

# ANALISIS WEIGHT LOAD FACTOR PADA PRODUKSI ANGKUTAN UDARA BERJADWAL DALAM NEGERI PADA BEBERAPA MASKAPAI DI INDONESIA

<sup>1</sup>Sugiarti, <sup>2</sup>Joni Gusmali, <sup>3</sup>Muzayyanah Yuliasih

<sup>1,2,3</sup> Sekolah Tinggi Penerbangan Aviassi, Jakarta, Indonesia

<sup>1</sup>ugiart77@gmail.com, <sup>2</sup>jonigus@stp\_aviasi.ac.id, <sup>3</sup>99muzayyanah@gmail.com

## ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui rata-rata persentase *weight load factor* muatan yang diangkut dalam produksi angkutan udara berjadwal dalam negeri pada tahun 2016 sampai dengan tahun 2020. Berdasarkan data yang diperoleh, terdapat tujuh belas maskapai yang dianalisis. Muatan diangkut dan dihitung berdasarkan *Ton Km Performed* yang terdiri dari penumpang, barang kiriman, dan pos. Penghitungan jumlah *Ton Km Performed* dianalisa dengan *Available Ton Km*. Hasil penghitungan *Ton Km Performed* terhadap *Available Ton Km* akan menghasilkan persentase *Weight Load Factor*. Penelitian ini menggunakan teknik analisis data dengan Metode Kuantitatif. Distribusi data yang digunakan adalah rasio. Berdasarkan jenis data tersebut, maka yang dipakai adalah metode statistik parametrik. Metode statistik parametrik ini, menggunakan uji perbandingan (*comparison*) dengan uji satu pihak /Arah (*One Tail-Test*). Berdasarkan hasil analisa, diperoleh hasil bahwa maskapai angkutan udara berjadwal dalam negeri tahun 2016 mempunyai persentase *weight load factor* rata-rata sebesar 56,06%; tahun 2017 rata-rata sebesar 57,82%; tahun 2018 rata-rata sebesar 56,76%; tahun 2019 rata-rata sebesar 50,41%; dan tahun 2020 rata-rata sebesar 46,47%. Dengan demikian, dapat diambil kesimpulan bahwa rata-rata persentase *weight load factor* pada muatan yang diangkut dalam produksi angkutan udara dalam negeri pada maskapai tersebut pada tahun 2016 sampai dengan tahun 2020 belum mencapai persentase yang ideal.

**Kata kunci :** maskapai, ppkm, *ton km performed*, *weight load factor*

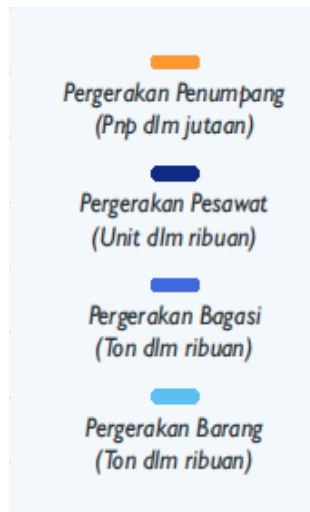
## PENDAHULUAN

Masih dalam masa pandemi wabah Covid-19, industri angkutan udara mengalami penyesuaian operasional kerja terkait dengan adanya aturan Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM). Awalnya dengan istilah PPKM Darurat kemudian berubah menjadi PPKM level 1 sampai dengan level 4. PPKM ini mempengaruhi frekuensi lalu lintas angkutan udara di bandar udara. Terkait dengan angkutan udara, maskapai domestik yang mengangkut penumpang, bagasi, dan kargo pun harus mengatur strategi yang tepat agar jumlah pergerakan penumpang, bagasi, dan kargo dapat terpenuhi secara maksimal dengan kualitas layanan yang baik.

Menurut data Statistik Perhubungan khususnya transportasi udara, angka lalu lintas penerbangan domestik sejak tahun 2016 sampai dengan tahun 2020 terjadi kenaikan dan penurunan kuantitas per-

gerakan penumpang, pergerakan pesawat, pergerakan bagasi, dan pergerakan barang. Kenaikan pergerakan keempat hal tersebut terjadi pada tahun 2016, 2017, dan 2018. Sedangkan tahun 2019 dan 2020 mengalami penurunan secara drastis. Penurunan tahun 2019 disebabkan kenaikan harga pengiriman kargo udara dan tahun 2020 disebabkan imbas dari adanya pandemi Covid-19. Gambaran lalu lintas domestik dapat dilihat pada Tabel 1 berikut:





Untuk produksi angkutan udara berjadwal dalam negeri, khususnya pergerakan barang diangkut dapat dilihat pada tabel 2 berikut:



Muatan diangkut dan dihitung berdasarkan *Ton Km Performed* yang terdiri dari penumpang, barang kiriman, dan pos. Penghitungan jumlah *Ton Km Performed* dianalisa dengan *Available Ton Km*. Hasil penghitungan *Ton Km Performed* terhadap *Available Ton Km* akan menghasilkan persentase *Weight Load Factor*.

