

**EVALUASI PENEMPATAN *SIGNAGE TRANSIT*  
DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL MINANGKABAU  
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*  
Tanggal 06 Januari-28 Februari 2025**



**PROGRAM STUDI DIII MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA  
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA  
2025**

**EVALUASI PENEMPATAN *SIGNAGE TRANSIT*  
DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL MINANGKABAU  
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING (OJT)*  
Tanggal 06 Januari-28 Februari 2025**



**PROGRAM STUDI DIII MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA  
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA  
2025**

## HALAMAN PERSETUJUAN

### EVALUASI PENEMPATAN *SIGNAGE TRANSIT* DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL MINANGKABAU LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT) BANDAR UDARA INTERNASIONAL MINANGKABAU

Oleh:

SEKAR HARUM KINANTI  
NIT. 30622049

Program Studi DIII Manajemen Transportasi Udara  
Politeknik Penerbangan Surabaya

Laporan *On the Job Training* (OJT) ini telah diterima dan disetujui untuk menjadi  
syarat menyelesaikan mata kuliah *On the Job Training* (OJT)

Disetujui Oleh:

Dosen Pembimbing

*Human Capital Bussiness Partner and  
General Service Departement Head*

PARJAN, S.SiT., MT  
NIP. 19770127 200212 1 001

ENGRACIA, S.H., MM  
NIP. 20243079

Mengetahui,

*PLT. General Manager  
PT. Angkasa Pura Indonesia  
Bandar Udara Internasional Minangkabau*

MUHAMMAD IKHBAR SUNGKAR  
NIP. 20242266

## HALAMAN PENGESAHAN

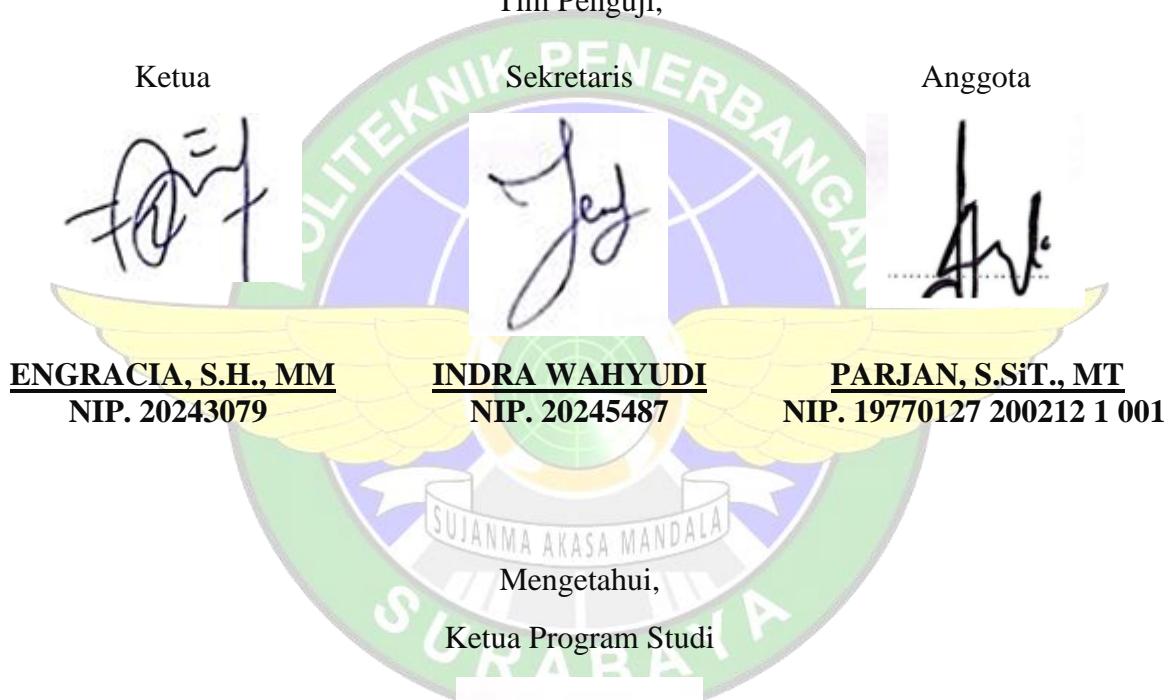
Laporan *On the Job Training* (OJT) telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 25 bulan Februari tahun 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training* (OJT)

Tim Penguji,

Ketua

Sekretaris

Anggota



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

## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat melaksanakan kegiatan *On The Job Training* (OJT) yang telah dilaksanakan mulai tanggal 06 Januari sampai dengan 28 Februari di Bandar Udara Internasional Minangkabau.

