

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Bandar Udara (Bandara) merupakan pintu gerbang suatu daerah, yang menghubungkan daerah satu dengan daerah lain, baik untuk hubungan daerah dalam propinsi itu sendiri, hubungan antar propinsi maupun antar negara. Bandara pada zaman sekarang tidak saja sebagai tempat berangkat dan mendaratnya pesawat, naik turunnya penumpang, barang (kargo) dan pos, namun bandara telah menjadi suatu kawasan yang begitu penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi dan pembangunan wilayah disekitar, karena itu penataan ruang dan kawasan menjadi sangat penting bagi daerah-daerah di sekitar bandara. Pengelolaan bandara merupakan salah satu unsur yang menarik dan perlu diperhatikan.

Bandar Udara Internasional Jenderal Achmad Yani Semarang merupakan sebuah Pangkalan Udara Angkatan Darat yang dahulu lebih di kenal dengan sebutan pangkalan Angkatan Darat Kali Banteng.

Kemudian dibentuk perwakilan direktorat Jendral Perhubungan udara di jalan Puad A. Yani Semarang sebagai realisasi atas perubahan status pelabuhan udara Kali Banteng dengan surat keputusan bersama panglima angkaran Udara, Menteri Perhubungan dan Menteri Angkatan Darat nomor:

- 83/1966
- S2/1-Phb tanggal 31 Agustus 1966
- KEP-932/9/1966

Tentang perubahan status Pelabuhan Udara Bersama Kali Banteng Semarang selanjutnya guna melayani penerbangan komersial, yang di atur dalam keputusan Menteri Perhubungan dan Panglima Angkatan Udara RI nomor:

- S2/1/17-Phb
- KEP-978/8/1967 AD tanggal 9 Agustus 1967

Tentang dasar dasar penggunaan Pangkalan Udara Angkatan Darat Achmad Yani Semarang. Kemudian sejalan dengan peningkatan frekuensi

penerbangan sipil dirasakan adanya peningkatan kebutuhan akan sarana dan prasarana pelayanan penerbangan untuk itu disediakan enclave sipil guna menunjang kegiatan tersebut di keluarkan Keputusan bersama Menteri Keuangan Republik Indonesia

- KEP/30/IX/1975
- KM.979/s/Phb-75 tanggal 21 Agustus 1975
- KEP.927.A/MK/IV/Phb-7

Tentang dasar-dasar Penggunaan Bersama Pangkalan/Pelabuhan Udara Dengan demikian meningkatkan penerbangan sipil dan guna meningkatkan kualitas pelayanan dan pengelolaan Bandar Udara Internasional Achmad Yani di serahkan kepada PT(Persero) Angkasa Pura I dengan mengalihkan dan menetapkan kelayaan Negara pada Bandar Udara Internasional Achmad Yani Semarang sebagai tambahan modal Negara kedalam PT(Persero) Angkasa Pura I sesuai dengan Peraturan pemerintah Republik Indonesia nomor 35 tahun 1995 tanggal 6 November 1995.

PP tersebut ditindak lanjuti dengan berita acara serah terima kepemilikan dan pengoprasian Bandara Achmad Yani Semarang dari derektorat Jendral Perhubungan Udara kepada PT(Persero) Angkasa Pura I.

- Nomor : AU/4973/UM.1188/1995 tanggal 11 Oktober 1995
- Nomor : BA.90/HK.50/1995-DU

Maka terhitung tanggal 1 OKtober 1995 Bandar Udara Internasional Achmad Yani Semarang menjadi salah satu Bandar Udara PT(Persero) Angkasa Pura I pengelolaan.

Bandar Udara Internasional Achmad Yani dengan misi perusahaan merupakan perubahan norma secara mendasar. Misi perusahaan menurut pengelolaan yang memenuhi kualitas layanan prima, disamping itu dituntut untuk dapat mencapai kinerja financial yang maksimal guna membiayai dirinya dan sekaligus memberikan kontribusi pendapatan Negara.

Pengelolaan Bandar Udara dengan misi perusahaan memerlukan perubahan mental sumber daya manusia pengelolaanya dari nuansa birokrat yang legal formal menjadi sumber daya wiraswasta yang memiliki entrepreneur,

efisiensi dan inovatif. Sejalan dengan harapan adanya perkembangan ekonomi nasional dan regional khususnya wilayah jawa tengah. Mulai tahun 2000 telah dibuka penerbangan internasional dengan route Semarang – Singapura pulang pergi. Dengan demikian manajemen Bandar Udara Internasional Achmad Yani Semarang memiliki kepercayaan terhadap kemampuan Bandar udara eksis.

Dengan perkembangan arus global, penggunaan jasa transportasi udara menghendaki adanya penerbangan udara internasional. Dengan demikian semenjak tanggal 10 Agustus 2004 dikeluarkan surat keputusan Menteri Perhubungan no 64 tahun 2004 yang mengatur Pelayanan Angkutan Udara ke atau dari luar negeri melalui Bandar Udara Internasional Achmad Yani Semarang dan telah diresmikan oleh Gubernur Kepala Daerah Jawa Tengah pada hari selasa 31 Agustus 2004.