Untuk angkutan udara berjadwal dalam negeri yang akan dianalisis datanya terdiri dari PT Garuda Indonesia, PT Lion Mentari Airlines, PT Indonesia Air Asia, PT Travel Express Aviation Services, PT Sriwijaya Air, PT Wings Abadi Airlines,

PT Trigana Air Services, PT Kalstar Aviation, PT Transnusa Aviation Mandiri, PT Asi Pudjiastuti, PT Citilink Indonesia, PT Batik Air, PT Cardig Air, PT Indonesia Air Asia Extra, PT My Indo Airlines, PT Nam Air, dan Pt Tri M G Intra Asia Airlines.

Menurut IATA, maskapai yang dapat mengangkut 65 persen untuk penumpang dan sisanya kargo dinilai baik dalam mencapai target. Namun selama pandemi Covid-19, maskapai mengatur strategi agar dapat mengangkut lebih banyak kiriman barang (kargo) dari pada penumpang untuk mempertahankan bisnisnya.

Berikut data-data *weight load factor* maskapai:

Produksi Angkutan Udara Berjadwal Dalam Negeri								
No.	Nama Perusahaan	Uraian	Satuan	2016	2017	2018	2019	2020
1	PT Garuda Indonesia	1. Ton KM Performed						
		a. Passenger	(000)	1.752.628	1.737.193	1.718.980	1.412.585	398.518
		b. Freight	(000)	271.411	281.075	271.475	204.008	132.107
		c. Mail	(000)	10.680	10.523	12.223	14.872	7.988
		d. Total	(000)	2.034.719	2.028.791	2.002.678	1.631.465	538.613
		2. Available Ton KM	(000)	2.995.298	3.009.575	2.906.991	2.291.343	1.235.813
		3. Weight L/F (%)	%	68	67	69	71	44
Produksi Angkutan Udara Berjadwal Dalam Negeri								
No.	Nama Perusahaan	Uraian	Satuan	2016	2017	2018	2019	2020
2	PT Lion Mentari Airlines	1. Ton KM Performed						
		a. Passenger	(000)	1.985.764	2.067.768	2.070.448	1.532.028	806.751
		b. Freight	(000)	72.413	26.516	52.167	91.374	77.627
		c. Mail	(000)	0	0	0	178	1.367
		d. Total	(000)	2.058.177	2.094.284	2.122.615	1.623.580	885.745
		2. Available Ton KM	(000)	3.588.917	3.794.853	3.759.969	3.026.873	1.738.787
		3. Weight L/F (%)	%	57	55	56	54	51
3	PT Indonesia AirAsia	1. Ton KM Performed						
		a. Passenger	(000)	185.688	170.283	172.819	217.108	84.335
		b. Freight	(000)	11.689	13.104	7.823	15.929	7.445
		c. Mail	(000)	0	0	0	0	0
		d. Total	(000)	197.377	183.387	180.642	233.037	91.780
		2. Available Ton KM	(000)	233.245	221.988	258.023	270.554	134.909
		3. Weight L/F (%)	%	85	83	70	86	68
Produksi Angkutan Udara Berjadwal Dalam Negeri								
No.	Nama Perusahaan	Uraian	Satuan	2016	2017	2018	2019	2020
4	PT Travel Express Aviation Services	1. Ton KM Performed						
		a. Passenger	(000)	34.650	28.155	23.872	21.574	3.893
		b. Freight	(000)	7.491	4.401	2.031	1.790	237
		c. Mail	(000)	0	0	0	0	0
		d. Total	(000)	42.141	32.556	25.903	23.364	4.130
		2. Available Ton KM	(000)	73.725	56.691	47.212	45.469	9.527
		3. Weight L/F (%)	%	57	57	55	51	43
5	PT Sriwijaya Air	1. Ton KM Performed						
		a. Passenger	(000)	504.523	649.911	701.664	405.891	132.624
		b. Freight	(000)	51.389	52.724	64.305	65.022	19.184
		c. Mail	(000)	0	0	0	0	0
		d. Total	(000)	555.912	702.635	765.969	470.913	151.808
		2. Available Ton KM	(000)	849.775	998.213	973.455	648.282	246.751
		3. Weight L/F (%)	%	65	70	79	73	62

