

**PENGARUH OPERASIONAL PERGERAKAN PESAWAT
UDARA TERHADAP OPTIMALISASI PENGGUNAAN
PARKING STAND 1 DAN 2 DI BANDAR UDARA
INTERNASIONAL RADIN INTEN II LAMPUNG**

PROYEK AKHIR



Oleh:

FADHIL RIZQULLAH
NIT. 30621032

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2024**

**PENGARUH OPERASIONAL PERGERAKAN PESAWAT
UDARA TERHADAP OPTIMALISASI PENGGUNAAN
PARKING STAND 1 DAN 2 DI BANDAR UDARA
INTERNASIONAL RADIN INTEN II LAMPUNG**

PROYEK AKHIR

Diajukan sebagai Salah Satu Syarat untuk Mendapatkan Gelar Ahli Madya
(A.Md.) pada Program Studi Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara



Oleh:

FADHIL RIZQULLAH
NIT. 30621032

**PROGRAM STUDI DIPLOMA 3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2024**

LEMBAR PERSETUJUAN

PENGARUH OPERASIONAL PERGERAKAN PESAWAT
UDARA TERHADAP OPTIMALISASI PENGGUNAAN
PARKING STAND 1 DAN 2 DI BANDAR UDARA
INTERNASIONAL RADIN INTEN II LAMPUNG

Oleh:

Fadhil Rizqullah
NIT: 30621032

Disetujui untuk diujikan pada:
Surabaya, 6 Agustus 2024

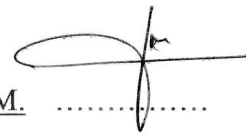
Pembimbing I

: LINDA WINIASRI, S.Psi., M.Sc.
NIP. 19781028 200502 2 001



Pembimbing II

: MAULANA ANITA SILVIA, S.E., M.M.
NIP. 19840513 200912 2 006



LEMBAR PENGESAHAN

PENGARUH OPERASIONAL PERGERAKAN PESAWAT
UDARA TERHADAP OPTIMALISASI PENGGUNAAN
PARKING STAND 1 DAN 2 DI BANDAR UDARA
INTERNASIONAL RADIN INTEN II LAMPUNG

Oleh:

Fadhil Rizqullah

NIT: 30621032

Telah dipertahankan dan dinyatakan lulus pada Ujian Proyek Akhir
Program Pendidikan Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya
pada tanggal: 6 Agustus 2024

Panitia Penguji:

1. Ketua : Dr. PRASETYO ISWAHYUDI, S.T., M.M.
NIP. 19730916 199703 1 004
2. Sekretaris : LINDA WINIASRI, S.Psi., M.Sc.
NIP. 19781028 200502 2 001
3. Anggota : LUSIANA DEWI KUSUMAYATI, S.Pd., M.Pd.
NIP. 19880511 201902 2 004



[Three handwritten signatures in blue ink, corresponding to the members of the Exam Committee listed to the left.]

Ketua Program Studi
D3 Manajemen Transportasi Udara

[Handwritten signature in blue ink of the Program Head.]

LADY SILK MOONLIGHT, S.Kom., M.T.
NIP. 19871109 200912 2 002

PERNYATAAN KEASLIAN DAN HAK CIPTA

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Fadhil Rizqullah
NIT : 30621032
Program Studi : D3 Manajemen Transportasi Udara
Judul Proyek Akhir : Pengaruh Operasional Pergerakan Pesawat Udara Terhadap Optimalisasi Penggunaan *Parking Stand* 1 dan 2 Di Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung

Dengan ini menyatakan bahwa:

1. Proyek Akhir ini merupakan karya asli dan belum pernah diajukan untuk mendapat gelar akademik, baik di Politeknik Penerbangan Surabaya maupun di Perguruan Tinggi lain, serta dipublikasikan, secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
2. Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan Hak Bebas Royalti Non Eksklusif (*Non – Exclusive Royalty – Free Right*) kepada Politeknik Penerbangan Surabaya beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan hak ini, Politeknik Penerbangan Surabaya berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan Proyek Akhir saya dengan tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis atau pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya. Apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di Politeknik Penerbangan Surabaya.

Surabaya, 6 Agustus 2024
Yang membuat pernyataan



Fadhil Rizqullah
NIT: 30621032

KATA PENGANTAR

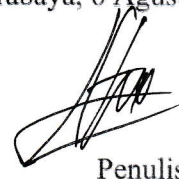
Segala puji dan syukur di panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas segala rahmat dan karunia-Nya yang telah memberikan kesehatan, pengetahuan, keterampilan, pengalaman yang senantiasa diberikan kepada penulis, sehingga penulis dapat menyelesaikan proyek akhir dengan sangat baik yang berjudul PENGARUH OPERASIONAL PERGERAKAN PESAWAT UDARA TERHADAP OPTIMALISASI PENGGUNAAN *PARKING STAND* 1 DAN 2 DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL RADIN INTEN II LAMPUNG.

Proses penyusunan Proyek Akhir ini penulis banyak menerima bantuan, bimbingan, dan pengarahan dari berbagai pihak, maka pada kesempatan ini penulis mengucapkan terimakasih kepada :

1. Allah SWT;
2. Bapak Marsudi Raharjo, Ibu Istiwuryani, Rizki Intan Maharyani, dan Qurrotarizka Zalfasalsabila selaku keluarga penulis yang telah memberikan doa dan motivasi, baik material maupun spiritual;
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.P., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.T., selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya;
5. Ibu Linda Winiasri, S.Psi., M.Sc., selaku Dosen Pembimbing 1 yang senantiasa menyempurnakan materi dan penulisan dalam Proyek Akhir ini;
6. Ibu Maulana Anifa Silvia, S.E., M.M., selaku Dosen Pembimbing 2 yang senantiasa membantu pembinaan materi dan kaidah penulisan dalam menyelesaikan Proyek Akhir ini;
7. Bapak dan Ibu dosen penguji yang telah memberikan kritik dan saran membangun dalam penyusunan Proyek Akhir;
8. Para Dosen, Instruktur, dan Pengasuh Politeknik Penerbangan Surabaya;
9. Seluruh civitas pegawai di Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung;
10. Rekan-rekan D3 MTU 7 yang juga memberi motivasi, semangat, dan canda tawa;

Penulis menyadari bahwa Proyek Akhir ini jauh dari kata sempurna, oleh karena itu penulis mengharapkan saran dan kritik yang bersifat membangun.

Surabaya, 6 Agustus 2024



Penulis

ABSTRAK

PENGARUH OPERASIONAL PERGERAKAN PESAWAT UDARA TERHADAP OPTIMALISASI PENGGUNAAN PARKING STAND 1 DAN 2 DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL RADIN INTEN II LAMPUNG

Oleh :

Fadhil Rizqullah
NIT. 30621032

Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung merupakan bandar udara yang terletak di Lampung Selatan, Lampung. Bandar udara ini mengalami pertumbuhan *traffic* yang pesat pasca pandemi Covid-19, peningkatan jumlah pergerakan pesawat udara tersebut harus didukung dengan pelayanan operasional yang optimal, salah satunya dengan memenuhi standar *ground time* agar dapat tercapainya optimalisasi penggunaan *parking stand*. *Ground time* yakni waktu pesawat udara selama di *apron* dari *block on* hingga *block off* dimana selama pesawat udara di *apron* terdapat kegiatan operasional *ramp service*.

Metodologi penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode deskriptif kuantitatif dengan data yang diperoleh dari uji linearitas, uji regresi linier sederhana, uji koefisien determinasi, dan uji t (Parsial) serta analisis dari hasil observasi dan dokumentasi. Pengolahan data dilakukan pada data *ground time* untuk mengetahui pengaruh *ground time* terhadap penggunaan *parking stand* agar tercapai optimalisasi penggunaan *parking stand* 1 dan 2.

Hasil penelitian yang telah dilakukan peneliti membuktikan bahwa terdapat pengaruh kegiatan operasional pergerakan pesawat udara yaitu *ground time* terhadap pengoptimalisasian penggunaan *parking stand* 1 dan 2 di Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung. Dari hasil uji linearitas menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang linier sehingga memenuhi syarat untuk dilakukan uji regresi linier sederhana. Dari hasil analisis regresi linier sederhana didapatkan bahwa jika variabel *ground time* (X) bernilai nol atau tetap maka akan meningkatkan tingkat penggunaan *parking stand* 1 dan 2 sebesar 20,619%, jika variabel tersebut meningkat 1 satuan maka akan menurunkan tingkat penggunaan *parking stand* 1 dan 2 sebesar 27,1%. Dari hasil koefisien determinasi menunjukkan bahwa *ground time* berpengaruh sebesar 53,9%, sedangkan 46,1% tidak dapat dijelaskan oleh variabel *independent* dalam penelitian ini. Sehingga dapat kesimpulan bahwa H_1 diterima dan H_0 ditolak. Faktor-faktor yang mempengaruhi *ground time* diantaranya proses *unloading* dan *loading*, *ramp maintenance*, *weather*, *ground handling*, *apron collapse* dan FOD, serta proses *de-boarding* dan *boarding*.

Kata Kunci: Pengaruh, optimalisasi, *ground time*, *block on*, *block off*

ABSTRACT

THE EFFECT OF AIRCRAFT MOVEMENT OPERATIONS FOR OPTIMIZATION THE USE OF PARKING STAND 1 AND 2 AT RADIN INTEN II INTERNATIONAL AIRPORT

By :

Fadhil Rizqullah
NIT. 30621032

Radin Inten II Lampung International Airport is an airport located in South Lampung, Lampung. This airport is experiencing rapid traffic growth after the Covid-19 pandemic, the increase in the number of aircraft movements must be supported by optimal operational services, one of which is by meeting ground time standards in order to achieve optimal use of parking stands. Ground time is the time of the aircraft while on the apron from block on to block off where during the aircraft on the apron there are ramp service operational activities.

