

PENGARUH FASILITAS KENDARAAN GROUND SUPPORT EQUIPMENT (GSE) TERHADAP ON TIME PERFORMANCE PESAWAT PT.METRO BATAVIA AIR DI BANDARA INTERNATIONAL SOEKARNO-HATTA

FETY FATONAH

Dosen Sekolah Tinggi Penerbangan Indonesia Curug PO BOX 509 Tangerang.

Abstract This study is conducted based on the observations of Ground Support Equipment (GSE) PT. Metro Batavia Air International Airport Soekarno-Hatta Jakarta. It is regarded not optimum because of the lack of discipline of its officials in carrying out their tasks, which result on the delay. Lack coordination between GSE operator with other units also disturb the smooth flow of flights in PT. METRO Batavia Air.

Abstrak Penelitian ini disusun berdasarkan hasil observasi penulis terhadap pengaruh *Ground Support Equipment* (GSE) PT. Metro Batavia Air di Bandar Udara Internasional Soekarno – Hatta Jakarta yang masih belum optimal. Hal ini disebabkan karena kurang disiplinnya para petugas GSE dalam menjalankan tugasnya yang berdampak akan terjadinya delay. Hal ini terjadi karena kurang koordinasinya operator GSE dengan unit-unit lain yang membantu kelancaran arus penerbangan di PT.METRO Batavia Air.

Kata Kunci manajemen penerbangan, motivasi, produktivitas kerja

1. PENDAHULUAN

Negara Indonesia merupakan salah satu negara yang memiliki wilayah yang luas dan terdiri dari pulau-pulau yang terpisahkan oleh perairan, dengan keadaan seperti itu pelayanan transportasi sangat dibutuhkan. Transportasi di Indonesia terdiri dari transportasi darat, transportasi laut dan transportasi udara. Dari ketiga transportasi tersebut, transportasi udara yang memiliki keunggulan lebih di bandingkan dari transportasi lainnya. Masyarakat sekarang cenderung menginginkan transportasi yang cepat. Melihat keadaan wilayah Indonesia yang luas dan memiliki pulau-pulau yang tersebar luas di perairan Indonesia, maka transportasi udara merupakan transportasi yang paling sesuai untuk memenuhi kebutuhan masyarakat yang berpergian antar pulau Indonesia atau luar negeri.

Bandar Udara Soekarno-Hatta merupakan bandar udara yang terbesar dan termegah di Indonesia yang dikelola oleh PT (Persero) Angkasa Pura II, berdasarkan peraturan pemerintah Nomor:14 Tahun 1992, dengan tugas pokok menyelenggarakan usaha kebandar udaraan dan jasa keselamatan penerbangan dalam arti seluas-luasnya dan usaha lain yang mempunyai hubungan dengan usaha jasa kebandarudaraan. Bandar Udara Soekarno-Hatta memiliki 2 landasan pacu dari beton dengan konstruksi cakar ayam dan mampu dilandasi pesawat berbadan besar sekelas Boeing 747. Terdiri atas tiga terminal penumpang yaitu terminal I,II dan terminal III. Masing-masing terminal terdiri dari sub terminal, terminal I terdiri dari sub terminal A, B dan C, sedangkan terminal II terdiri dari sub terminal D, E dan F dan terminal III. Tingkat perkembangan lalu lintas yang lepas landas dan mendarat melalui Bandar Udara