Produksi Angkutan Udara Berjadwal Dalam Negeri								
No.	Nama Perusahaan	Uraian	Satuan	2016	2017	2018	2019	2020
6	PT Wings Abadi Airlines	1. Ton KM Performed						
		a. Passenger	(000)	121.328	148.515	165.230	147.753	74.194
		b. Freight	(000)	1.999	2.296	1.694	2.059	1.854
		c. Mail	(000)	331	113	189	27	0
		d. Total	(000)	123.658	150.924	167.113	149.839	76.048
		2. Available Ton KM	(000)	200.392	256.859	301.830	298.450	160.417
		3. Weight L/F (%)	%	62	59	55	50	47
7	PT Trigana Air Services	1. Ton KM Performed						
		a. Passenger	(000)	18.872	25.897	25.607	24.698	8.085
		b. Freight	(000)	12.940	14.633	18.479	23.170	18.087
		c. Mail	(000)	0	0	0	0	0
		d. Total	(000)	31.812	40.530	44.086	47.868	26.172
		2. Available Ton KM	(000)	51.819	66.288	75.483	85.345	47.603
		3. Weight L/F (%)	%	61	61	58	56	55
Produksi Angkutan Udara Berjadwal Dalam Negeri								
No.	Nama Perusahaan	Uraian	Satuan	2016	2017	2018	2019	2020
8	PT Kalstar Aviation	1. Ton KM Performed						
		a. Passenger	(000)	28.346	14.228	0	0	0
		b. Freight	(000)	1.531	803	0	0	0
		c. Mail	(000)	0	0	0	0	0
		d. Total	(000)	30.277	14.831	0	0	0
		2. Available Ton KM	(000)	64.552	28.916	0	0	0
		3. Weight L/F (%)	%	47	51	0	0	0
9	PT Transnusa Aviation Mandiri	1. Ton KM Performed						
		a. Passenger	(000)	1.940	1.131	8.523	16.437	5.752
		b. Freight	(000)	265	123	882	1.732	780
		c. Mail	(000)	0	0	0	0	0
		d. Total	(000)	2.205	1.254	9.405	18.169	6.532
		2. Available Ton KM	(000)	3.069	1.968	16.181	33.105	10.656
		3. Weight L/F (%)	%	72	64	58	55	61
Produksi Angkutan Udara Berjadwal Dalam Negeri								
No.	Nama Perusahaan	Uraian	Satuan	2016	2017	2018	2019	2020
10	PT Asii Pudjiastuti	1. Ton KM Performed						
		a. Passenger	(000)	507	288	623	264	54
		b. Freight	(000)	0	0	10	11	2
		c. Mail	(000)	0	0	0	0	0
		d. Total	(000)	507	288	633	275	56
		2. Available Ton KM	(000)	2.419	1.374	1.248	937	318
		3. Weight L/F (%)	%	21	21	51	29	18
11	PT Citilink Indonesia	1. Ton KM Performed						
		a. Passenger	(000)	832.161	941.548	1.287.408	898.531	431.031
		b. Freight	(000)	73.660	74.077	83.787	63.202	58.330
		c. Mail	(000)	0	0	0	0	0
		d. Total	(000)	905.821	1.015.625	1.371.195	961.733	489.361
		2. Available Ton KM	(000)	1.320.583	1.596.993	1.936.766	1.577.194	1.195.305
		3. Weight L/F (%)	%	69	64	71	61	41
Produksi Angkutan Udara Berjadwal Dalam Negeri								
No.	Nama Perusahaan	Uraian	Satuan	2016	2017	2018	2019	2020
12	PT Batik Air	1. Ton KM Performed						
		a. Passenger	(000)	366.444	510.061	852.903	987.356	565.589
		b. Freight	(000)	15.055	24.137	51.700	55.885	59.891
		c. Mail	(000)	0	0	249	670	728
		d. Total	(000)	381.499	534.198	904.852	1.043.911	626.208
		2. Available Ton KM	(000)	1.797.554	883.899	1.546.356	1.831.697	1.178.205
		3. Weight L/F (%)	%	21	60	59	57	53
13	PT Cardig Air	1. Ton KM Performed						
		a. Passenger	(000)	0	0	0	0	0
		b. Freight	(000)	6.021	4.612	2.158	0	3.028
		c. Mail	(000)	0	0	0	0	0
		d. Total	(000)	6.021	4.612	2.158	0	3.028
		2. Available Ton KM	(000)	12.346	9.747	4.380	0	6.255
		3. Weight L/F (%)	%	49	47	49	0	48
Produksi Angkutan Udara Berjadwal Dalam Negeri								
No.	Nama Perusahaan	Uraian	Satuan	2016	2017	2018	2019	2020
14	PT Indonesia Air Asia Extra	1. Ton KM Performed						
		a. Passenger	(000)	73.027	79.887	63.147	0	0
		b. Freight	(000)	4.188	8.625	3.226	0	0
		c. Mail	(000)	0	0	0	0	0
		d. Total	(000)	77.215	88.512	66.373	0	0
		2. Available Ton KM	(000)	93.232	108.820	116.476	0	0
		3. Weight L/F (%)	%	83	81	57	0	0
15	My Indo Airlines	1. Ton KM Performed						
		a. Passenger	(000)	0	0	0	0	0
		b. Freight	(000)	4.539	6.111	7.165	4.422	5.413
		c. Mail	(000)	0	0	0	0	0
		d. Total	(000)	4.539	6.111	7.165	4.422	5.413
		2. Available Ton KM	(000)	11.265	13.646	13.540	6.145	8.333
		3. Weight L/F (%)	%	40	45	53	72	65
Produksi Angkutan Udara Berjadwal Dalam Negeri								
No.	Nama Perusahaan	Uraian	Satuan	2016	2017	2018	2019	2020
16	PT Nam air	1. Ton KM Performed						
		a. Passenger	(000)	108.207	126.172	170.595	117.716	34.719
		b. Freight	(000)	5.175	5.398	6.936	4.871	2.918
		c. Mail	(000)	0	0	0	0	0
		d. Total	(000)	113.382	131.570	177.531	122.587	37.637
		2. Available Ton KM	(000)	217.028	231.514	262.899	193.679	77.099
		3. Weight L/F (%)	%	52	57	68	63	49
17	PT TRI M G INTRA ASIA AIRLINES	1. Ton KM Performed						
		a. Passenger	(000)	0	0	0	0	0
		b. Freight	(000)	4.765	7.529	12.095	8.845	6.830
		c. Mail	(000)	4.545	2.015	0	0	0
		d. Total	(000)	9.310	9.544	12.095	8.845	6.830
		2. Available Ton KM	(000)	21.137	19.803	21.097	11.201	8.027
		3. Weight L/F (%)	%	44	48	57	79	85