The research methodology used in this study is a quantitative descriptive method with data obtained from the linearity test, simple linear regression test, determination coefficient test, and t-test (partial) as well as analysis of observation and documentation results. Data processing was carried out on ground time data to determine the influence of ground time on the use of parking stands in order to achieve optimization of the use of parking stands 1 and 2.

The results of the research that have been conducted by the researcher prove that there is an influence of aircraft movement operational activities, namely ground time, on the optimization of the use of parking stands 1 and 2 at Radin Inten II Lampung International Airport. The results of the linearity test show that there is a linear relationship so that it is eligible for a simple linear regression test. From the results of a simple linear regression analysis, it was found that if the ground time variable (X) has a value of zero or fixed, it will increase the utilization rate of parking stands 1 and 2 by 20.619%, if the variable increases by 1 unit, it will decrease the utilization rate of parking stands 1 and 2 by 27.1%. The results of the determination coefficient show that ground time has an effect of 53.9%, while 46.1% cannot be explained by the independent variable in this study. So it can be concluded that H_1 is accepted and H_0 is rejected. Factors that affect ground time include the unloading and loading process, ramp maintenance, weather, ground handling, apron collapse and FOD, as well as the de-boarding and boarding process.

Keywords: *Effect, optimization, ground time, block on, block off, operational*

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN KEASLIAN DAN HAK CIPTA.....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
ABSTRAK	vi
<i>ABSTRACT</i>	vii
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	7
1.3 Batasan Masalah.....	7
1.4 Tujuan Penelitian.....	8
1.5 Manfaat Penelitian.....	8
1.6 Hipotesis.....	9
1.7 Sistematika Penelitian	9
BAB 2 LANDASAN TEORI	11
2.1 Pengertian Pengaruh.....	11
2.2 Pengertian Optimalisasi.....	11
2.3 Pengertian Penggunaan	13
2.4 Pengertian <i>Apron</i>	13
2.4.1 <i>Parking Stand</i>	16
2.4.2 Konfigurasi Parkir Pesawat.....	16
2.5 Pengertian Operasional.....	19
2.6 Pengertian Pergerakan	22
2.6.1 Pengertian Pergerakan Pesawat Udara.....	22

2.7 Pengertian Bandar Udara.....	24
2.8 Waktu Keberangkatan.....	25
2.9 Data.....	26
2.10Kajian Pustaka Terdahulu yang Relevan	27
BAB 3 METODE PENELITIAN	32
3.1 Metode Peneltian	32
3.2 Bagan Alur Penelitian.....	34
3.3 Lokasi Penelitian	35
3.4 Populasi, Sampel, dan Objek Penelitian.....	35
3.4.1 Populasi.....	35
3.4.2 Sampel.....	36
3.4.3 Objek Penelitian.....	37
3.5 Variabel Penelitian.....	37
3.6 Instrumen Penelitian.....	38
3.7 Metode Pengumpulan Data	38
3.8 Teknik Pengumpulan Data.....	39
3.9 Metode Analisis Data	40
3.10Kondisi Yang Diinginkan.....	42
3.11Tempat dan Waktu Penelitian.....	43
3.11.1 Tempat Penelitian.....	43
3.11.2 Waktu Penelitian	43
BAB 4 HASIL DAN PEMBAHASAN	44
4.1 Hasil Penelitian.....	44
4.1.1 Penggunaan <i>parking stand</i> 1 dan 2 pada Bulan Februari 2024	45
4.1.2 Perhitungan <i>ground time</i> dan deviasi <i>On Time Perfomance</i> (OTP)	48
4.2 Pembahasan	57
4.2.1 Uji Linearitas	58
4.2.2 Uji Regresi Linier Sederhana	60
4.2.3 Uji Koefisien Determinasi.....	61

4.2.4 Uji t (Parsial).....	62
4.2.5 Faktor-faktor yang mempengaruhi <i>ground time</i>	63
4.2.6 Optimalisasi penggunaan <i>parking stand</i> 1 dan 2.....	70
BAB 5 PENUTUP.....	74
5.1 Kesimpulan.....	74
5.2 Saran	75
DAFTAR PUSTAKA.....	76
LAMPIRAN.....	A-1



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Grafik Pergerakan Pesawat Udara.....	3
Gambar 1. 2 <i>Apron</i>	4
Gambar 1. 3 <i>Parking Stand</i>	5
Gambar 2. 1 Parkir Tipe Hidung ke Dalam.....	17
Gambar 2. 2 Parkir Tipe Sejajar	18
Gambar 2. 3 Parkir Tipe Hidung ke Dalam Bersudut	18
Gambar 2. 4 Parkir Tipe Hidung Keluar Bersudut.....	19
Gambar 3. 1 Diagram Alur Penelitian.....	34
Gambar 3. 2 Bandar Udara Internasional.....	35
Gambar 3. 3 Variabel Penelitian.....	37
Gambar 4. 1 <i>Apron Movement Sheet</i>	44
Gambar 4. 2 <i>Daily Schedule Flight</i>	45
Gambar 4. 3 Grafik <i>Scatter Plot</i>	59
Gambar 4. 4 Proses <i>Loading</i>	63
Gambar 4. 5 Proses <i>Unloading</i>	64
Gambar 4. 6 Proses <i>Ramp Maintenance</i>	65
Gambar 4. 7 <i>Weather</i> buruk di area <i>Airside</i>	65
Gambar 4. 8 Kegiatan <i>ground handling</i>	66
Gambar 4. 9 <i>Apron collapse</i>	67
Gambar 4. 10 Tumpahan <i>Fuel Spillage</i>	68
Gambar 4. 11 Proses <i>De-boarding</i>	69
Gambar 4. 12 Proses <i>Boarding</i>	70
Gambar 4. 13 Metode Rotunda pada Maskapai Citilink di.....	71
Gambar 4. 14 Monitoring kelengkapan personel dan GSE.....	72
Gambar 4. 15 Pembersihan FOD di area <i>airside</i>	73

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Fasilitas di <i>Apron</i>	6
Tabel 2. 1 Ketentuan <i>Apron</i>	14
Tabel 2. 2 Daily Movement di Bandar Udara Internasional	23
Tabel 2. 3 Jumlah Movement dan Destinasi	24
Tabel 2. 4 Data Pergerakan Pesawat	26
Tabel 2. 5 Kajian Terdahulu	27
Tabel 3. 1 Sampel Penelitian	36
Tabel 3. 2 Waktu Penelitian.....	43
Tabel 4. 1 Data Pergerakan Pesawat Udara.....	45
Tabel 4. 2 Data penggunaan <i>parking stand</i>	46
Tabel 4. 3 Data <i>ground time</i> dan deviasi OTP	49
Tabel 4. 4 Hasil Uji Korelasi.....	58
Tabel 4. 5 Pedoman <i>Pearson Correlation</i>	59
Tabel 4. 6 Hasil Uji Regresi Linier Sederhana.....	60
Tabel 4. 7 Hasil Uji Koefisien Determinasi	61
Tabel 4. 8 Hasil Uji t (Parsial).....	62



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran A. Bukti Analisis Masalah	A-1
Lampiran B. Deskripsi Data.....	B-1
Lampiran C. Penghitungan Data	C-1
Lampiran D. Dokumentasi	D-1
Lampiran E. <i>Standard Operating Procedures Apron Movement Control</i>	E-1



DAFTAR PUSTAKA

- Direktur Jenderal Perhubungan Udara. (2015). Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. *KP no 21 Tahun 2015 tentang PEDOMAN TEKNIS OPERASIONAL PERATURAN KESELAMATAN PENERBANGAN SIPIL BAGIAN 139 – 11 (ADVISORY CIRCULAR CASR PART 139-11), LISENSI PERSONEL BANDAR UDARA*.
- Dirjen Perhubungan Udara, K. P. (2005). Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/77/VI/2005 tentang Persyaratan Teknis Pengoperasian Fasilitas Teknik Bandar Udara. *Kementerian Perhubungan*, 1–140.
- Dr. Hermawan, Sigit SE., M. S., & Amirullah, SE., M. . (2021). Metode Penelitian Bisnis. In *Media Nusa Creative (MNC Publishing)* (Vol. 2156051003, Nomor 1).
- Edyasanti, S. F. (2022). ANALISIS MINAT MASYARAKAT MENJADI NASABAH DI PEGADAIAN SYARIAH UNIT SIMPANG RUMBAI MENURUT PERSPEKTIF EKONOMI ISLAM - Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau Repository. In *Pekanbaru: Skripsi*. <http://repository.uin-suska.ac.id/58862/>
- Farhan, D. N. (2016). *ANALISIS PENGARUH BERKURANGNYA DAYA PADA HYDRAULIC WINDLASS TERHADAP OPERASIONAL KAPAL DI MT. ANDHIKA VIDYANATA*. 4(1), 1–23.
- Fatihah, D. C., & Farida, M. (2022). Pengaruh Kompensasi Terhadap Kinerja Karyawan Pada Dinas Perikanan Dan Peternakan Kabupaten Bandung Barat. *Secad*, 2(2), 2.
- Ghozali, I. (2016). Pengaruh Manajemen Laba Terhadap Pengungkapan Corporate Social Responsibility. *Diponegoro Journal of Accounting*, Vol. 8(No. 1), 1–12.
- Handoko, F. D. (2022). *TRANSFORMASI DATA MENJADI INFORMASI PADA BISNIS INTELIJEN*. 2(3), 313–319.
- Horonjeff, R. (1993). Planning and Design of Airports. *The McGraw Hill Companies*.