Soekarno-Hatta semakin meningkat. Secara garis besar peningkatan tersebut disebabkan oleh 2 faktor. Faktor pertama karena semakin berkembangnya perusahaan penerbangan baru, khususnya untuk domestik. Faktor kedua disebabkan semakin murah nya tarif pesawat udara atau yang kita kenal dengan "Fenomena LCC" (*Low Cost Carrier*) sehingga menarik minat pengguna jasa untuk memilih moda transportasi udara yang lebih cepat, efisien dan aman sebagai alternatif pilihan dan lonjakan penumpang menjadi sebuah fakta yang terjadi pada tahun-tahun terakhir ini. Maka dari itu sesuai dengan pernyataan diatas PT. Metro Batavia Air harus lebih meningkatkan mutu dalam pelayanannya untuk lebih maju. Salah satu cara untuk meningkatkan mutu yaitu dengan cara memperbanyak jumlah personel di wilayah bandar udara dan mengutamakan On Time Performance pada setiap penerbangan. Sesuai Surat Keputusan Administrator Bandar Udara Internasional Jakarta Soekarno-Hatta Nomor : SKEP.ADSH.03/HK.30/III/2000 tentang Peraturan Dan Prosedur Kegiatan Di Bandar Udara Internasional Jakarta Soekarno-Hatta, tanggal 31 Maret 2000, dalam Bab VI pasal 24 ayat (2) dinyatakan bahwa :

Semua kendaraan atau peralatan pelayanan darat pesawat udara (GSE) dilarang memasuki area lintasan garbarata yang telah diberi tanda. .

Dengan bertambahnya jumlah maskapai di PT. Metro Batavia Air, penerbangan yang beroperasi berdampak dengan meningkatnya aktifitas kerja yang dilaksanakan di wilayah ground. Dalam pelaksanaannya, aktifitas kerja di wilayah ground membutuhkan sistem pengendalian yang terarah dan terpadu, agar dapat terlaksana dengan baik. Sesuai ketentuan dalam pasal 30 ayat (1) UU Nomor 15 tahun 1992 tentang Penerbangan :

Penyelenggara bandar udara bertanggung jawab terhadap keamanan dan keselamatan penerbangan serta kelancaran pelayanannya.

Untuk itu PT (Persero) Angkasa Pura II sebagai penyelenggara bandar udara dituntut untuk dapat berperan aktif, demi terseleenggaranya kelancaran kegiatan operasional penerbangan di bandar udara, khususnya di wilayah Ground.

Dengan semakin bertambahnya frekuensi penerbangan membawa pengaruh dengan semakin meningkatnya aktifitas di wilayah ground, khususnya di wilayah apron. Dimana apron adalah di peruntukkan sebagai wilayah pergerakan pesawat udara, kendaraan dan peralatan *Ground Support Equipment (GSE)* sehingga dibutuhkan suatu kondisi yang tertib dan teratur di wilayah tersebut.

Berdasarkan Keputusan Direksi Nomor : KEP.220/OB.001/AP II, tanggal 28 Maret 2003 tentang Petunjuk Pelaksanaan *Apron Movement Control (AMC)* PT (Persero) Angkasa Pura II, Tangerang 2003, salah satu tugas unit AMC adalah menjaga ketertiban dan keteraturan di apron. Selain tugas diatas, unit AMC juga bertugas dalam pengkoordinasian pengawasan dan penertiban lalu lintas kendaraan, keamanan dan kebersihan di daerah apron sehingga operator GSE dapat tepat waktu dalam menjalankan segala tugas yang di lakukannya dan berdampak terhadap ketepatan waktu suatu penerbangan.

Menurut pengamatan penulis di lapangan, operator GSE dari PT. Metro Batavia Air dalam mecapai On Time Performance masih kurang yang berdampak terhadap keterlambatan suatu penerbangan. Sering terjadinya keterlambatan di sebabkan oleh para petugas GSE yang kurang koordinasinya dengan para petugas lain yang berhubungan dengan penerbangan. Hal ini akan mengganggu jadwal penerbangan satu dan yg