## Rumusan Masalah

Berdasarkan gambaran tersebut, perumusan masalah yang akan dijawab dalam penelitian ini adalah apakah maskapai sudah mencapai persentase *weight load factor* yang baik pada tahun 2016 sampai dengan tahun 2020.

## Batasan Masalah

Pembatasan masalah penelitian ini membahas dari segi *weight load factor* produksi angkutan udara berjadwal dalam negeri berupa muatan diangkut berdasarkan *Ton KM Performed* yang terdiri dari berat penumpang (*passenger*), berat barang kiriman (*freight*), dan berat pos (*mail*).

## Tujuan Penelitian.

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui rata-rata persentase *weight load factor* maskapai dari tahun 2016 sampai dengan tahun 2020.

## Landasan Teori Pengertian PPKM

PPKM adalah Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat. PPKM ini dilakukan secara bertahap dan dibagi menjadi 4 level. Indikator dari level PPKM ini berdasarkan asesmen level situasi pandemi yang terjadi sebagai upaya pencegahan dan penanggulangan pandemi Covid 19. Menurut *World Health Organization* (WHO) makna PPKM level 1 sampai dengan level 4 sebagai berikut:

1. PPKM level 1 artinya menunjukkan jumlah kasus positif COVID-19 kurang dari 20 orang per 100 ribu penduduk per minggu. Sementara rawat inap di rumah sakit kurang dari 5 orang per 100 ribu penduduk per minggu, serta angka kematian kurang dari 1 orang per 100 ribu penduduk di daerah tersebut.
2. PPKM Level 2: Jumlah kasus positif COVID-19 antara 20 dan kurang dari 50 orang per 100 ribu penduduk per minggu. Rawat inap di rumah sakit

antara 5 hingga kurang dari 10 orang per 100 ribu penduduk per minggu, sementara angka kematian kurang dari 2 orang per 100 ribu penduduk di daerah tersebut.

3. PPKM Level 3: Jumlah kasus positif COVID-19 berkisar 50-150 orang per 100 ribu penduduk per minggu. Adapun rawat inap di rumah sakit berkisar 10-30 orang per 100 ribu penduduk per minggu, serta angka kematian antara 2-5 kasus per 100 ribu penduduk di daerah tersebut.
4. PPKM Level 4: Jumlah kasus positif COVID-19 lebih dari 150 kasus COVID-19 per 100 ribu penduduk, lebih dari 30 kasus yang dirawat di rumah sakit per 100 ribu penduduk, dan lebih dari 5 kasus meninggal per 100 ribu penduduk.

Penerapan PPKM ini berdasarkan Instruksi Menteri Dalam Negeri (Inmendagri) Nomor 22 Tahun 2021 dan Inmendagri Nomor 23 Tahun 2021. Berdasarkan keputusan tersebut diatur PPKM sebagai berikut: bidang logistik masuk dalam sektor kritikal yang dapat beroperasi 100% maksimal staf, hanya pada fasilitas produksi/konstruksi/pelayanan kepada masyarakat dan untuk pelayanan administrasi perkantoran guna mendukung operasional diberlakukan maksimal 25% staf. Untuk penumpang harus menunjukkan kartu vaksin (minimal vaksinasi dosis pertama) dan menunjukkan PCR H-2. Aturan ini hanya berlaku untuk kedatangan dan keberangkatan dari dan ke Jawa Bali.