Seiring dengan pertumbuhan penduduk dan perkembangan ekonomi, maka penggunaan akan moda transportasi udara semakin banyak digunakan. Selain itu dengan perkembangan perekonomian di Indonesia maka akan semakin banyak pula masyarakat Indonesia dengan status ekonomi menengah keatas sehingga memicu penggunaan pesawat di Indonesia. Besarnya peningkatan jumlah penumpang tentunya berpengaruh pada jumlah pergerakan pesawat yang berhubungan dengan jumlah penerbangan yang dilakukan, yang tentunya berpengaruh dengan *slot time*.

*Slot time* adalah jadwal waktu kedatangan (*arrival*) dan keberangkatan (*departure*) yang dialokasikan oleh kordinator *Air Traffic Flow Management* (ATFM) untuk pergerakan pesawat pada waktu/tanggal yang ditetapkan yang disesuaikan/diselaraskan dengan fasilitas bandara yang ada atau jadwal menggunakan fasilitas tersebut. *Slot time* juga bisa di artikan sebagai salah satu *tool* (sarana) dalam melaksanakan *strategic air traffic flow management* di mana dengan *slot time*, jadwal yang menumpuk/terlalu padat dialokasikan ke waktu/jam yang renggang pergerakannya sehingga kapasitas yang ada disuatu bandara dapat digunakan secara normal/digunakan secara optimal dan dengan menerapkan *slot time* ini dapat mengurangi penundaan (*delay*).

Di bandar-bandar udara yang padat pergerakannya, dimana fleksibilitas antara setiap pergerakan sangat kecil atau tidak ada sama sekali (*flexibilitas lost*) toleransi untuk mereka terlambat sangat kecil karena hampir rata-rata waktu sudah dimiliki *slot* pesawat lain. Setiap *airline* dapat saling menukar *slot* kedatangan atau keberangkatan jika mereka berhalangan atau jika tidak dapat memenuhi (*fail to deliver an aircraft to an assigned arrival slot*) jadwal yang ditentukan, penerbangan mereka dapat ditunda pada hari berikutnya dan tidak mendapat izin mendarat pada bandara yang bersangkutan.

Jadi fungsi *slot time* bukan hanya mengalokasikan jadwal ke waktu/jam yang renggang atau menempatkan jadwal diantara waktu celah tetapi juga memberi batasan waktu keberangkatan dan kedatangan yang harus di penuhi oleh setiap *airlines*, dimana jika *airline* gagal memenuhi *slot* yang telah ditentukan dapat merugikan *airline* itu sendiri yaitu jadwalnya bisa diundur pada waktu/jam berikutnya (jika memungkinkan) atau ditunda pada hari berikutnya dan jika dinegara lain yang telah menerapkan *slot time* setiap *airline* yang tidak dapat memenuhi *slot* mereka dapat dikenakan sanksi (*penalty*).

Dalam hal keselamatan, *slot time* berperan untuk mengatur lalu lintas (pergerakan pesawat) di bandar udara sehingga pergerakannya teratur dan terhindar dari tabrakan antar pesawat atau dengan benda – benda lain. Dalam segi bisnis dan pelayanan, *slot time* berperan untuk mengoptimalkan kinerja semua pihak di bandar udara secara lebih efektif dan efisien. Apabila *slot time* teratur dan berjalan lancar maka kinerja maskapai akan lebih efisien karena tidak menghambur – hamburkan bahan bakar untuk hal – hal yang tidak perlu.

*Slot time* berpengaruh besar akan terjadinya keterlambatan (*delay*) karena penyebab utama terjadinya keterlambatan pesawat adalah adanya penumpukan jadwal penerbangan pada jam – jam sibuk di rute – rute tertentu. Terjadinya keterlambatan (*delay*) jadwal penerbangan dapat merugikan semua pihak, tidak hanya pihak penumpang melainkan pihak maskapai dan pengelola bandara. Oleh sebab itu perlu dilakukan pengaturan *slot time* penerbangan yang baik dan benar, dengan sistem *first in- first served*, untuk dapat mengurangi penumpukan pada jam – jam sibuk.

Dalam mengatur *slot time* penerbangan, di Bandar Udara Internasional mengevaluasi berkala penataan *slot time*. Hal ini dikarenakan banyak maskapai yang membatalkan penerbangan pada *slot* yang sudah diberikan. Padahal dalam mendapatkan ijin *slot* harus melewati beberapa tahapan yang tidak mudah dan banyak maskapai lain yang menunggu untuk memperoleh *slot* penerbangan.

Berdasarkan latar belakang di atas, upaya peningkatan pelayanan akan optimal apabila pemanfaatan *slot time* yang ada di Bandara Internasional dapat dioptimalkan. Dalam mengoptimalkan pemanfaatan *slot time*, maka penulis akan melakukan penelitian dan melaporkan secara ilmiah dalam bentuk skripsi dengan judul **“Analisa Pemanfaatan Slot Time Penerbangan Dalam Rangka Pengoptimalan Parking Stand Di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang”**.