- Imansari, N., & Kholifah, U. (2023). *METODOLOGI PENELITIAN UNTUK PENDIDIKAN KEJURUAN* (Nomor 85).
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2009). *UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan* (Vol. 2, Nomor 5).
- Kurniati, T., & Nurhayati, N. (2020). Analisis Kredit Bermasalah Dilihat Dari Standar Non Performing Loan (Npl) Pada Pt. Bank Mandiri (Persero) Tbk. *Jurnal Ilmiah Akuntansi dan Keuangan*, 9(1), 17. <https://doi.org/10.32832/inovator.v9i1.3001>
- Latuheru, R. V., & Hasanuddin, M. I. (2023). Analisis Kemampuan Menggiring Bola Dalam Permainan Sepakbola. *Journal on Education*, 06(01), 1145–1151.
- Mashuri, S. (2015). *Perencanaan Bandar Udara*.
- Moto, M. M. (2019). Pengaruh Penggunaan Media Pembelajaran dalam Dunia Pendidikan. *Indonesian Journal of Primary Education*, 3(1), 20–28. <https://doi.org/10.17509/ijpe.v3i1.16060>
- Ningsih, E. (2021). Hubungan Loneliness dan Intensitas Penggunaan Media Sosial pada Mahasiswa. *Jurnal Psikologi*, 1–42. <https://repository.uir.ac.id/8790/1/178110231.pdf>
- Pattihah. (2005). *Analisa Kebutuhan Ruang*. 57–79.
- Pawestri, N. A. (2019). EVALUASI PENERAPAN KONSEP RUMAH SEHAT TERKAIT TATA RUANG, PENCAHAYAAN DAN PENGHAWAAN ALAMI PADA RUMAH TINGGAL MENENGAH DI KAWASAN PADAT PERKOTAAN. *UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA YOGYAKARTA*, 29–39.
- Perhubungan Udara, D. J. (2015). KP 635 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Penunjang Pelayanan Darat Pesawat Udara (Ground Support Equipment/GSE) dan Kendaraan Operasional yang beroperasi di Sisi Udara. *Kementerian Perhubungan*.
- Perhubungan Udara, D. J. (2019). Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 326 Tahun 2019 Tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil-Bagian 139 (Manual of Standard CASR - Part 139) Volume I Bandar Udara (Aerodrome). *Kementerian Perhubungan*, 1. https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/pEI/2019/KP_326_TAHUN_2019_M

OS_139_VOL_I_AERODROME.pdf

Pratama, M. D. (2021). *Analisis Dampak Pandemi Covid-19 Pada Software Process startup Di Indonesia*.
<https://dspace.uui.ac.id/handle/123456789/37937%0Ahttps://dspace.uui.ac.id/bitstream/handle/123456789/37937/17523195.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

PUSAT BAHASA, & NASIONAL, D. P. (2016). *Kamus Besar Bahasa Indonesia* (Vol. 5, Nomor 1).
<https://revistas.ufrj.br/index.php/rce/article/download/1659/1508%0Ahttp://hipatiapress.com/hpjournals/index.php/qre/article/view/1348%5Cnhttp://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/09500799708666915%5Cnhttps://mckinseyonsociety.com/downloads/reports/Educa>

Putri, L. R. (2020). Pengaruh Pariwisata Terhadap Peningkatan Pdrb Kota Surakarta. *Pengaruh Pariwisata Terhadap Peningkatan Pdrb Kota Surakarta*, 21(1), 1–7.

Rohani, Z. T. (2023). *Optimalisasi manajemen sarana dalam meningkatkan mutu pembelajaran di sekolah menengah pertama swasta islam terpadu bangkinang*.

Santika, B. (2023). *PERANCANGAN SISTEM INFORMASI DALAM Mendukung Simulasi Tanggap Darurat Bencana Alam Pada Peserta Didik Baru Di Lingkungan Perguruan Tinggi*.

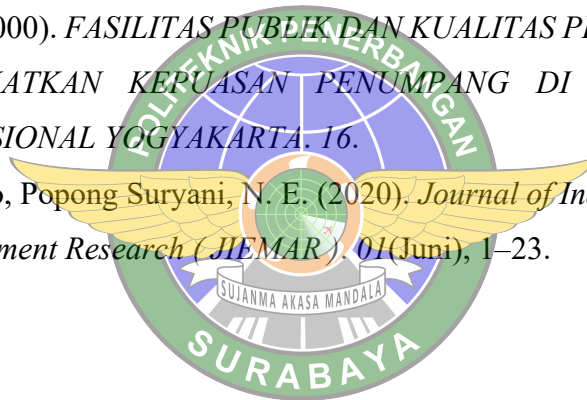
Saputra, D. A. (2017). *PERENCANAAN PERPANJANGAN DAN PERKERASAN*. 32–34.

Sarie, H. A. (2020). KAJIAN POLA SEBARAN PERGERAKAN MASYARAKAT DI PULAU BENGKALIS. *Perpustakaan Universitas Islam Riau*, 70.

Savira, F., Wahyunadi, & Fatimah, S. (2022). Pengaruh Pad, Belanja Modal Dan Tpak Terhadap Produk Domestik Regional Bruto Di Kabupaten/Kota Provinsi Ntb Tahun 2015-2020. *Oportunitas Ekonomi Pembangunan*, 1(1), 77–99.
<https://doi.org/10.29303/oportunitas.v1i1.132>

Setiani, T., & Natasya, C. (2020). Analisis Tingkat Kinerja Keuangan Perbankan

- dengan Metode RGEC (Risk Profile, Good Corporate Governance, Earning, Capital) pada PT. Mandiri (Persero) Tbk Periode 2014-2018. *Jurnal Akuntansi*, 13(1), 1–14.
- Soleh, H. (2021). *PROSES OPERASIONAL, PROSEDUR KEDATANGAN DAN KEBERANGKATAN KAPAL MILIK PT. ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN DI PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG*. 6.
- Sri Asfiati, Z. (2018). PERGERAKAN LALU LINTAS DI KECAMATAN MEDAN PERJUANGAN , KOTA MEDAN. *SEMNASTEK UISU 2021*, 207.
- Suriani, N., & Jailani, M. S. (2023). Konsep Populasi dan Sampling Serta Pemilihan Partisipan Ditinjau. *Jurnal Pendidikan Islam*, 1(2), 24–36.
- Suryani, W. (2018). Pengaruh Pelayanan Terhadap Kepuasan Pasien Rawat Inap Pada Rumah Sakit Umum Pirngadi Medan. *Jurnal Implementasi Ekonomi dan Bisnis*, 819–838.
- Wahyuni, Y. (2000). *FASILITAS PUBLIK DAN KUALITAS PELAYANAN DALAM MENINGKATKAN KEPUASAN PENUMPANG DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL YOGYAKARTA*. 16.
- Yoyok Cahyono, Popong Suryani, N. E. (2020). *Journal of Industrial Engineering & Management Research (JIEMAR)*. 01(Juni), 1–23.



LAMPIRAN

Lampiran A. Bukti Analisis Masalah

Lampiran A.1 *Daily Flight Schedule*

FLIGHT ARRIVAL BANDARA RADIN INTEN II RABU, 07 FEBRUARI 2024				FLIGHT DEPARTURE BANDARA RADIN INTEN II RABU, 07 FEBRUARI 2024			
	IU 880	Jakarta - Bandar Lampung COK - TKG	06.35		JT 241	Bandar Lampung - Jakarta TKG - COK	07.00
	GA 979	Jakarta - Bandar Lampung COK - TKG	06.50		GA 079	Bandar Lampung - Jakarta TKG - COK	08.05
	QZ 178	Jakarta - Bandar Lampung COK - TKG	10.00		IU 801	Bandar Lampung - Jakarta TKG - COK	09.15
	JT 170	Jakarta - Bandar Lampung COK - TKG	10.30		QZ 179	Bandar Lampung - Jakarta TKG - COK	10.25
	QZ 182	Bali - Bandar Lampung DPS - TKG	11.00		GA 077	Bandar Lampung - Jakarta TKG - COK	10.45
	GA 074	Jakarta - Bandar Lampung COK - TKG	12.30		JT 171	Bandar Lampung - Jakarta TKG - COK	11.15
	JT 240	Jakarta - Bandar Lampung COK - TKG	13.35		QZ 183	Bandar Lampung - Bali TKG - DPS	12.25
	QZ 186	Jakarta - Bandar Lampung COK - TKG	11.40		GA 075	Bandar Lampung - Jakarta TKG - COK	13.45
	JT 122	Jakarta - Bandar Lampung COK - TKG	14.10		JT 243	Bandar Lampung - Jakarta TKG - COK	14.10
	GA 072	Jakarta - Bandar Lampung COK - TKG	14.10			Bandar Lampung - Jakarta TKG - COK	14.10
	JT 242	Jakarta - Bandar Lampung COK - TKG	16.00			Bandar Lampung - Jakarta TKG - COK	16.00

Lampiran A.2 Peningkatan *Traffic* Pesawat Udara di Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung



Citilink

Terbang Kembali dari/ke

LAMPUNG ✈️ JAKARTA

Terbang 3x Seminggu
Hari Selasa, Rabu & Sabtu



Jumat, 12 Juli 2024

Radin Inten II
Bandara Internasional

INTENS NEWS



KHAERUL ASSIDIQI
Executive General Manager

SIGNIFIKAN, PERGERAKAN PENUMPANG NAIK 36 PERSEN!

Lampung - Bandara Radin Inten II mencatat pertumbuhan pergerakan pengguna jasa bandara sepanjang semester pertama tahun 2024 atau periode bulan Januari sampai dengan Juni 2024, dari dan ke Bandara Radin Inten II sebanyak 473.834 penumpang dengan total 2.904 pergerakan pesawat. Jumlah ini mengalami peningkatan dari tahun sebelumnya dimana pada tahun 2023 di periode yang sama dengan total pergerakan penumpang berada di angka 349.668 serta 2.404 pergerakan pesawat.