#### **Pengertian barang kiriman berupa kargo (*Freight*)**

Setiap hak milik atas barang tertentu yang diangkut/dibawa oleh pesawat udara selain benda-benda pos, barang-barang kelengkapan pesawat udara dan bagasi.

#### **Pengertian Ton-Km Tersedia**

Jumlah kapasitas ton yang tersedia (dilihat dari kapasitas terbang dan jumlah *aircrafts-km*).

Pengertian *Weight Load Factor* adalah Perbandingan muatan dalam satuan persentase antara Berat {*Passenger* (Penumpang termasuk Bagasi) + *Freight* (Barang) + *Mail* (Pos)} dibandingkan dengan *Available Ton Km*.

#### **Metode Penelitian**

Metode penelitian untuk menganalisis perbandingan produksi angkutan udara ini dengan menggunakan metode kuantitatif.

#### **Obyek Penelitian**

Obyek penelitian ini adalah mengamati dan menganalisis produksi angkutan udara berjadwal dalam negeri dari beberapa maskapai di Indonesia dalam satuan persentase *Weight Load Factor* dari tahun 2016 sampai dengan tahun 2020.

#### **Hipotesis**

Hipotesis 1:

$H_0$  : Tidak ada maskapai yang mencapai persentase *weight load factor* di atas 65 persen pada tahun 2016 sampai dengan tahun 2020.

$H_1$  : Ada maskapai yang mencapai persentase *weight load factor* di atas 65 persen pada tahun 2016 sampai dengan tahun 2020.

#### **Bahasan Penelitian**

Penelitian ini membahas tentang maskapai yang mengangkut penumpang, barang kiriman berupa kargo, serta pos yang dapat mencapai persentase *weight load factor* di atas 65 persen dalam produksi angkutan udara berjadwal dalam negeri pada tahun 2016 sampai dengan tahun 2020.

## Teknik Analisa Data

Penelitian ini menggunakan teknik analisa data dengan Metode Kuantitatif. Tahapan pertama mencari dan memperoleh data yang didapat dari data Statistik Kementerian Perhubungan tahun 2020 tentang data transportasi udara. Setelah itu memilih dan mengambil data yang akan dianalisis. Setelah dibuktikan pengujian distribusi data, maka diketahui bahwa distribusi data yang digunakan adalah rasio. Berdasarkan jenis data tersebut, maka yang dipakai adalah metode statistik parametrik. Dalam metode statistik parametrik ini, menggunakan uji perbandingan (*comparation*) dengan uji satu pihak/Arah (*One Tail-Test*).

## Analisis Penelitian

### Analisis:

Analisis tentang apakah ada atau tidak ada maskapai yang mencapai rata-rata persentase *weight load factor* di atas 65 persen pada tahun 2016 sampai dengan tahun 2020.

Interpretasi hasil keluaran SPSS sebagai berikut:

#### ➤ Tahun 2016

##### ➔ T-Test

[DataSet0] D:\Penelitian TA 2021 2022 Ganjil\WLP 2016.sav

One-Sample Statistics				
	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
Load Factor	17	56,0588	18,16408	4,40544

One-Sample Test						
	Test Value = 60					
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
					Lower	Upper
Load Factor	-.895	16	.384	-3,94118	-13,2803	5,3979

Interpretasi *output SPSS Weight Load Factor* Tahun 2016

✓ Pada tabel *Out Put One Sample Statistic*, menunjukkan bahwa sampel penelitian ini berjumlah (N) = 17 maskapai, rata-rata skor *Weight Load Factor* adalah 56,0588 dengan standard deviasi (simpangan baku) sebesar

18,16408 dan *standard error of mean* sebesar 4,40544

- ✓ Dalam kasus ini terlihat adanya perbedaan rata-rata (*mean difference*) yaitu sebesar -3,94118, yaitu rata-rata hitung (*mean empiris*) dikurangi rata-rata hipotesis (*mean teoritis*) yaitu  $56,0588 - 60 = -3,94118$ ; Perbedaan sebesar -3,94118 ini mempunyai range antara *lower*/batas bawah sebesar -13,2803 sampai *upper*/batas atas 5,3979
- ✓ Pada tabel *Out Put One Sampel Test*, memuat data hasil analisis uji-t satu sampel yang mana nilai dari t hitung sebesar -.895, dengan df (*degree of freedom*) atau derajat kebebasan = 16 (N-1), dimana t hitung > t tabel, namun karena (-0,895 < 1), maka Ho ditolak dan Ha diterima tidak tercapai, artinya bahwa rata-rata *Weight L/F* maskapai kurang dari 65 persen.

Dengan membandingkan taraf signifikansi (*p-value*) dengan galatnya.