lainnya. Petugas di lapangan berupaya melakukan optimalisasi terhadap penggunaan GSE agar mengurangi terjadinya keterlambatan. Jika hal ini tidak diterapkan, maka akan berdampak tidak baik terhadap pengoperasian penerbangan khususnya untuk PT. Metro Batavia Air di Bandar Udara Internasional Soekarno – Hatta. Untuk itu kita harus mengadakan kerja sama dengan *Apron Movement Control (AMC)* agar personel GSE PT.METRO Batavia air merasa tindakan yang harus dilakukannya tidak menyalahi aturan yang telah di tetapkan. Oleh karena itu petugas AMC berhak mengenakan sanksi pelanggaran sesuai dengan aturan yang berlaku ketika personel GSE melakukan suatu kesalahan. Selain itu operator GSE PT. Metro Batavia Air juga diharapkan disiplin dalam melaksanakan tugasnya berdasarkan aturan yang berlaku dengan meletakkan atau memarkirkan peralatan dan kendaraan GSE pada tempatnya. Sehingga bagi setiap pelaku pelanggaran tata tertib dikenakan sanksi sesuai dengan Keputusan Administrator Bandar Udara Nomor : SKEP. ADSh. 02/OB.II/IV/1998 dan Surat Keputusan Direksi PT (Persero) Angkasa Pura II Nomor : KEP. 660/KK. 00/AP II – 1998, tentang Jenis Pelanggaran dan Sanksi.

2. METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan penulis dalam rangka penyusunan tulisan ini adalah Metode Deskriptif Analisis. Adapun teknik pengumpulan data yang penulis lakukan adalah Observasi dan Studi Kepustakaan

3. HASIL PENELITIAN.

Dalam tulisan ini, Untuk membatasi ruang lingkup masalah yang akan dibahas dan karena adanya keterbatasan waktu, teori – teori, dan pengetahuan penulis, maka penulis akan membatasi pembahasan pada masalah : ” pengaruh fasilitas *Ground Support Equipment*

(GSE) PT. Metro Batavia Air dapat meningkatkan *On Time Performance* di Bandar Udara Internasional Soekarno – Hatta?

4. PEMBAHASAN.

1) Pengelolaan fasilitas GSE

Fasilitas GSE digunakan untuk mempermudah proses pelayanan yang dilakukan, mengingat standart waktu yang digunakan untuk proses pelayanan pesawat di darat (*Ground Time*) mulai *block on* sampai *block off* hanya sekitar 45 menit.

Penetapan batas waktu ini dilakukan karena jumlah pergerakan pesawat Batavia Air di Bandar Udara Soekarno – Hatta cukup padat dan untuk menghindari antrian pesawat memasuki *parking stand*.

Penetapan batas waktu ini dilakukan karena jumlah pergerakan pesawat di Bandar Udara Soekarno-Hatta cukup padat dan untuk menghindari antrian pesawat memasuki parking stand. Peralatan GSE itu sendiri memiliki tempat parkir khusus di suatu area tertutup yang disebut *Equipment Parking Area (EPA)*. EPA harus terletak diluar daerah pergerakan pesawat untuk menghindari semburan mesin pesawat (*Jet Blast*) serta tidak mengganggu pergerakan pesawat maupun penumpang.

Fasilitas kendaraan GSE yang di miliki oleh PT. METRO Batavia Air saat ini tidak sebanding dengan kebutuhan pesawat beroperasi saat ini.

Minimnya fasilitas GSE yang tak sebanding dengan kebutuhan pesawat Batavia saat ini. Hal inilah yang menjadi salah satu faktor penyebab terjadinya keterlambatan dikarenakan pemakaian GSE secara bergantian dari pesawat satu dengan lainnya. di haruskannya para personil bekerja ekstra cepat menangani setiap pesawat yang

mempertinggi fasilitas GSE agar meminimalisir keterlambatan yang terjadi.

Untuk *Ground Power Unit* dan *Ground Turbine Compressor* tidak semua pesawat Batavia Air menggunakannya.

Adapun penetapan target dari pihak manajemen PT. METRO Batavia Air terhadap setiap penerbangan berkisar 70% atau bahkan melebihi target. Personil GSE yang berhubungan langsung dengan penanganan pesawat, dirasakan belum optimal. Kurang optimalnya kinerja dari personel GSE ini berdampak pada tidak tercapainya target OTP yang sudah ditetapkan oleh perusahaan. Saat ini rata-rata pencapaian OTP berkisar antara 45-65%.