Dengan diadakannya *On The Job Training* (OJT), taruna diharapkan mampu mencapai tujuan yang diinginkan, diantaranya taruna mampu mengenal dunia kerja dan mampu menerapkan materi yang dipelajari di kampus dan dapat diterapkan di dunia kerja, mampu menerapkan materi dan praktik yang sesungguhnya dapat menambah wawasan ilmu dan pengetahuan dalam dunia penerbangan.

Dapat terlaksananya kegiatan *On The Job Training* (OJT) ini tidak lepas dari dukungan dan partisipasi dari berbagai pihak, sehingga saya dapat melaksanakan *On The Job Training* (OJT) dengan baik dan benar, oleh karena itu tidak lupa kami mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya, kepada:

1. Tuhan Yang Maha Esa.
2. Orang tua, fery pradana, dan abang penulis, yang selalu membantu memberikan dukungan kepada penulis sehingga dapat melaksanakan dan menyelesaikan kegiatan *On The Job Training* (OJT) dengan baik.
3. Bapak ahmad bahrawi, SE., MM. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Ibu Lady silk Moonlight, S.Kom., MT selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya
5. Bapak Parjan, S.SiT., MT selaku pembimbing *On The Job Training* (OJT).
6. Ibu Engracia, S.H., M.M, selaku *Human Capital Bussiness Parnert and General Service Departement Head*.
7. Kep Unit dan jajaran staff serta karyawan Unit Penyelenggara Bandar Udara Internasional Minangkabau yang berkenan membantu penulis dalam pengumpulan data-data yang diperlukan dalam penulisan ini.
8. Teman-teman taruna *On The Job Training* (OJT) Minangkabau yang telah menjadi *support system* selama berlangsungnya kegiatan *On The Job Training* ini.
9. Dan rekan-rekan seperjuangan MTU VIII yang mau sama-sama berjuang sampai akhirnya ada di titik ini.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan laporan *On The Job Training* (OJT) ini masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu kritik dan saran yang membangun sangat penulis harapkan dari pembaca. Penulis berharap semoga laporan ini dapat memberi mandaat bagi kita semua.

Padang Pariaman, 25 Februari 2025

Sekar Harum Kinanti



## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN .....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR .....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR .....	viii
DAFTAR TABEL.....	ix
BAB I PENDAHULUAN .....	1
1.1    Latar Belakang .....	1
1.2    Dasar Hukum.....	2
1.3    Maksud dan Tujuan .....	3
BAB II TINJAUAN <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT) .....	5
2.1    Sejarah Singkat.....	5
2.2    Data Umum Lokasi .....	6
2.2.1 Fasilitas Sisi Udara.....	7
2.2.2 Fasilitas Sisi Darat .....	9
2.2.3 Fasilitas Pendukung di Terminal.....	11
2.3    Layout Bandar Udara Internasional Minangkabau.....	13
2.4    Struktur Organisasi.....	14
BAB III TINJAUAN TEORI .....	18
3.1    Bandar Udara .....	18
3.2    Evaluasi .....	18
3.3    Penempatan .....	18
3.4 <i>Signage</i> .....	19
3.5 <i>Transit</i> .....	19
BAB IV PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT).....	20
4.1    Ruang Lingkup Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> .....	20
4.2    Jadwal dan Kegiatan.....	20
4.2.1 <i>Aviation Security (AVSEC)</i> .....	21

4.2.2 Commercial.....	24
4.2.3 Apron Movement Control (AMC) .....	25
4.2.4 Terminal Inspection Sevice (TIS) .....	27
4.3 Permasalahan.....	28
4.4 Penyelesaian .....	29
<b>BAB V PENUTUP.....</b>	<b>30</b>
5.1 Kesimpulan.....	30
5.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab IV .....	30
5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan On The Job Training .....	30
5.2 Saran .....	31
5.2.1 Saran Untuk Bandar Udara Internasional Minangkabau .....	31
5.2.2 Saran Untuk Prodi Manajemen Transportasi Udara.....	31
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>32</b>
<b>LAMPIRAN .....</b>	<b>33</b>