Executive General Manager PT Angkasa Pura II Bandara Radin Inten II, Khaerul Asidiki, menjelaskan bahwa jika dibandingkan dengan jumlah penumpang di semester pertama tahun 2023, angka penumpang di semester pertama tahun 2024 mengalami peningkatan yang signifikan. "Kami mencatat kenaikan pergerakan penumpang yang signifikan sampai dengan semester I tahun 2024 yaitu sebesar 36 persen dibandingkan periode semester pertama tahun 2023 sedangkan untuk pergerakan pesawat meningkat sebesar 21% lanjutnya.

Di semester pertama tahun 2024, tercatat jumlah pergerakan pesawat tertinggi di Bandara Radin Inten II pada bulan Juni 2024 dengan total pergerakan pesawat mencapai 84.912 penumpang dan total 513 pergerakan pesawat. Jumlah penumpang tersebut meningkat 14% dibandingkan dengan penumpang di bulan sebelumnya yakni bulan Mei 2023 sebanyak 74.787 penumpang dengan 447 pergerakan pesawat.



"Saat ini, rata-rata jumlah penumpang secara keseluruhan di Bandara Radin Inten II mencapai 2.830 penumpang perhari dengan Tingkat ketepatan saat atau load factor sebesar 85%. Sementara OTP (On time performance) atau Tingkat ketepatan Waktu mencapai 93%" jelas Khaerul.



Sementara itu dalam hal peran Bandar Udara sebagai Agen Pembangunan, upaya peningkatan konektivitas ini merupakan kontribusi Pengelola Bandar udara.

dalam rangka mendorong peningkatan ekonomi masyarakat serta pariwisata Provinsi Lampung dari segi aksesibilitas. "Kami berharap Semoga seiring dengan meningkatnya Trafik Penerbangan turut bisa berkontribusi bagi peningkatan roda ekonomi Provinsi Lampung," pungkas Khaerul.

Lampiran A.3 Apron Movement Sheet (AMS)

Dalam AMS terdapat data *ground time* dan deviasi OTP (*On Time Performance*) yang dapat dihitung dengan mengacu pada *daily flight schedule*, serta terdapat data penggunaan *parking stand*.

APRON MOVEMENT CONTROL															Date: 02/05/2024														
NO	OPERATOR	FLIGHT NO		REG A/C	TYPE OF A/C	TDR		FROM	TO	PS	WTD	ARR		DEP		CARGO	BY UTAGE		FUEL	REMARKS									
		ARR	DEP			ARR	DEP					ARR	DEP	ARR	DEP														
1	UA	JT 341		PK-LAT	T30			CGK		3	1																		
2	UA	JT 346		PK-GSV	T30			PKA		3	0																		
3	GA	GA 873		PK-GMP	T30			CGK		3	1																		
4	SA	SA 800	SA 802	PK-GTP	T32	03:34	03:33	CGK	CGK	3	1	03:44	03:43	03:43	03:42														
5	GA	GA 876	GA 877	PK-GTP	T30	03:08	03:16	CGK	CGK	3	1	03:44	03:43	03:43	03:42														
6	AVG	QZ 178	QZ 179	PK-GTP	T32	03:35	03:05	CGK	CGK	3	1	03:55	03:43	03:43	03:42														
7	AVG	QZ 182	QZ 181	PK-GTP	T32	03:44	03:11	CGK	CGK	3	0	03:47	03:43	03:43	03:42														
8	GA	GA 874	GA 875	PK-GMP	T30	03:55	03:40	CGK	CGK	3	1	04:01	03:43	03:43	03:42														
9	UA	JT 345	JT 342	PK-LAT	T30	04:12	04:37	CGK	CGK	3	1	04:03	03:43	03:43	03:42														
10	AVG	QZ 181	QZ 181	PK-GTP	T32	03:55	04:14	CGK	CGK	3	0	04:11	03:43	03:43	03:42														
11	GA	GA 872		PK-GTP	T30	04:41		CGK		3	1	04:44	03:43																
12	UA	JT 347		PK-GSV	T30	07:25		PKA		3	1	07:37	03:43																
13	UA	JT 343		PK-GSV	T30	08:18		CGK		4	0	08:28	03:43																
14																													
15																													
16																													
17																													
18																													
ARR: 1080 DEP: 1024 TOTAL: 0218															UNPROMOTED ARR: 0 UNPROMOTED DEP: 0 TOTAL: 0					TOTAL CARGO REG ARR: 833 TOTAL CARGO REG DEP: 3678 TOTAL: 3894					TOTAL CARGO EXTRA ARR: 0 TOTAL CARGO EXTRA DEP: 0 TOTAL: 0				

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

03:33

03:33

03:34

03:34

Lampiran A.4 Keadaan *Parking Stand* 3 dan 4 Digunakan Pada Saat *Peak Hours*



Lampiran A.5 Faktor Yang Menyebabkan Deviasi OTP (*On Time Performance*)





Lampiran B. Deskripsi Data

Lampiran B.1 Data Jumlah Penumpang dan Pergerakan Pesawat Udara Tahun 2021-2023

Rekapitulasi Data Pesawat dan Penumpang 2021
Bandara Radin Inten II - Lampung

Radin Inten II
Bandara Lampung

NO	Month	ARRIVAL		DEPARTURE		TOTAL	
		Pesawat	Penumpang	Pesawat	Penumpang	Pesawat	Penumpang
1	Januari	225	15191	226	17804	451	32995
2	Februari	173	13129	172	13343	345	26472
3	Maret	222	19213	222	18417	444	37630
4	April	206	24113	206	19973	412	44086
5	Mei	193	23751	191	24893	384	48644
6	Juni	239	274	239	31176	478	31450
7	Juli	64	5949	64	4856	128	10805
8	Agustus	50	4998	49	4349	99	9347
9	September	92	10120	95	10276	187	20396
10	Oktober	114	14605	115	15166	229	29771
11	November	160	22287	159	22794	319	45081
12	Desember	249	31681	249	32140	498	63821
Jumlah		1987	185311	1987	215187	3974	400498

Disetujui oleh,
APRON MOVEMENT CONTROL
SUPERVISOR

JUNI JATISTA PASOGA

Rekapitulasi Data Pesawat dan Penumpang 2022
Bandara Radin Inten II - Lampung

Radin Inten II
Bandara Lampung

NO	Month	ARRIVAL		DEPARTURE		TOTAL	
		Pesawat	Penumpang	Pesawat	Penumpang	Pesawat	Penumpang
1	Januari	237	26951	236	30137	473	58188
2	Februari	190	20948	190	21865	380	42823
3	Maret	200	26973	199	27381	399	54354
4	April	212	30321	212	24161	424	54482
5	Mei	277	35738	277	42269	554	78007
6	Juni	237	30342	237	33278	474	63620
7	Juli	193	26950	201	28541	394	55491
8	Agustus	158	22629	160	23751	318	46380
9	September	205	25183	203	27276	408	52459
10	Oktober	239	29092	237	29623	476	58715
11	November	231	27454	231	28685	462	56139
12	Desember	243	31422	244	31143	487	62565
Jumlah		2622	335113	2627	348110	5249	683223

Disetujui oleh,
APRON MOVEMENT CONTROL
SUPERVISOR

JUNI JATISTA PASOGA

Rekapitulasi Data Pesawat dan Penumpang 2023
Bandara Radin Inten II - Lampung



NO	Month	ARRIVAL		DEPARTURE		TOTAL	
		Pesawat	Penumpang	Pesawat	Penumpang	Pesawat	Penumpang
1	Januari	238	28543	238	30670	476	59213
2	Februari	206	27522	207	28325	413	55847
3	Maret	221	30455	223	30157	444	60612
4	April	244	35311	244	30421	488	65732
5	Mei	270	38476	270	45344	540	83820
6	Juni	233	38209	233	39986	466	78195
7	Juli	238	40985	251	44084	489	85069
8	Agustus	239	38740	239	40635	478	79375
9	September	246	38829	246	40563	492	79392
10	Oktober	252	39608	211	41103	463	80711
11	November	269	41747	269	42994	538	84741
12	Desember	281	43358	280	43797	561	87155
Jumlah		2937	441783	2911	458079	5848	899862

Disetujui oleh,
APRON MOVEMENT CONTROL
SUPERVISOR

JUNI JATISTA PASOGA

Lampiran B.2 Data Eksisting Fasilitas Sisi Darat dan Fasilitas Sisi Udara



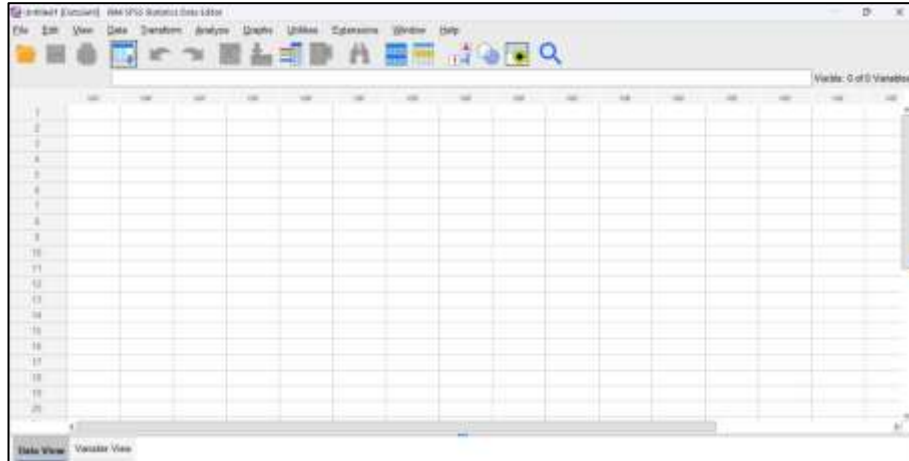


No	Fasilitas <i>Airside</i>	Dimensi	Keterangan
1.	<i>Apron</i>	565m x 110m	Terdapt 12 <i>parking stand</i> yang bisa menampung B-737 Series, B-737, A-320 Series dan ATR 72.
2.	<i>Parking Stand</i>	- (12 <i>parking stand</i>)	<i>Parking stand</i> 1, 3-11 dapat menampung tipe pesawat B-739/A-320, <i>parking stand</i> 2 dapat menampung tipe pesawat B-777/A-320, dan <i>parking stand</i> 12 hanya dapat menampung tipe pesawat ATR 72. <i>Parking Stand</i> 1,2,9, dan 11 sudah konstruksi rigid. <i>Parking Stand</i> 3 – 8 dan 12 masih menggunakan konstruksi flexible.
3.	Garbarata	- (2 garbarata)	Garbarata hanya ada di <i>parking stand</i> 1 dan 2 yang terhubung langsung dengan terminal. Untuk <i>parking stand</i> 1 hanya bisa untuk Boeing, sedangkan <i>parking stand</i> 2 bisa untuk Boeing dan Airbus.
4.	<i>Helipad</i>	24m x 24m	Memiliki 3 helipad dengan konstruksi <i>rigid</i> . Kondisi: Baik