PEMECAHAN MASALAH

1. Mengoptimalkan penempatan fasilitas GSE

Dengan jumlah frekuensi penerbangan yang sangat padat, membawa pengaruh dengan tingkat aktifitas lalu lintas kendaraan, orang, dan barang pada waktu yang hampir bersamaan. Kondisi ini menyebabkan area pergerakan di wilayah *Apron* menjadi tidak sepadan dengan jumlah peralatan dan kendaraan GSE yang melakukan aktifitas pelayanan. Banyaknya jumlah dan jenis GSE yang beroperasi serta minimnya sarana untuk penempatan fasilitas GSE, secara langsung dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan.

Untuk mengantisipasi peningkatan jumlah fasilitas GSE yang beroperasi di daerah *Apron* tidak sebanding dengan luas area *parking apron* yang tetap maka diperlukan pembatasan peralatan dan kendaraan GSE dengan cara sebagai berikut :

a. Penertiban penempatan fasilitas GSE yang beroperasi di *Apron*.

Menertibkan penempatan fasilitas GSE dengan cara mengadakan pengawasan secara

rutin setiap hari. Hal ini dilakukan agar fasilitas GSE ditempatkan pada area yang telah ditentukan dan tertata rapi dan para petugas personil dari GSE dapat bertanggung jawab terhadap fasilitas kendaraan GSE yang terparkir di daerah *EPA*.

b. Pengelompokan parkir GSE sesuai jenisnya.

Hal ini memudahkan para personil GSE dalam melayani setiap pesawat agar tidak terjadinya suatu keterlambatan jadwal penerbangan. Fasilitas GSE terbagi atas 2 jenis, yaitu GSE bermotor dan GSE tidak bermotor. Dengan pengelompokan seperti ini diharapkan area parkir dapat digunakan seoptimal mungkin dan juga diharapkan dapat meningkatkan ketertiban *EPA*.

c. Memberikan batasan masa berlaku kelaikan fasilitas GSE yang beroperasi di *Apron*.

Fasilitas GSE yang tidak laik pakai dapat diganti dengan kendaraan yang laik pakai agar tingkat kepadatan kendaraan GSE di daerah *Apron* tidak terlalu padat di karenakan dapat mengganggu pergerakan GSE lainnya dan dapat berdampak terhadap jadwal suatu penerbangan. Hal ini Memberi batasan masa berlaku kelaikan seperti : 1 tahun. Jadi, setiap setahun sekali diadakan uji laik fasilitas GSE. Sehingga fasilitas GSE yang digunakan itu sudah laik dipakai dan dapat dikontrol jumlahnya yang beroperasi di *Apron*.

2. Penanganan para petugas PT. METRO Batavia Air

A. Sosialisasi keselamatan penerbangan di daerah *Apron* kepada operator GSE

Kepatuhan terhadap peraturan merupakan hal penting di dalam mendukung ketepatan waktu dalam suatu penerbangan, keamanan, keselamatan penerbangan dengan tingkat kedisiplinan yang rendah merupakan hal yang sangat potensial bagi terjadinya pelanggaran

sebagaimana sudah dijelaskan pada analisa masalah.

Untuk meningkatkan kedisiplinan para operator GSE perlu upaya pelaksanaan sosialisasi keselamatan penerbangan (*Ramp Safety Campaigne*) dilakukan secara berkala, misalnya setiap 6 bulan sekali dengan melibatkan seluruh instansi yang terkait untuk melakukan kegiatan di daerah Apron. Tujuannya adalah untuk membangun kesadaran dan pemahaman akan pentingnya ketepatan waktu bagi para penumpang, karena penumpang adalah sumber pemasukan terbesar bagi setiap maskapai penerbangan. Untuk terpenuhinya aspek keamanan dan keselamatan penerbangan, terhadap pelaku pelanggaran diberikan sanksi yang sesuai dengan tingkat pelanggaran yang dilakukan. Sanksi yang diberikan lebih bersifat untuk memberi efek jera terhadap pelaku pelanggaran, sehingga tidak akan mengulangi pelanggaran lagi. Sanksi terhadap pelaku pelanggaran harus sesuai dengan ketentuan yang berlaku yang ada di dalam Surat Keputusan Administator Bandar Udara Internasional Jakarta Soekarno – Hatta Nomor: SKEP.ADSH. 02 / OB. II / IV / 1998, dalam perkembangannya sudah diadakan.