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Apron dan Hanggar Bandara Minangkabau .....	7
Gambar 2.2 Taxiway Bandara Minangkabau.....	8
Gambar 2.3 <i>Runway</i> Bandara Minangkabau.....	9
Gambar 2.4 <i>Layout</i> Bandar Udara Minangkabau .....	13
Gambar 2.5 Struktur Organisasi Bandar Udara Minangkabau .....	14
Gambar 4.1 Jadwal <i>On The Job Training</i> (OJT) .....	21
Gambar 4.2 <i>Aviation Security</i> .....	21
Gambar 4.3 Komersil .....	24
Gambar 4.4 <i>Apron Movement Control</i> .....	25
Gambar 4.5 <i>Terminal Inspection Service</i> .....	27
Gambar 4. 6 <i>Signage Transit</i> .....	28



## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Data Umum Unit Penyelenggara .....	6
Tabel 2.2 Data Apron dan hangar .....	7
Tabel 2.3 Data <i>Taxiway</i> Bandara Minangkabau .....	8
Tabel 2.4 Data <i>Runway</i> Bandara Minangkabau .....	9
Tabel 2.5 Data Fasilitas Sisi Darat .....	9
Tabel 2.6 Data Fasilitas Pendukung di Terminal .....	11



## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Latar Belakang**

Pertumbuhan industri penerbangan yang signifikan dewasa ini didorong oleh peningkatan permintaan terhadap layanan transportasi udara. Berbagai sektor, mulai dari bisnis hingga pariwisata, turut berkontribusi pada meningkatnya jumlah penumpang. Berdasarkan kegiatan operasionalnya, penerbangan dapat dikategorikan menjadi dua jenis utama, yakni penerbangan komersial dan non-komersial. Mengingat sifat komersial penerbangan, aspek keselamatan menjadi prioritas utama yang harus dijamin oleh seluruh pemangku kepentingan dan personel bandara.

Sehingga demi menjamin keamanan dan keselamatan operasi penerbangan, pemerintah telah menyusun regulasi yang mewajibkan seluruh personel dan operator penerbangan untuk memiliki lisensi serta kompetensi yang telah terstandarisasi. Untuk memenuhi kebutuhan tersebut, pemerintah melalui Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) Kemenhub telah menginisiasi pendirian beberapa lembaga pendidikan vokasi yang berfokus pada pengembangan sumber daya manusia di sektor penerbangan. Proses pembelajaran di lembaga-lembaga ini mengadopsi pendekatan dual system, yaitu pembelajaran teori di kelas dan pelatihan praktik langsung di lapangan atau yang biasa dikenal sebagai *On The Job Training*.

*On The Job Training* (OJT) merupakan tahap yang memperkenalkan peserta diklat dan taruna untuk beradaptasi dengan suasana kerja yang sebenarnya, berfungsi sebagai pendorong motivasi dan kreativitas pribadi. Ini didasarkan pada pemikiran bahwa pelatihan vokasi seharusnya tidak hanya dilakukan di dalam kelas, tetapi peserta perlu diberikan peluang untuk menerapkan pengetahuan dan keterampilan dalam situasi kerja dan kondisi lapangan. Peserta diklat diharapkan dapat mengaplikasikan pengetahuan dan keterampilan yang telah diperoleh selama perkuliahan di dalam kelas, baik dari segi teori maupun praktik, ke dalam situasi sesungguhnya di lapangan, sehingga kualitas lulusan lembaga dapat memenuhi kebutuhan pasar kerja.

Dengan adanya program *training* di lapangan kerja, diharapkan para peserta diklat dapat menerapkan pengetahuan yang telah mereka pelajari, serta meningkatkan kemampuan berpikir dan analisis untuk mengatasi berbagai masalah kompleks yang muncul selama *On The Job Training* di bandara. Pelaksanaan *On The Job Training* dari program Diploma III Manajemen Transportasi Udara bertujuan untuk mengembangkan kemampuan peserta dalam menganalisis dan membuat keputusan dengan cepat dan tepat saat menjalankan tugas dalam memberikan layanan. Selama proses diklat, para peserta akan mendapatkan bimbingan serta supervisi dari mentor atau atasan yang lebih berpengalaman, guna memastikan bahwa pelaksanaan operasional sesuai dengan standar yang ditetapkan.