- Jika signifikansi > 0,05, maka Ho diterima
- Jika signifikansi < 0,05, maka Ho ditolak

Pada kasus ini terlihat bahwa signifikansi (*Sign 2 tailed*) sebesar 0.384, di mana dalam kasus ini menggunakan uji satu pihak/arah (*one tail test*) maka signifikansi 0,384 dibagi 2 = 0,192, karena signifikansi > 0.05 maka Ho diterima, dan berarti Ha ditolak, artinya rata-rata *Weight L/F* kurang dari 65 persen.

## Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis uji-t satu sampel (*one-sample T-test*) tersebut dapat disimpulkan bahwa *Weight L/F* maskapai kurang dari 65 persen atau belum sesuai dengan yang diharapkan. Artinya hipotesis yang menyatakan bahwa *Weight L/F* maskapai tahun 2016 kurang dari 65 persen diterima, sebaliknya hipotesis yang

menyatakan bahwa *Weight L/F* maskapai tahun 2016 lebih dari 65 persen ditolak.

➤ Tahun 2017

➤ **T-Test**

[DataSet0]

One-Sample Statistics				
	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
Weight L/F 2017	17	57,8235	14,32321	3,47389

One-Sample Test						
	Test Value = 60					
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
					Lower	Upper
Weight L/F 2017	-.627	16	.540	-2,17647	-9,5408	5,1878

Interpretasi *output SPSS Weight Load Factor* Tahun 2017

- ✓ Pada tabel *Out Put One Sample Statistic*, menunjukkan bahwa sampel penelitian ini berjumlah (N) = 17 maskapai, rata-rata skor *Weight Load Factor* adalah 57,8235 dengan standard deviasi (simpangan baku) sebesar 14,32321 dan *standard error of mean* sebesar 3,47389
- ✓ Dalam kasus ini terlihat adanya perbedaan rata-rata (*mean difference*) yaitu sebesar -2,17647, yaitu rata-rata hitung (*mean empiris*) dikurangi rata-rata hipotesis (*mean teoritis*) yaitu  $57,8235 - 60 = -2,17647$ ; Perbedaan sebesar -2,17647 ini mempunyai range antara *lower*/batas bawah sebesar -9,5408 sampai *upper*/batas atas 5,1878
- ✓ Pada tabel *Out Put One Sampel Test*, memuat data hasil analisis uji-t satu sampel yang mana nilai dari t hitung sebesar -.627, dengan df (*degree of freedom*) atau derajat kebebasan = 16 (N-1), dimana t hitung > t tabel, namun karena (-0,627 < 1), maka Ho ditolak dan Ha diterima tidak tercapai, artinya bahwa rata-rata *Weight L/F* maskapai kurang dari 65 persen.

Dengan membandingkan taraf signifikansi (*p-value*) dengan galatnya.

- Jika signifikansi > 0,05, maka Ho diterima
- Jika signifikansi < 0,05, maka Ho ditolak

Pada kasus ini terlihat bahwa signifikansi (*Sign 2 tailed*) sebesar 0.540, di mana dalam kasus ini menggunakan uji satu pihak/arah (*one tail test*) maka signifikansi 0,540 dibagi 2 = 0,27, karena signifikansi > 0.05 maka Ho diterima, dan berarti Ha ditolak, artinya rata-rata *Weight L/F* kurang dari 65 persen.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis uji-t satu sampel (*one-sample T-test*) tersebut dapat disimpulkan bahwa *Weight L/F* maskapai kurang dari 65 persen atau belum sesuai dengan yang diharapkan. Artinya hipotesis yang menyatakan bahwa *Weight L/F* maskapai tahun 2017 kurang dari 65 persen diterima, sebaliknya hipotesis yang menyatakan bahwa *Weight L/F* maskapai tahun 2017 lebih dari 65 persen ditolak.

➤ Tahun 2018

➤ **T-Test**

[DataSet0]

One-Sample Statistics				
	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
Weight Load Factor 2018	17	56,7647	16,75757	4,06431

One-Sample Test						
	Test Value = 60					
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
					Lower	Upper
Weight Load Factor 2018	-.796	16	.438	-3,23529	-11,8512	5,3807

Interpretasi *output SPSS Weight Load Factor* Tahun 2018

- ✓ Pada tabel *Out Put One Sample Statistic*, menunjukkan bahwa sampel penelitian ini berjumlah (N) = 17 maskapai, rata-rata skor *Weight Load Factor* adalah 56,7647 dengan



standard deviasi (simpangan baku) sebesar 16,75757 dan *standard error of mean* sebesar 4,06431

- ✓ Dalam kasus ini terlihat adanya perbedaan rata-rata (*mean difference*) yaitu sebesar -3,23529, yaitu rata-rata hitung (*mean empiris*) dikurangi rata-rata hipotesis (*mean teoritis*) yaitu  $56,7647 - 60 = -3,23529$ ; Perbedaan sebesar -3,23529 ini mempunyai range antara *lower*/batas bawah sebesar -11,8512 sampai *upper*/batas atas 5,3807
- ✓ Pada tabel *Out Put One Sampel Test*, memuat data hasil analisis uji-t satu sampel yang mana nilai dari t hitung sebesar -,796, dengan df (*degree of freedom*) atau derajat kebebasan = 16 (N-1), dimana t hitung > t tabel, namun karena  $(-0,796 < 1)$ , maka  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima tidak tercapai, artinya bahwa rata-rata Weight L/F maskapai kurang dari 65 persen.