Lampiran C. Penghitungan Data

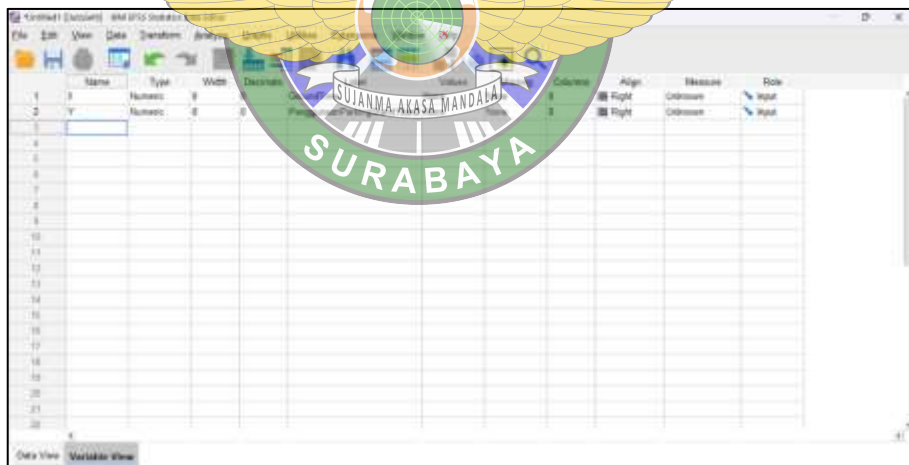
Lampiran C.1 Penghitungan Uji Linearitas

- 1) Buka Program *Software IBM SPSS Statistics*, kemudian klik pada bagian “*Variable View*”.



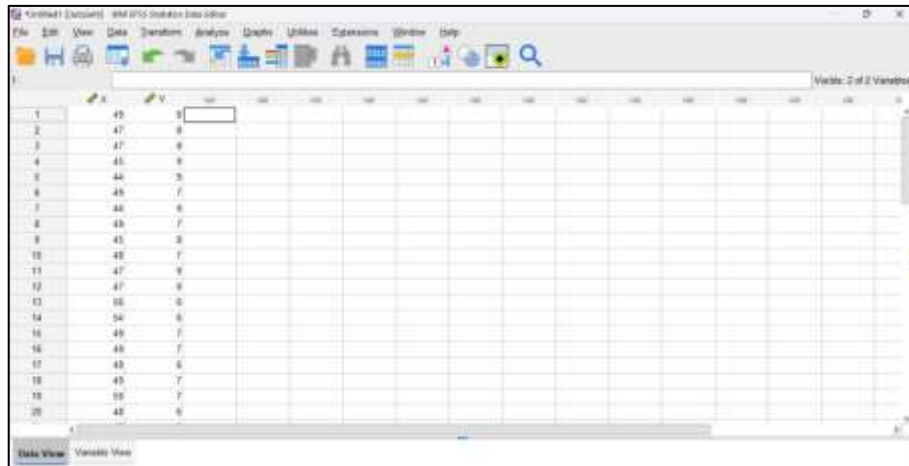
Tampilan Awal IBM SPSS Statistics

- 2) Masukkan X dan Y pada kolom “*Name*”, maka untuk kolom lainnya akan otomatis terisi, ubah desimal dari angka 2 menjadi angka 0. Masukkan pada kolom label menjadi “*Ground Time*” dan “*Penggunaan Parking Stand 1 dan 2*”.



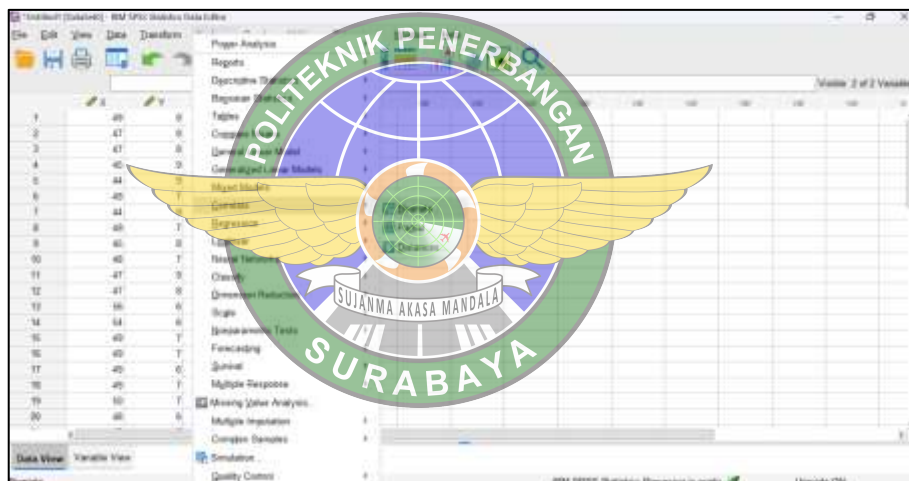
Pengaturan Pada *Variable View*

- 3) Klik pada Data View, kemudian input data X (*Ground Time*) dan data Y (Penggunaan *Parking Stand* 1 dan 2).



Input Data X dan Y

- 4) Pilih *Analyze – Correlate – Bivariate*.



Pemilihan Metode Analisa

- 5) Setelah tampilan berubah masukkan data Penggunaan *Parking Stand* 1 dan 2 (Y) dan data *Ground Time* (X) pada kolo *Variable*. Kemudian klik OK.



Input Data ke Kolon *Variable*

- 6) Hasil *output* pada *Correlations*

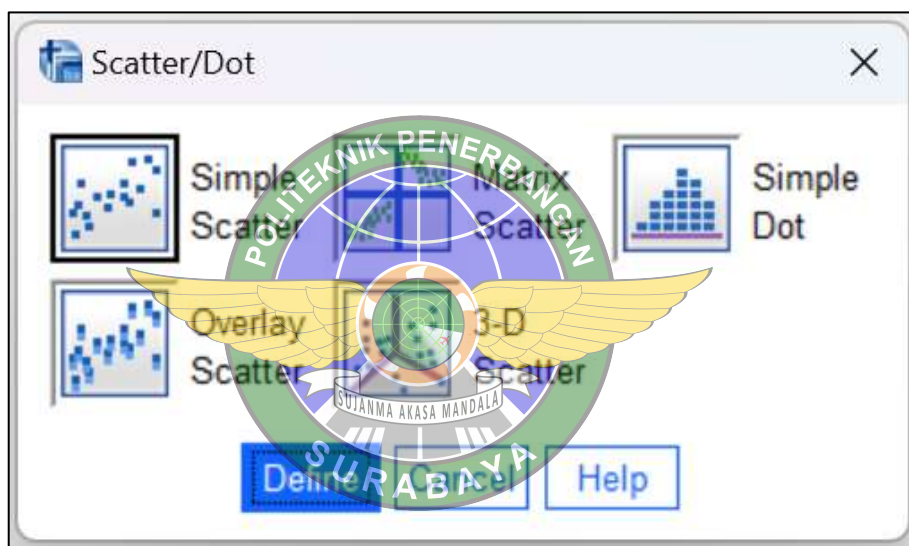
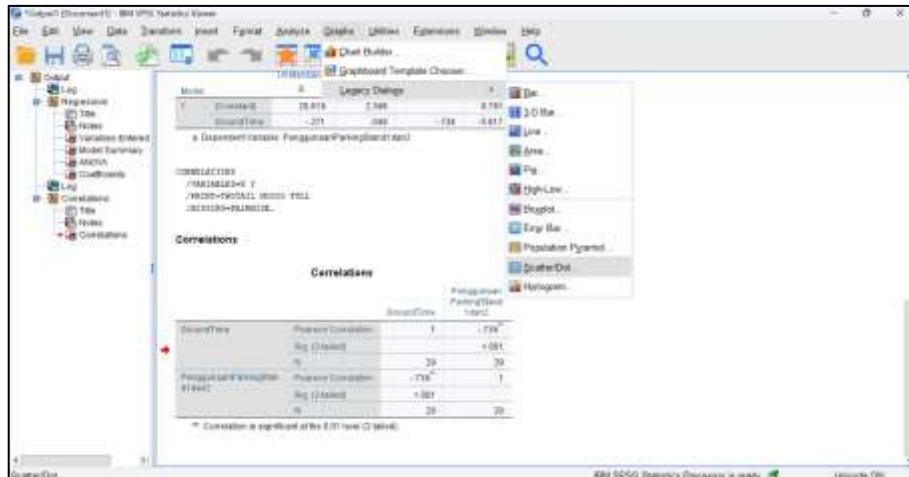
Correlations			
	GroundTime	Penggunaan ParkingStand 1 dan 2	
GroundTime	1	-.734**	
	Pearson Correlation		
	Sig. (2-tailed)		<.001
	N	29	29
PenggunaanParkingStan d1 dan 2	-.734**	1	
	Pearson Correlation		
	Sig. (2-tailed)		<.001
	N	29	29