Melalui *On The Job Training* (OJT), peserta atau taruna juga dapat mengaplikasikan semua aspek pengetahuan yang telah diperoleh dalam fase pembelajaran teori yang dilakukan di kelas atau laboratorium, serta memecahkan berbagai masalah yang terjadi di lapangan. *On The Job Training* menjadi salah satu cara untuk mempersiapkan taruna Manajemen Transportasi Udara agar menjadi lulusan yang kompeten, terpercaya, dan bertanggung jawab di bidang keselamatan serta keamanan operasional bandara. Dengan demikian, ketika mereka memasuki dunia kerja, taruna dapat menerapkan pengalaman yang telah didapatkan di lembaga atau organisasi yang relevan.

## 1.2 Dasar Hukum

Dasar hukum pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) Politeknik Penerbangan Surabaya jurusan DIII Manajemen Transportasi udara adalah sebagai berikut:

1. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2003 tentang system pendidikan nasional;
2. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1 Tambahan Lembaran Negara Republik Nomor 4956);

3. Undang Undang Nomor 12 Tahun 2012 Tentang Pendidikan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 158 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5336);
4. Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2014 Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 16. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5500);
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2017 tentang Organisasi dan Tata Kerja Politeknik Penerbangan Surabaya;
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 21 Tahun 2018 tentang Statuta Politeknik Penerbangan Surabaya.

### 1.3 Maksud dan Tujuan

Tujuan pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) dari jurusan DIII Manajemen Transportasi Udara Angkatan VIII Politeknik Penerbangan Surabaya pada akhir proses pendidikan Diploma III adalah sebagai berikut:

1. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional;
2. Terciptanya lulusan transportasi udara yang memiliki daya saing tinggi di lingkup nasional dan internasional;
3. Memahami budaya kerja dalam industri penyelenggara pemberian jasa dan membangun pengalaman nyata memasuki dunia industri (penerbangan);
4. Agar peserta diklat/ taruna dapat menerapkan ilmu pengetahuan selama mengikuti perkuliahan di Politeknik Penerbangan Surabaya pada lingkungan kerja nyata;
5. Membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi/ substansi keilmuan secara lisan dan tulisan (Laporan *On The Job Training* (OJT) dan Tugas Akhir).

Adapun agar setiap taruna mempunyai keahlian dan keterampilan saat melakukan pekerjaan penunjang pada manajemen transportasi udara itu sendiri. Adapun rincian dari tujuan adalah sebagai berikut :

1. Memiliki wawasan organisasi pada satuan kerja organisasi masing-masing;
2. Dapat melakukan kerjasama dan koordinasi dengan unit-unit lain yang terkait dengan operasional penerbangan dengan baik dan benar;
3. Agar peserta diklat/ taruna mengetahui keadaan fisik, operasional dan struktur organisasi, serta lingkungan sosial dari suatu lingkungan tempat pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara;
4. Mengetahui apa saja dan fungsi kerja dari fasilitas yang terdapat di Bandar udara lokasi *On The Job Training* (OJT) terutama yang berhubungan dengan unit kerja operasional, keamanan penerbangan, dan kargo;
5. Agar peserta diklat mampu mengetahui permasalahan masing-masing unit operasional bandar udara selama beroperasi serta cara untuk penyelesaian dari suatu masalah.

Serta, adapun maksud dalam penyelenggaraan *training* untuk instansi atau organisasi tempat pelaksanaan *training* taruna Politeknik Penerbangan Surabaya antara lain:

1. Sebagai wadah penyerapan karyawan atau tenaga yang dihasilkan dari potensi kerja peserta *On The Job Training* itu sendiri;
2. kegiatan *On The Job Training* ini diharapkan dapat mempererat hubungan di bidang pendidikan penerbangan dan bandar udara dengan Politeknik Penerbangan Surabaya;
3. Sebagai acuan untuk melihat potensi kerja peserta *On The Job Training*, sehingga akan lebih mudah untuk perencanaan peningkatan di bidang Sumber Daya Manusia (SDM).

## **BAB II**

### **TINJAUAN ON THE JOB TRAINING (OJT)**

#### **2.1 Sejarah Singkat**

Provinsi Sumatera Barat terletak di pesisir barat Pulau Sumatera, yang terdiri dari 12 kabupaten dan 7 kota. Kabupaten tersebut meliputi Kabupaten Sijunjung, Tanah Datar, Padang Pariaman, Agam, Lima Puluh Kota, Pasaman, Solok Selatan, Dhamasraya, dan Pasaman Barat. Sementara itu, kota-kota di provinsi ini adalah Kota Padang, Solok, Sawahlunto, Padang Panjang, Payakumbuh, Bukittinggi, dan Pariaman.