## 1.2 Rumusan Masalah

Dari uraian latar belakang di atas, permasalahan dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimana cara mengetahui rata-rata *Ground Time* pesawat udara yang ada di Bandar Udara Internasional Ahmad Yani Semarang?
2. Bagaimana pemanfaatan *slot time* penerbangan dalam rangka pengoptimalan penggunaan *parking stand* penerbangan di Bandar Udara Internasional Ahmad Yani Semarang?

## 1.3 Tujuan Penelitian

Penulisan skripsi dengan judul **“Analisa Pemanfaatan Slot Time Penerbangan Dalam Rangka Pengoptimalan Parking Stand Di Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani Semarang”** bertujuan:

1. Untuk mengetahui rata-rata *Ground Time* pesawat yang ada di Bandar Udara Ahmad Yani Semarang.
2. Untuk mengetahui pemanfaatan *slot time* penerbangan dalam rangka pengoptimalan penggunaan *parking stand* di Bandar Udara Internasional Ahmad Yani Semarang.

#### **1.4 Batasan Masalah**

Untuk membatasi ruang lingkup masalah yang akan dibahas dan karena adanya keterbatasan waktu, teori, dan pengetahuan penulis, maka penulis membatasi pada:

1. Menentukan rata-rata *Ground Time* pesawat di Bandar Udara Internasional Ahmad Yani Semarang.
2. Pemanfaatan *slot time* penerbangan dalam rangka pengoptimalan penggunaan *parking stand* di Bandara Internasional Ahmad Yani Semarang.
3. Hanya menghitung kapasitas apron yang merupakan peluang yang masih bisa di manfaatkan oleh pengelola di Bandar Udara Ahmad Yani Semarang.
4. Penggunaan slot time harus sesuai *On Time Performance* atau taat pada slot yang ada.
5. Pembahasan hanya pada Operasi Bandar Udara Internasional Ahmad Yani Semarang.

#### **1.5 Manfaat Penelitian**

Skripsi dengan judul “Analisa Pemanfaatan *Slot Time* Penerbangan Dalam Rangka Pengoptimalan Penggunaan *Parking Stand* Di Bandar Udara Internasional Ahmad Yani Semarang” ini memiliki manfaat diantaranya :

1. Dapat mengetahui bagaimana cara menghitung rata-rata ground time agar dapat menekan semaksimal mungkin keterlambatan jadwal penerbangan.
2. Dapat mengetahui pemanfaatan slot time penerbangan dalam rangka pengoptimalan penggunaan parking stand di Bandar Udara Ahmad Yani Semarang.

#### **1.6 Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan berisi tentang kerangka penulisan laporan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

## **BAB I            PENDAHULUAN**

Pada bab ini berisi pengantar pembahasan dan penegasan dari judul atau topik yang dipilih penulis. Bab ini menguraikan tentang latar belakang penulisan penelitian, rumusan masalah, tujuan penelitian, pembatasan masalah, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan skripsi.

## **BAB II           TINJAUAN PUSTAKA**

Bab ini berisikan tentang teori yang mendasari analisis yang dilakukan dalam penulisan judul skripsi tentang **Analisa Pemanfaatan *Slot Time* Penerbangan Dalam Rangka Pengoptimalan Penggunaan *Parking Stand* Di Bandar udara Internasional Jenderal Ahmad Yani Semarang**. Teori-teori yang menjadi landasan penulis dalam menunjang penelitian untuk pemecahan masalah dan pembuatan hasil tugas akhir. Tinjauan pustaka tersebut bertujuan sebagai sarana untuk mempermudah pembaca dalam memahami konsep yang digunakan dalam penelitian.

Teori-teori yang digunakan pada penelitian tugas akhir ini bersumber dari buku-buku yang terkait mengenai analisis pemanfaatan *slot time* penerbangan dalam rangka pengoptimalan penggunaan *parking stand* di Bandar Udara Internasional Ahmad Yani Semarang.

## **BAB III           METODOLOGI PENELITIAN**

Pada bab ini berisi tentang langkah-langkah yang akan dilakukan oleh penulis untuk memecahkan permasalahan yang dihadapi dan menguraikan tahapan-tahapan yang dilakukan dari awal penelitian, pelaksanaan sampai pengambilan keputusan.

## **BAB IV           HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Dalam bab ini, diuraikan mengenai hasil penelitian yang diperoleh. Kemudian dilakukan pembahasan dan analisa yang tepat terhadap pemanfaatan *slot time*

penerbangan dalam rangka pengoptimalan penggunaan *parking stand* di Bandar Udara Internasional Ahmad Yani Semarang.

## **BAB V            PENUTUP**

Merupakan bab terakhir (penutup dalam penulisan skripsi) yang terdiri dari kesimpulan dan saran untuk perusahaan tentang permasalahan yang telah diteliti dan dibahas oleh penulis.