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Hasil *Correlations*

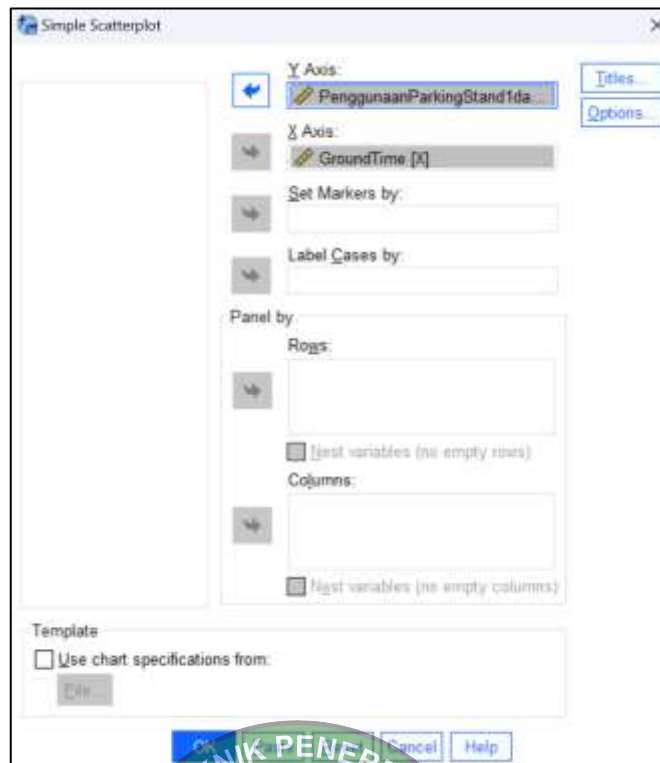
Berdasarkan hasil uji korelasi pada tabel diatas mendapatkan nilai sig-nifikasi $< 0,001$ atau $< 0,05$, yang menunjukkan bahwa variabel *independent* (*ground time*) dan variabel *dependent* (penggunaan *parking stand* 1 dan 2) tersebut berkorelasi atau terdapat hubungan, dari tabel tersebut juga dapat dilihat koefisien korelasi atau *pearson correlation* sebesar 0,734.

7) Pilih *Graphs – Legacy Dialogs – Scatter/Dot – Simple Scatter*



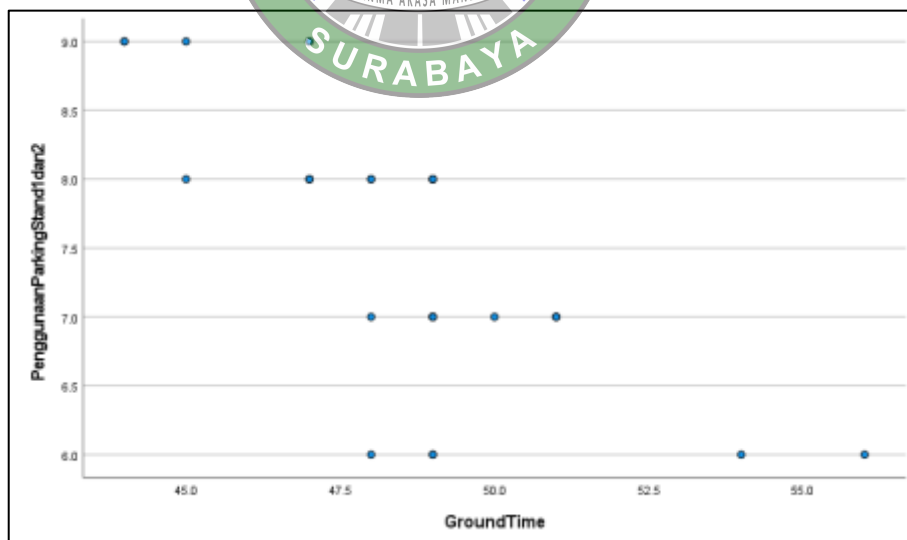
Langkah-langkah Mendapatkan Data Pada *Scatter Plot*

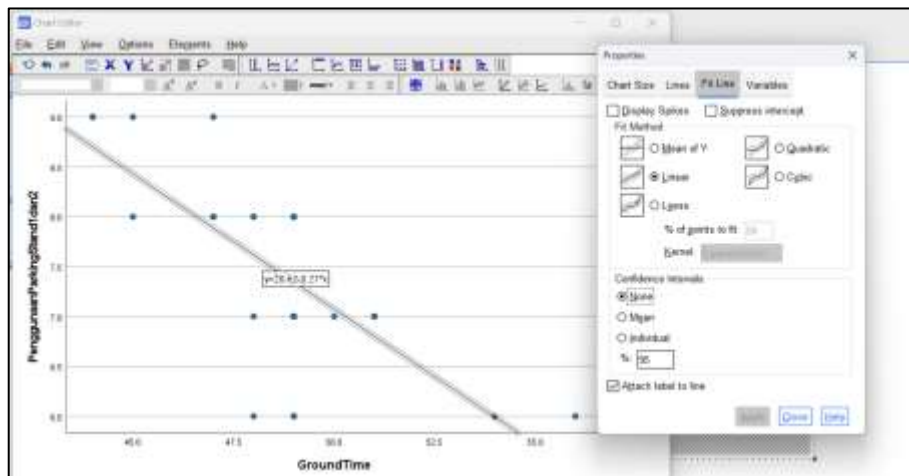
- 8) Setelah tampilan berubah masukkan data Penggunaan *Parking Stand* 1 dan 2 (Y) pada *Dependent* dan data *Ground Time* (X) pada *Independent*. Kemudian klik OK.



Input *Dependent* dan *Independent*

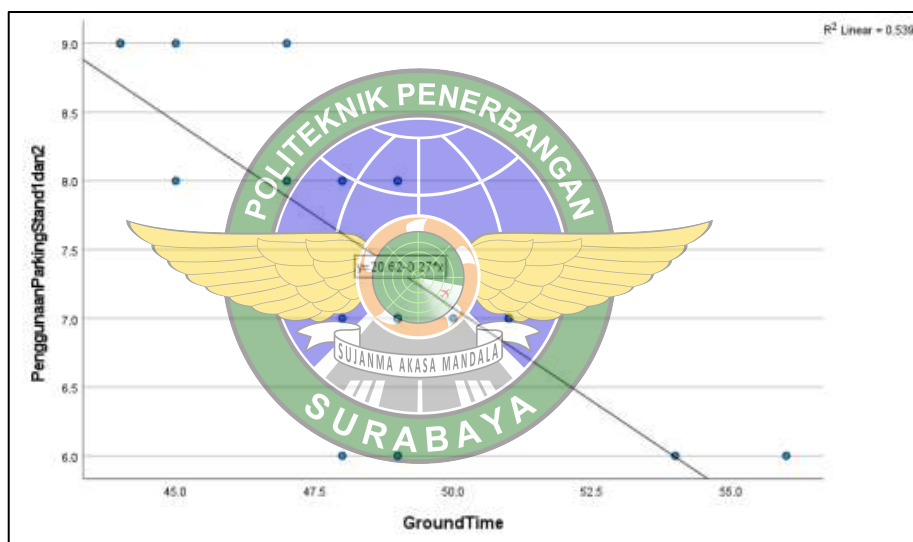
- 9) Setelah itu akan mendapatkan hasil data berupa grafik *scatter plot*. Kemudian pada grafik *scatter plot* tersebut dapat ditambahkan garis *linier* untuk mempermudah peneliti dalam menyimpulkan hasil analisis data. Lalu tekan *Apply*.





Menambahkan Garis Linier Pada Grafik *Scatter Plot*

10) Setelah ditambahkan garis linier pada grafik *scatter plot*, hasil analisis data dapat dilihat pada gambar dibawah ini.



Hasil Grafik *Scatter Plot*

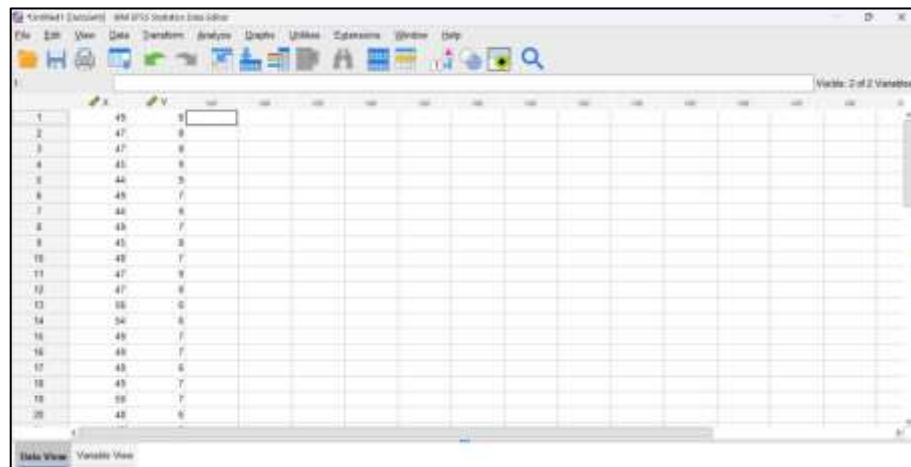
- 1) Buka Program *Software IBM SPSS Statistics*, kemudian klik pada bagian “*Variable View*”.



