

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang dilakukan di Kokapura Avia Bandar udara Adi Sutjipto Yogyakarta dan analisa terhadap hasil penelitian maka dapat ditarik kesimpulan bahwa metode pengukuran waktu standar yang dilakukan oleh perusahaan sudah cukup baik namun dari realisasi penelitian yang telah dilakukan terdapat perbedaan yang cukup signifikan sehingga dinilai waktu standar yang ditetapkan perusahaan terlalu tinggi. Dari hasil penelitian dapat dilihat masih terdapatnya suatu keterlambatan dalam waktu penanganan ground handling, sehingga waktu yang ditargetkan masih belum bisa dicapai dengan baik.

Berdasarkan atas penelitian analisa network menggunakan metode CPM dapat ditarik beberapa kesimpulan seperti disebut dibawah ini :

- ❖ Waktu rata-rata ground handling yang dilakukan oleh Kokapura Avia adalah sekitar 37 menit 21 detik.
- ❖ Waktu Normal ground handling yang dilakukan oleh Kokapura Avia adalah 37 menit 30 detik.
- ❖ Waktu standar ground handling yang dilakukan oleh Kokapura adalah 41 menit.
- ❖ Terjadi selisih waktu 4 menit yang dinilai cukup signifikan dimana waktu standar Kokapura Avia berdasarkan perhitungan menggunakan metode CPM yaitu 41 menit yang dinilai penulis sudah cukup baik dibandingkan

dengan waktu standar yang ditetapkan perusahaan yaitu 45 menit. Sedangkan dibandingkan dengan target waktu yang diminta oleh maskapai (35 menit) terdapat perbedaan selisih waktu sebanyak 6 menit yang menandakan Kokapura Avia masih belum bisa memenuhi permintaan konsumennya untuk menyelesaikan ground handling sesuai dengan target waktu.

- ❖ Percepatan dapat dilakukan agar waktu target dapat tercapai dengan mempercepat waktu penyelesaian pada jalur kritis yaitu. Yang menjadi jalur kritis pada kegiatan ground handling yang dilakukan oleh Kokapura Avia adalah kegiatan A, C, D, H, J, K. dimana kegiatan tersebut adalah :
 - Kegiatan A : A/C AVBL/BLOCK ON (parkir dan mengganjal pesawat)
 - Kegiatan C : UNLOADING (bongkar muatan bagasi pesawat)
 - Kegiatan D : LOADING (memuat muatan ke bagasi)
 - Kegiatan H : PAX BOARDING (memuat penumpang)
 - Kegiatan J : LAST DOOR CLOSED (penutupan pint pesawat)
 - Kegiatan K : BLOCK OFF (pelepasan ganjal pesawat dan menuju landasan)

5.2. Saran

Karena masih terdapatnya selisih waktu dan belum terpenuhinya waktu target Ground handling yang diinginkan oleh konsumen Kokapura Avia maka melihat hasil analisa dan kesimpulan diatas penulis mencoba memberikan

beberapa saran yang diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan bagi perusahaan. Saran-saran tersebut antara lain :

- ❖ Perusahaan sebaiknya membuat diagram network karena sudah memiliki urutan kerja yang jelas dan mengikuti setiap perkembangan perubahan yang ada.
- ❖ Perusahaan sebaiknya merelokasikan atau menempatkan karyawan yang terlalu banyak pada suatu bagian yang bukan merupakan kegiatan kritis untuk mengerjakan kegiatan yang kritis agar waktu penyelesaian Ground handling dapat lebih cepat.
- ❖ Perusahaan sebaiknya memberikan training dan pemantauan pada para karyawannya agar mampu bekerja lebih cakap, lebih cepat dan lebih baik.