Dengan membandingkan taraf signifikansi (*p-value*) dengan galatnya.

- Jika signifikansi > 0,05, maka  $H_0$  diterima
- Jika signifikansi < 0,05, maka  $H_0$  ditolak

Pada kasus ini terlihat bahwa signifikansi (*Sign 2 tailed*) sebesar 0,438, di mana dalam kasus ini menggunakan uji satu pihak/arah (*one tail test*) maka signifikansi 0,438 dibagi 2 = 0,219, karena signifikansi > 0,05 maka  $H_0$  diterima, dan berarti  $H_a$  ditolak, artinya rata-rata Weight L/F kurang dari 65 persen.

#### Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis uji-t satu sampel (*one-sample T-test*) tersebut dapat disimpulkan bahwa Weight L/F maskapai kurang dari 65 persen atau belum sesuai dengan yang diharapkan.

Artinya hipotesis yang menyatakan bahwa Weight L/F maskapai tahun 2018 kurang dari 65 persen diterima, sebaliknya hipotesis yang menyatakan bahwa Weight L/F maskapai tahun 2018 lebih dari 65 persen ditolak.

#### ➤ Tahun 2019

##### ➔ T-Test

[DataSet0]

One-Sample Statistics				
	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
Weight Load Factor 2019	17	50,4118	27,32457	6,62718

One-Sample Test						
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
					Lower	Upper
Weight Load Factor 2019	-1,447	16	,167	-9,58824	-23,6372	4,4608

#### Interpretasi *output SPSS Weight Load Factor* Tahun 2019

- ✓ Pada tabel *Out Put One Sample Statistic*, menunjukkan bahwa sampel penelitian ini berjumlah (N) = 17 maskapai, rata-rata skor Weight Load Factor adalah 50,4118 dengan standard deviasi (simpangan baku) sebesar 27,32457 dan *standard error of mean* sebesar 6,62718
- ✓ Dalam kasus ini terlihat adanya perbedaan rata-rata (*mean difference*) yaitu sebesar -9,58824, yaitu rata-rata hitung (*mean empiris*) dikurangi rata-rata hipotesis (*mean teoritis*) yaitu  $50,4118 - 60 = -9,58824$ ; Perbedaan sebesar -9,58824 ini mempunyai range antara *lower*/batas bawah sebesar -23,6372 sampai *upper*/batas atas 4,4608
- ✓ Pada tabel *Out Put One Sampel Test*, memuat data hasil analisis uji-t satu sampel yang mana nilai dari t hitung sebesar -,1,447, dengan df (*degree of freedom*) atau derajat kebebasan = 16 (N-1), dimana t hitung > t tabel, namun karena  $(-1,447 < 1)$ , maka  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima tidak tercapai, artinya bahwa rata-rata Weight L/F maskapai kurang dari 65 persen.

Dengan membandingkan taraf signifikansi (*p-value*) dengan galatnya.

- Jika signifikansi > 0,05, maka Ho diterima
- Jika signifikansi < 0,05, maka Ho ditolak

Pada kasus ini terlihat bahwa signifikansi (*Sign 2 tailed*) sebesar 0.167, di mana dalam kasus ini menggunakan uji satu pihak/arah (*one tail test*) maka signifikansi 0,167 dibagi 2 = 0,0835, karena signifikansi > 0.05 maka Ho diterima, dan berarti Ha ditolak, artinya rata-rata *Weight L/F* kurang dari 65 persen.

#### Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis uji-t satu sampel (*one-sample T-test*) tersebut dapat disimpulkan bahwa *Weight L/F* maskapai kurang dari 65 persen atau belum sesuai dengan yang diharapkan. Artinya hipotesis yang menyatakan bahwa *Weight L/F* maskapai tahun 2019 kurang dari 65 persen diterima, sebaliknya hipotesis yang menyatakan bahwa *Weight L/F* maskapai tahun 2019 lebih dari 65 persen ditolak.