-

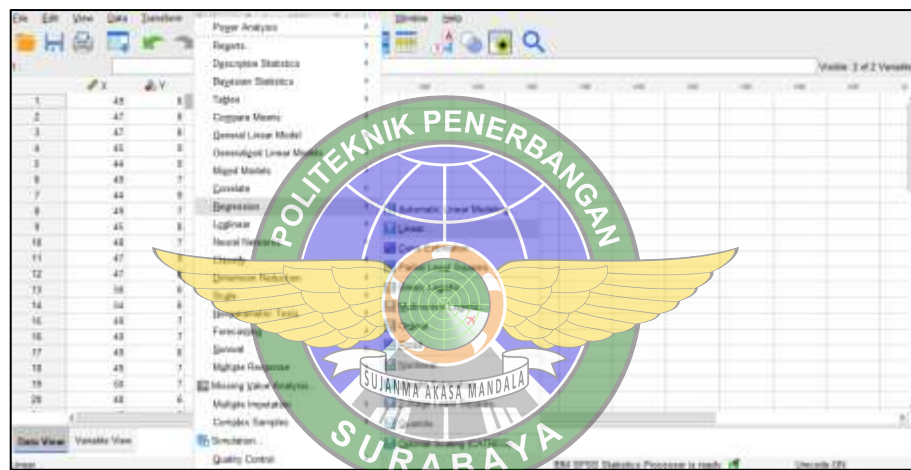
Pengaturan Pada *Variable View*

- C-7



Input Data X dan Y

- 4) Pilih *Analyze – Regression – Linear*.



Pemilihan Metode Analisa

- 5) Setelah tampilan berubah masukkan data Penggunaan *Parking Stand* 1 dan 2 (Y) pada *Dependent* dan data *Ground Time* (X) pada *Independent*. Kemudian klik OK.



Input *Dependent* dan *Independent*

- 6) Hasil *regression* akan muncul seperti gambar di bawah ini. **Variable Entered Removed** yaitu variabel *ground time* sebagai *variable independent* dan Penggunaan *Parking Stand 1* dan *2* sebagai *variable dependent* dan metode yang digunakan adalah metode *Enter*.

Variables Entered/Removed ^a			
Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	GroundTime ^b	.	Enter

a. Dependent Variable:
PenggunaanParkingStand1 dan2

b. All requested variables entered.

Variables Entered

Model Summary : Besarnya korelasi/hubungan (*R*) yaitu sebesar 0,734. Dari *output* tersebut diperoleh koefisien determinasi (*R square*) sebesar 0,539. Ini menunjukkan pengaruh variabel bebas (tahun) terhadap variabel terikat (Jumlah penumpang) adalah sebesar 53,9 %.

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.734 ^a	.539	.522	.656
a. Predictors: (Constant), GroundTime				

Model Summary

Hasil *output* ANOVA menjelaskan tentang adanya pengaruh yang signifikan antara variabel *Ground Time* (X) terhadap variabel Penggunaan *Parking Stand* 1 dan 2 (Y). Dimana F hitung = **31,546** , sedangkan untuk tingkat signifikansi $0,001 > 0,05$ artinya variabel bebas berpengaruh secara signifikan terhadap variabel terikat.

ANOVA ^a					
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F
1	Regression	13.563	1	13.563	31.546
	Residual	11.609	27	.430	
	Total	25.172	28		
a. Dependent Variable: PenggunaanParkingStand1 dan2					
b. Predictors: (Constant), GroundTime					

Hasil *output* pada *Coefficients* memberikan gambaran mengenai persamaan regresi yang dicari, di mana nilai a ditunjukkan pada kolom B *Constant* yakni 20,619 dan nilai b ditunjukkan pada kolom B *Ground Time* yakni -271.

Coefficients ^a					
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	
		B	Std. Error	Beta	t
1	(Constant)	20.619	2.348		8.781
	GroundTime	-.271	.048	-.734	-5.617
a. Dependent Variable: PenggunaanParkingStand1 dan2					

Sehingga persamaan regresinya dapat ditulis:

$$Y = 20,619 - 0,271X$$

Dari koefisien persamaan regresi linier sederhana diatas, diketahui konstanta sebesar 20,619, menunjukkan bahwa jika variabel *ground time* bernilai nol atau tetap maka akan meningkatkan penggunaan *parking stand* 1 dan 2 sebesar 20,619%. Variabel 20,619 menunjukkan bahwa jika variabel *ground time* meningkat 1 satuan maka akan menurunkan tingkat penggunaan *parking stand* 1 dan 2 sebesar 0,271 satuan atau 27,1%.

Berdasarkan hasil Uji t (Parsial) pada tabel diatas didapatkan nilai signifikan sebesar $< 0,001$. Ini menunjukkan bahwa variabel X memiliki nilai signifikan $< 0,05$ dan t hitung sebesar 5,671 dimana lebih besar dari t table (2,052) yang artinya variabel X berpengaruh signifikan terhadap Y. Berdasarkan tabel tersebut telah dibuktikan bahwa variabel *ground time* (X) memiliki pengaruh secara signifikan terhadap variabel penggunaan *parking stand* 1 dan 2 (Y).

Perbandingan nilai T hitung dengan T tabel dapat digunakan untuk mengetahui apakah variabel Tahun (X) berpengaruh terhadap variabel Jumlah Penumpang (Y). Berdasarkan hasil *output Coefficients* dapat diketahui bahwa nilai T hitung sebesar 6,953. Dalam menentukan nilai T Tabel diperlukan data-data sebagai berikut.

Jumlah variabel (k)

Jumlah data yang digunakan (n) = 29

Taraf signifikansi = 0,025 (yang umum digunakan)

Derajat bebas (d.f) = $n - k = 29 - 2 = 27$

Dilihat dari pembacaan Distribusi Nilai t (tabel) dalam SPSS maka diperoleh nilai derajat bebas (d.f) dengan $t = 0,025$ adalah senilai 2,052. Sehingga dapat disimpulkan bahwa T hitung (6,953) $>$ T table (2,052) artinya variabel X berpengaruh terhadap variabel Y.

Distribusi Nilai t_{tabel}

d.f	$t_{0.10}$	$t_{0.05}$	$t_{0.025}$	$t_{0.01}$	$t_{0.005}$
1	3.078	6.314	12.71	31.82	63.66
2	1.886	2.920	4.303	6.965	9.925
3	1.638	2.353	3.182	4.541	5.841
4	1.533	2.132	2.776	3.747	4.604
5	1.476	2.015	2.571	3.365	4.032
6	1.440	1.943	2.447	3.143	3.707
7	1.415	1.895	2.365	2.998	3.499
8	1.397	1.860	2.306	2.896	3.355
9	1.383	1.833	2.262	2.821	3.250
10	1.372	1.812	2.228	2.764	3.169
11	1.363	1.796	2.201	2.718	3.106
12	1.356	1.782	2.179	2.681	3.055
13	1.350	1.771	2.160	2.650	3.012
14	1.345	1.761	2.145	2.624	2.977
15	1.341	1.753	2.131	2.602	2.947
16	1.337	1.746	2.120	2.583	2.921
17	1.333	1.740	2.110	2.567	2.898
18	1.330	1.734	2.101	2.552	2.878
19	1.328	1.729	2.093	2.539	2.861
20	1.325	1.725	2.086	2.528	2.845
21	1.323	1.721	2.080	2.518	2.831
22	1.321	1.717	2.074	2.508	2.819
23	1.319	1.714	2.069	2.500	2.807
24	1.318	1.711	2.064	2.492	2.797
25	1.316	1.708	2.060	2.485	2.787
26	1.315	1.706	2.056	2.479	2.779
27	1.314	1.703	2.052	2.473	2.771
28	1.313	1.701	2.048	2.467	2.763
29	1.311	1.699	2.045	2.462	2.756
30	1.310	1.697	2.042	2.457	2.750
31	1.309	1.696	2.040	2.453	2.744
32	1.309	1.694	2.037	2.449	2.738
33	1.308	1.692	2.035	2.445	2.733
34	1.307	1.691	2.032	2.441	2.728
35	1.306	1.690	2.030	2.438	2.724
36	1.306	1.688	2.028	2.434	2.719
37	1.305	1.687	2.026	2.431	2.715
38	1.304	1.686	2.024	2.429	2.712
39	1.304	1.685	2.023	2.426	2.708
40	1.303	1.684	2.021	2.423	2.704
41	1.303	1.683	2.020	2.421	2.701
42	1.302	1.682	2.018	2.418	2.698
43	1.302	1.681	2.017	2.416	2.695
44	1.301	1.680	2.015	2.414	2.692
45	1.301	1.679	2.014	2.412	2.690
46	1.300	1.679	2.013	2.410	2.687
47	1.300	1.678	2.012	2.408	2.685
48	1.299	1.677	2.011	2.407	2.682
49	1.299	1.677	2.010	2.405	2.680
50	1.299	1.676	2.009	2.403	2.678
51	1.298	1.675	2.008	2.402	2.676
52	1.298	1.675	2.007	2.400	2.674
53	1.298	1.674	2.006	2.399	2.672
54	1.297	1.674	2.005	2.397	2.670
55	1.297	1.673	2.004	2.396	2.668
56	1.297	1.673	2.003	2.395	2.667
57	1.296	1.672	2.002	2.394	2.665
58	1.296	1.671	2.001	2.393	2.663
59	1.296	1.671	2.000	2.392	2.661
60	1.296	1.670	1.999	2.391	2.659
61	1.296	1.671	2.000	2.390	2.659
62	1.296	1.671	1.999	2.389	2.659
63	1.296	1.670	1.999	2.389	2.658
64	1.296	1.670	1.999	2.388	2.657
65	1.296	1.670	1.998	2.388	2.657
66	1.295	1.670	1.998	2.387	2.656
67	1.295	1.670	1.998	2.387	2.655
68	1.295	1.670	1.997	2.386	2.655
69	1.295	1.669	1.997	2.386	2.654
70	1.295	1.669	1.997	2.385	2.653
71	1.295	1.669	1.996	2.385	2.653
72	1.295	1.669	1.996	2.384	2.652
73	1.295	1.669	1.996	2.384	2.651
74	1.295	1.668	1.995	2.383	2.651
75	1.295	1.668	1.995	2.383	2.650
76	1.294	1.668	1.995	2.382	2.649
77	1.294	1.668	1.994	2.382	2.649
78	1.294	1.668	1.994	2.381	2.648
79	1.294	1.668	1.994	2.381	2.647
80	1.294	1.667	1.993	2.380	2.647
81	1.294	1.667	1.993	2.380	2.646
82	1.294	1.667	1.993	2.379	2.645
83	1.294	1.667	1.992	2.379	2.645
84	1.294	1.667	1.992	2.378	2.644
85	1.294	1.666	1.992	2.378	2.643
86	1.293	1.666	1.991	2.377	2.643
87	1.293	1.666	1.991	2.377	2.642
88	1.293	1.666	1.991	2.376	2.641
89	1.293	1.666	1.990	2.376	2.641
90	1.293	1.666	1.990	2.375	2.640
91	1.293	1.665	1.990	2.374	2.639
92	1.293	1.665	1.989	2.374	2.639
93	1.293	1.665	1.989	2.373	2.638
94	1.293	1.665	1.989	2.373	2.637
95	1.293	1.665	1.988	2.372	2.637
96	1.292	1.664	1.988	2.372	2.636
97	1.292	1.664	1.988	2.371	2.635
98	1.292	1.664	1.987	2.371	2.635
99	1.292	1.664	1.987	2.370	2.634
100	1.292	1.664	1.987	2.370	2.633
101	1.292	1.663	1.986	2.369	2.633
102	1.292	1.663	1.986	2.369	2.632
103	1.292	1.663	1.986	2.368	2.631
104	1.292	1.663	1.985	2.368	2.631
105	1.292	1.663	1.985	2.367	2.630
106	1.291	1.663	1.985	2.367	2.629
107	1.291	1.662	1.984	2.366	2.629
108	1.291	1.662	1.984	2.366	2.628
109	1.291	1.662	1.984	2.365	2.627
110	1.291	1.662	1.983	2.365	2.627
111	1.291	1.662	1.983	2.364	2.626
112	1.291	1.661	1.983	2.364	2.625
113	1.291	1.661	1.982	2.363	2.625
114	1.291	1.661	1.982	2.363	2.624
115	1.291	1.661	1.982	2.362	2.623
116	1.290	1.661	1.981	2.362	2.623