Bandar Udara Internasional Minangkabau terdapat di tengah provinsi ini yang memiliki kode IATA: PDG dan kode ICAO: WIPT, atau lebih dikenal dengan singkatan BIM. Bandar udara ini merupakan gerbang utama internasional bagi Sumatera Barat dan melayani penerbangan menuju Kota Padang. Berada sekitar 23 km dari pusat Kota Padang, BIM terletak di wilayah Ketaping, Kecamatan Batang Anai, Kabupaten Padang Pariaman. Pembangunan bandar udara ini dimulai pada tahun 2002 dan resmi beroperasi pada 22 Juli 2005, menggantikan Bandar Udara Tabing yang sebelumnya melayani penerbangan domestik di kota tersebut. Pada tahun 2006, Kementerian Agama mengakui Bandar Udara Internasional Minangkabau sebagai lokasi embarkasi dan debarkasi haji untuk wilayah Sumatera Barat, Bengkulu, dan sebagian wilayah Jambi. BIM berdiri di atas lahan seluas 4,27 km<sup>2</sup>, dengan landasan pacu yang panjangnya mencapai 3 km dan lebar 45 m. Terminalnya memiliki luas sekitar 20. 580 m<sup>2</sup>. Bandar udara ini melayani berbagai rute penerbangan domestik, termasuk Jakarta, Yogyakarta, Batam, Medan. Untuk rute internasional BIM menghubungkan penumpang ke Kuala Lumpur dan Jeddah. Pada awal tahun 2025 Bandara Internasional Minangkabau menambah penerbangan internasional dengan rute tujuan singapura.

Peningkatan aktivitas penerbangan di Bandar Udara Internasional Minangkabau pasca Covid-19 seiring dengan pertumbuhan ekonomi dan pariwisata di wilayah tersebut. Pada tahun 2019 jumlah penerbangan mencapai 24. 133 namun

angka ini mengalami penurunan signifikan pada tahun 2020 akibat pandemi Covid 19 menjadi hanya 12. 286 penerbangan. Setelah pandemi berakhir jumlah penerbangan kembali meningkat mencapai 15. 029 pada tahun 2023.

Saat ini, Bandar Udara Internasional Minangkabau dilengkapi dengan satu *runway* sepanjang 3. 000 meter, mampu melayani hingga 10 penerbangan reguler dan 3 penerbangan *irregular* dalam satu jam. Kapasitas apron tersedia untuk 14 *parking stand*. Terminal domestik, baik untuk kedatangan maupun keberangkatan memiliki luas 15. 571 m<sup>2</sup> dengan kapasitas melayani 112 penumpang. Sementara itu, terminal internasional memiliki luas 5. 061 m<sup>2</sup> dan dapat menampung hingga 295 penumpang.

## 2.2 Data Umum Lokasi

Data umum dari lokasi dan operasional Bandara Udra Internasional Minangkabau adalah sebagai berikut:

Tabel 2.1 Data Umum Unit Penyelenggara

1.	Indikator Lokasi Bandar Udara	WIEE
2.	Nama Bandar Udara	Bandar Udara internasional Minangkabau
3.	Nama Kota	Padang Pariaman, Sumatra Barat
4.	Koordinat ARP	
	Latitude	00° 47' 18" S
	Logitude	100° 17' 11" E
5.	<i>Aerodrome Rederence Code</i>	4E
6.	Jenis Penerbangan yang diizinkan	VFR dan IFR
7.	Dimensi <i>runway</i>	3000 m x 45 m
8.	Jenis <i>Runway</i>	
	<i>Runway 33</i>	<i>Instrument Percision Approach R/W</i>
	<i>Runway 15</i>	<i>Instrument Precision Approach R/W</i>

## 2.2.1 Fasilitas Sisi Udara

### A. Apron



Gambar 2.1 Apron dan Hanggar Bandara Minangkabau

Tabel 2.2 Data Apron dan hanggar

No	Uraian	Dimensi (m)	Permukaan	Strength
1.	<i>Main Apron</i>	674 m x143 m	Concrete	67/R/X/C/T
2.	<i>Remote Apron</i>			68/R/B/W/T
3.	<i>Hangar</i>	13. 009m <sup>2</sup>		72/R/C/X/T