#### ➤ Tahun 2020

##### ➤ T-Test

[DataSet0]

One-Sample Statistics				
	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
Weight Load Factor 2020	17	46,4706	22,45306	5,44567

One-Sample Test						
Test Value = 60						
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
					Lower	Upper
Weight Load Factor 2020	-2,484	16	,024	-13,52941	-25,0737	-1,9851

#### Interpretasi *output SPSS Weight Load Factor* Tahun 2020

- ✓ Pada tabel *Out Put One Sample Statistic*, menunjukkan bahwa sampel penelitian ini berjumlah (N) = 17 maskapai, rata-rata skor *Weight*

*Load Factor* adalah 46,4706 dengan standard deviasi (simpangan baku) sebesar 22,45306 dan *standard error of mean* sebesar 5,44567

- ✓ Dalam kasus ini terlihat adanya perbedaan rata-rata (*mean difference*) yaitu sebesar -13,52941, yaitu rata-rata hitung (*mean empiris*) dikurangi rata-rata hipotesis (*mean teoritis*) yaitu 46,4706 - 60 = -13,52941; Perbedaan sebesar -13,52941 ini mempunyai range antara *lower*/batas bawah sebesar -25,0737 sampai *upper*/batas atas -1,9851.
- ✓ Pada tabel *Out Put One Sampel Test*, memuat data hasil analisis uji-t satu sampel yang mana nilai dari t hitung sebesar -2,484, dengan df (*degree of freedom*) atau derajat kebebasan = 16 (N-1), di mana t hitung > t tabel, namun karena (-2,484 < 1), maka Ho ditolak dan Ha diterima tidak tercapai, artinya bahwa rata-rata *Weight L/F* maskapai kurang dari 65 persen.

Dengan membandingkan taraf signifikansi (*p-value*) dengan galatnya.

- Jika signifikansi > 0,05, maka Ho diterima
- Jika signifikansi < 0,05, maka Ho ditolak

Pada kasus ini terlihat bahwa signifikansi (*Sign 2 tailed*) sebesar 0,024, di mana dalam kasus ini menggunakan uji satu pihak/arah (*one tail test*) maka signifikansi 0,024 dibagi 2 = 0,012, karena signifikansi > 0.05 maka Ho diterima, dan berarti Ha ditolak, artinya rata-rata *Weight L/F* kurang dari 65 persen.

#### Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis uji-t satu sampel (*one-sample T-test*) tersebut dapat disimpulkan bahwa *Weight L/F* maskapai kurang dari 65 persen atau



belum sesuai dengan yang diharapkan. Artinya hipotesis yang menyatakan bahwa *Weight L/F* maskapai tahun 2020 kurang dari 65 persen diterima, sebaliknya hipotesis yang menyatakan bahwa *Weight L/F* maskapai tahun 2020 lebih dari 65 persen ditolak.

### **Kesimpulan**

Kesimpulan dari hasil pembahasan pada penelitian ini berdasarkan analisis uji-t satu sampel (*one-sample T-test*) adalah bahwa maskapai belum mencapai persentase *weight load factor* di atas 65 persen pada tahun 2016 sampai dengan tahun 2020.

### **Saran**

Berdasarkan hasil penelitian telah diambil kesimpulan yang kemudian dapat diberikan saran bahwa untuk mencapai

persentase *weight load factor* di atas 65 persen, maskapai harus mengembangkan cara-cara produktif untuk mencapai persentase *weight load factor* yang baik di atas 65 persen. Regulator disarankan untuk memfasilitasi maskapai agar dapat mengoptimalkan angkutan penumpang, bagasi, barang kiriman dan pos dengan menyediakan bantuan berupa keringanan biaya di bandara dan informasi yang lebih baik terhadap ketersediaan fasilitas penerbangan di bandara sehingga dapat mendukung upaya maskapai meningkatkan persentase *weight load factor* produksi. Upaya ini misalnya berupa peningkatan kecepatan penyesuaian persyaratan sesuai PPKM terkait pemberangkatan penumpang dan membangun kembali jaringan penerbang-ansesuai pola pergerakan lalu lintas barang selain dari pola pergerakan lalu lintas penumpang.

### **DAFTAR PUSTAKA**

Instruksi Menteri Dalam Negeri (Inmendagri) Nomor 22 Tahun 2021 tentang Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Level 4 Corona Virus Disease 2019 di Wilayah Jawa dan Bali

Instruksi Menteri Dalam Negeri (Inmendagri) Nomor 23 Tahun 2021 tentang Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Berbasis Mikro dan Mengoptimalkan Posko Penanganan Corona Virus Disease 2019 di Tingkat Desa dan Kelurahan Untuk Pengendalian Penyebaran Corona Virus Disease 2019

<https://news.detik.com/berita/d-27709/ppkm-level-1-artinya-apa-ini-makna-dan-info-terbaru>

<https://setkab.go.id/berlaku-mulai-12-juli-ppkm-darurat-diberlakukan-di-15-kab-kota-luar-jawa-bali/>

Statistik Perhubungan Tahun 2020 Jilid I. Pustikom 2021 Kementerian Perhubungan.

<https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-4416091/pengusaha-logistik-ngeluh-tarif-kargo-udara-naik-300>