Lampiran D. Dokumentasi

Lampiran D.1 Proses *Loading* dan *Unloading*



Lampiran D.2 *Ramp Maintenance*



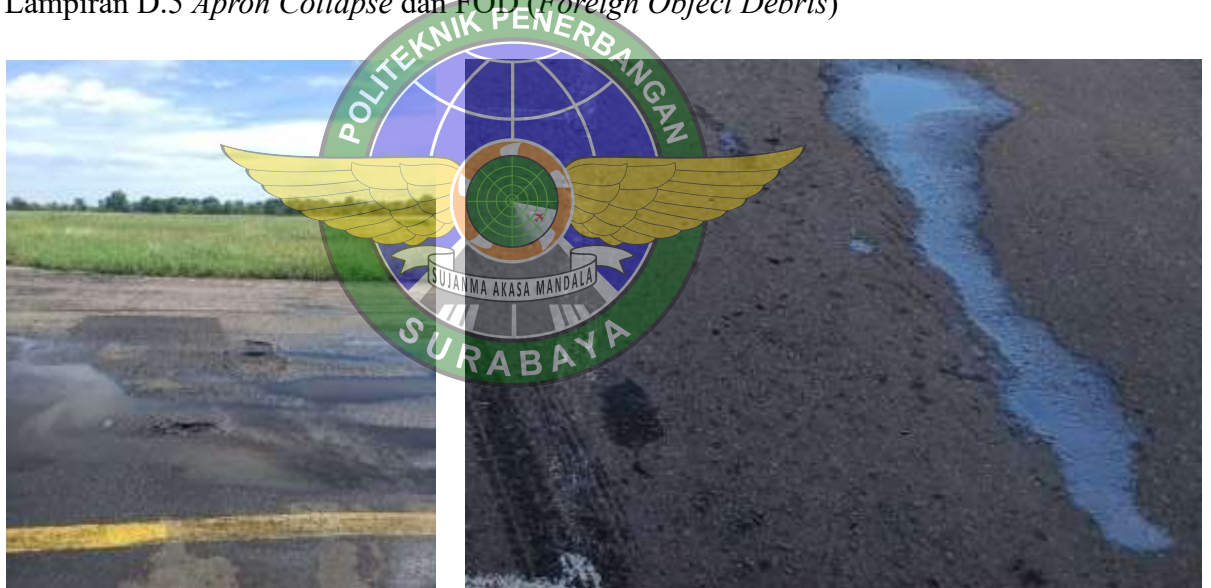
Lampiran D.3 *Weather*



Lampiran D.4 *Ground Handling*



Lampiran D.5 *Apron Collapse dan FOD (Foreign Object Debris)*



Lampiran D.6 Proses *De-boarding* dan *Boarding*



Lampiran D.7 Proses *Boarding* Dengan Menggunakan Metode Rotunda



Lampiran D.8 Monitoring kelengkapan personel dan GSE



Lampiran D.9 Pemnersihan FOD di Area *Airside*



Lampiran E. *Standard Operating Procedures Apron Movement Control*

 ANGKASA PURA II The Leading Indonesia's Airport Company STANDARD OPERATING PROCEDURES APRON MOVEMENT CONTROL	PENEMPATAN PARKIR PESAWAT/AIRCRAFT PARKING STAND ALLOCATION	
	Dok. No :	Revisi No :
	Tanggal : Maret 2023	Page of

A. **PENEMPATAN PARKIR PESAWAT UDARA/ AIRCRAFT** **PARKING STAND ALLOCATION**

1. **Pendahuluan**

- a. Penempatan parkir pesawat udara/ aircraft parking stand allocation ditujukan untuk keteraturan, kelancaran dan keselamatan operasi pesawat udara di apron baik untuk pesawat udara yang datang/ berangkat, pesawat udara ke/ dari hangar, perpindahan pesawat udara dari satu parking stand ke parking stand lainnya (RSS) dan pesawat udara yang kembali ke parking stand atau Return to Apron (RTA)/ Return to Base (RTB).
- b. Pada saat melaksanakan tugas, petugas penempatan parkir pesawat udara wajib dilengkapi dengan Alat Pelindung Diri (APD), fasilitas operasional berupa alat komunikasi dua arah Handy Talkie (HT) dan memperhatikan Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3).

2. **Prosedur**

a. **Officer**

- 1) Mengumpulkan data daily flight schedule dari airlines dan memasukkan data ke dalam system aplikasi OASYS/FIS;
- 2) Menyiapkan Pleting Paper (jika tersedia);
- 3) Melakukan perencanaan penempatan pesawat udara/ alokasi parking stand pada system aplikasi sesuai dengan daily flight schedule;
- 4) Menyiapkan semua jadwal penerbangan kedatangan dan keberangkatan yang akan beroperasi;
- 5) Mengecek kondisi dan kesiapan semua parking stand;
- 6) Menginformasikan hasil perencanaan penempatan pesawat udara kepada unit/instansi terkait, 10 (sepuluh) menit sebelum landing;

 ANGKASA PURA II <i>The Leading Indonesia's Airport Company</i> STANDARD OPERATING PROCEDURES APRON MOVEMENT CONTROL		
	Dok. No :	Revisi No :
	Tanggal : Maret 2023	Page of

Bandar Lampung, 06 Februari 2023

PT. ANGKASA PURA II

CABANG BANDAR UDARA RADIN INTEN II LAMPUNG

Disetujui oleh,	Disusun oleh,
ASST. MANAGER OF AIRPORT	APRON MOVEMENT CONTROL
OPERATION & SERVICE	SUPERVISOR



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



FADHIL RIZQULLAH, lahir di Kulon Progo pada tanggal 9 April 2003. Anak ketiga dari tiga bersaudara pasangan Marsudi Raharjo dan Istiwuryani. Bertempat tinggal di Kemiri RT 032/RW 010, Wijimulyo, Nanggulan, Kulon Progo, D.I. Yogyakarta. Memulai pendidikan di SD Negeri Wijilan pada tahun 2009 dan lulus pada tahun 2015. Melanjutkan Sekolah Menengah Pertama di SMP Negeri 1 Nanggulan pada tahun 2015 dan lulus pada tahun 2018. Melanjutkan Sekolah Menengah Atas di SMA Negeri 1 Sentolo pada tahun 2018 dan lulus pada tahun 2021. Selanjutnya pada tahun 2021 mengikuti seleksi pola pembibitan sekolah ikatan dinas di Politeknik Penerbangan Surabaya dan diterima sebagai taruna pada Program Studi Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara Angkatan VII. Selama mengikuti pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya mendapatkan kesempatan untuk melaksanakan *On The Job Training* sebanyak dua kali. Pengalaman *On The Job Training* yang pertama di Bandar Udara Internasional Radin Inten II Lampung dari Bulan Desember 2023 sampai dengan Bulan Maret 2024, dan selanjutnya *On The Job Training* yang kedua di PT. Citilink Indonesia Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta dari Bulan April 2024 sampai dengan Bulan Juli 2024.