B. Mengoptimalkan pengawasan operator fasilitas GSE oleh Unit AMC

Untuk mengantisipasi semakin banyak pelanggaran yang terjadi di *apron*, Unit AMC mengadakan kegiatan, diantaranya sebagai berikut :

3. Mengadakan penyuluhan kepada para operator dalam bentuk tatap muka/*briefing* mengenai TIM dan Uji Laik Kendaraan.

Penyuluhan yang dilakukan bisa dengan cara seminar bersama. Seminar ini bisa dilaksanakan setiap 3 bulan sekali atau setiap 6 bulan sekali.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian dan analisis dari Bab sebelumnya dapat di tarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Fasilitas GSE yang dimiliki perusahaan tidak sebanding jumlahnya dengan pesawat yang memerlukan fasilitas GSE dalam pengoperasiannya.
2. Kurangnya pemahaman oleh operator GSE tentang keselamatan penerbangan, tingkat kedisiplinan rendah dan kurangnya koordinasi para personil GSE terhadap pihak-pihak yang terkait dalam suatu penerbangan.
3. OTP pesawat yang tercapai saat ini hanya berkisar antara 45%-65%.

B. Saran

Dari kesimpulan – kesimpulan yang ada, penulis dapat memberikan saran sebagai berikut:

1. Menambah jumlah GSE minimal sebanyak jumlah pesawat yang memerlukan GSE dalam pengoperasiannya.
2. Perlu adanya sosialisasi keselamatan penerbangan (*Ramp Safety Campaigne*) yang dilaksanakan secara rutin dan berkesinambungan, misalnya setiap 6 bulan sekali. Sosialisasi ini dapat berupa spanduk, pertemuan berkala kepada para operator GSE. Perlu di adakannya pertemuan antara pihak – pihak yang terkait setiap 6 bulan sekali membahas tentang kerja sama dalam bekerja. Tujuannya adalah untuk membangun kesadaran dan pemahaman akan pentingnya kerja sama yang baik dan berdampak terhadap setiap penerbangan yang ada di PT. METRO Batavia Air.
3. Agar tercapainya OTP yang di tetapkan oleh PT. METRO Batavia Air para petugas bertanggung jawab terhadap setiap

pekerjaannya. Dan di dukung dengan fasilitas kendaraan GSE yang seimbang dengan armada pesawat PT. METRO Batavia Air.

6. DAFTAR PUSTAKA

- International Civil Aviation Organization, Annex 14, **Aerodrome**, Volume I **Aerodrome Design and Operation**, Fourt Edition, Montreal, July, 2004
- Keputusan Administator Bandar Udara Internasional Jakarta Soekarno-Hatta Nomor:SKEP.ADSH.03/HK.30/III/2000, tentang **Peraturan dan Prosedur Kegiatan di Bandar Udara Internasional Jakarta Soekarno – Hatta**
- Keputusan Direksi PT. (Persero) Angkasa Pura II Nomor KEP.220/OB.001/AP II, tanggal 28 Maret 2003 tentang **Petunjuk Pelaksanaan Apron Movement Control (AMC) PT. (Persero) Angkasa Pura II**, Tangerang, 2003
- Undang – undang RI Nomor : 1 Tahun 2009, tentang **Penerbangan**, Jakarta
- Terry, George R., **Principles of Management**, United States of America, Richard D. Irwin, 1997