *ramp handling* sudah cukup baik dan harus dipertahankan dalam mengatur pesawat di apron

DAFTAR PUSTAKA

- A, I. D. (2016). *Analisis Pengaruh Kondisi Fasilitas Landside Terhadap Kepuasan Penumpang Maskapai Penerbangan di Bandara Internasional Ahamad Yani Semarang*, 36-49.
- Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Tengah. <https://jateng.bps.go.id/statictable/2021/04/07/2161/totalpergerakan-lalu-lintas-angkutan-udara-internasional-di-bandara-achmad-yani-semarang-2020.html>
- Direktorat Angkutan udara. (2013). *Daftar Maskapai Penerbangan Komersial Berjadwal*. Situs Ditjen Perhubungan.
- Dortina, Yunika & Kausar, Devi & Pasfatima Mbulu, Yustisia. (2017). *Pengaruh On Time Performance Terhadap Minat Beli Ulang Pada PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk*. Journal of Tourism Destination and Attraction. 5. 33-47. 10.35814/tourism.v5i2.778.
- Ginanjari P. (2019). *Model Transport Demand Bandara Udara Syamsudin Noor Banjarmasin*. Jurnal teknologi berkelanjutan volume 8 no.1
- Hamzawi, S. G. (1992). *Lack of Airport Capacity : Exploration Of Alternatives Solution*. transport research, 47-58.
- IATA. (1998). *Airport Handling Manual*, 810 annex A.
- ICAO. (2009). *Aedrom Design and Operations*. annex volume 14.
- Imaniar Dea. A. (2016). *Analisis Pengaruh Kondisi Fasilitas Landside terhadap Kepuasan Penumpang Maskapai Penerbangan di bandara Internasional Ahmad Yani Semarang*. Jurnal ground handling dirgantara vol.3 no.1.
- Imam Ghazali. (2006). *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program SPSS*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Iqbal Hasan. (2004). *Analisis Data Penelitian Dengan Statistik*. Bumi aksara, Jakarta
- Kolker, K. (2016). *From Passenger Growth Aircraft Movement*. AIR TRANSPORT MANAGEMENT, NO 56, 99-106.
- M.I. Rachmansyah, N. (2017). *jurnal perhubungan udara. pengaruh penyeimbangan pergerakan pesawat terhadap peningkatan kinerja bandara*, 13-26.
- Mangkunegara, A. P. (2013). *Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan*. PT. Remaja Rosdakarya.
- Mei Panggabean, R. H. (2021). *pengaruh perubahan budaya organisasi, stress kerja dan motivasi kerja terhadap kinerja karyawan pada PT.Angkasa Pura I (persero) bandara Internasional Juanda Surabaya*.
- Moorhead, G. &. (2013). *perilaku organisasi*.
- Peetawan. (2016). *Determination of Passenger Load Factor*. International academy of industrial aviation, 1-19.
- Perhubungan, P.P. (2017). Nomor 7. *Tanggungjawab Pengangkut Angkutan Udara*.
- Perhubungan, P.P. (2008). Nomor 25. *Penyelenggara Angkutan Udara*.
- Riniwati Harsuko. (2016). *Manajemen Sumber Daya Manusia: aktivitas Utama dan Pengembangan SDM*.

Robbins, S. P. (n.d.). *perilaku organisasi*.

Sugiyono. (2016). *Metode penelitian: kuantitatif, kualitatif, dan R&D*.

Syahra Ariesta Fitriana Sari, S. (2018). *analisis dampak on time performance (otp) pada kegiatan transportasi udara*. 169-178.

UU. Republik. Indonesia. (2009). Nomor 1. *Penerbangan*.

Wirawan S.G, dkk. (2019). *Kemampuan Kerja dan Kepuasan Kerja Pengaruhnya Terhadap Kinerja Karyawan Departemen Baggage Service PT. Garuda angkasa Cabang Denpasar*. Juima vol.9 no.2

Yuliana, D. (2017). *faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja personel ground handling PT. Jasa Angkasa Semesta di bandara Halim Perdana Kusuma- Jakarta*, 75-89

Yunika. Y, dkk. (2017). *Pengaruh On Time Performance Terhadap Minal Beli Ulang Pada PT. Garuda Indonesia (Persero)*. Jurnal of tourism destination and attraction volume 5 no.2.