Apron bandara adalah area di bandara yang digunakan untuk memarkir pesawat, menaikkan dan menurunkan penumpang, serta mengangkut barang. Fungsi utama apron mencakup tempat parkir pesawat saat tidak terbang, area untuk pengisian bahan bakar, dan lokasi untuk bongkar muat penumpang dan barang. Apron terletak di sisi udara (*air side*) bandara, dekat dengan terminal penumpang, dan dihubungkan dengan jalan taksi (*taxiway*) yang mengarah ke landas pacu (*runway*). Selain itu, area apron biasanya memiliki pengaturan keamanan yang ketat untuk melindungi pesawat dan penumpang, sehingga hanya personel yang berwenang yang diperbolehkan mengakses area ini.

## B. *Taxiway*



Gambar 2.2 *Taxiway* Bandara Minangkabau

Tabel 2.3 Data *Taxiway* Bandara Minangkabau

No	Uraian	Dimensi (m)	Permukaan	Strength
1.	<i>Taxiway A</i>	488mx30m	Asphalt dan Concrete	82/F/X/C/T
2.	<i>Taxiway B</i>	334mx30m		76/F/B/W/T
3.	<i>Taxiway C</i>	305mx30m		64/F/C/X/T

*Taxiway* bandara adalah jalur yang digunakan oleh pesawat untuk bergerak di antara landas pacu (*runway*) dan apron, serta antara berbagai bagian lain di area bandara. *Taxiway* memungkinkan pesawat untuk taxi (bergerak) menuju dan dari landas pacu sebelum dan setelah penerbangan, serta untuk berpindah ke area parkir di apron.

*Taxiway* biasanya ditandai dengan garis cat berwarna kuning dan dilengkapi dengan rambu-rambu yang memberikan petunjuk arah kepada pilot. Ada beberapa jenis *taxiway*, termasuk *taxiway* utama yang menghubungkan landas pacu dengan apron, serta *taxiway* sekunder yang menghubungkan berbagai bagian di dalam area bandara. Keberadaan *taxiway* yang baik dan terencana sangat penting untuk menjaga kelancaran dan keamanan operasi penerbangan di bandara.

### C. Runway



Gambar 2.3 Runway Bandara Minangkabau

Tabel 2.4 Data Runway Bandara Minangkabau

No	Uraian	Dimensi (m)	Permukaan	Strength
1.	Runway 33	3000m x 45m	Asphalt	89/F/X/C/T
2.	Runway 15	3000m x 45m		89/F/B/W/T

Runway bandara adalah jalur landasan yang dirancang khusus untuk lepas landas dan mendaratnya pesawat. Runway biasanya terbuat dari bahan yang kuat dan tahan lama, seperti beton atau aspal, untuk mendukung beban berat pesawat saat berakselerasi dan melakukan pendaratan. Runway memiliki panjang dan lebar yang bervariasi tergantung pada jenis pesawat yang dilayani dan kondisi operasional bandara. Setiap runway dilengkapi dengan tanda-tanda dan sistem pemandu yang membantu pilot dalam proses lepas landas dan mendarat, termasuk penanda arah, nomor runway, dan sistem pencahayaan untuk penerbangan malam atau dalam kondisi cuaca buruk.

#### 2.2.2 Fasilitas Sisi Darat

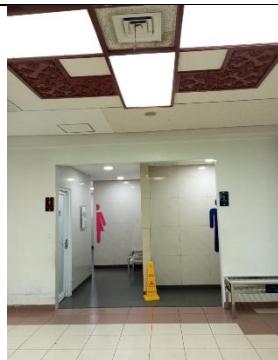
Tabel 2.5 Data Fasilitas Sisi Darat

No	Uraian	Dimensi	Kapasitas	Gambar
1.	Terminal Penumpang	Domestik: 15.571	Domestik: 1112 pax	
		Internasional: 5061	Internasional: 295 pax	

2.	Terminal VIP	200 m	100 <i>pax</i>	
3.	Terminal Kargo	2.095,36 m <sup>2</sup>	-	
4.	Parkiran Terminal	10000 m <sup>2</sup>		
5.	Mobil	24.091 m <sup>2</sup>		
6.	Motor	2847 m <sup>2</sup>		
7.	Tower	160m <sup>2</sup>	-	

### 2.2.3 Fasilitas Pendukung di Terminal

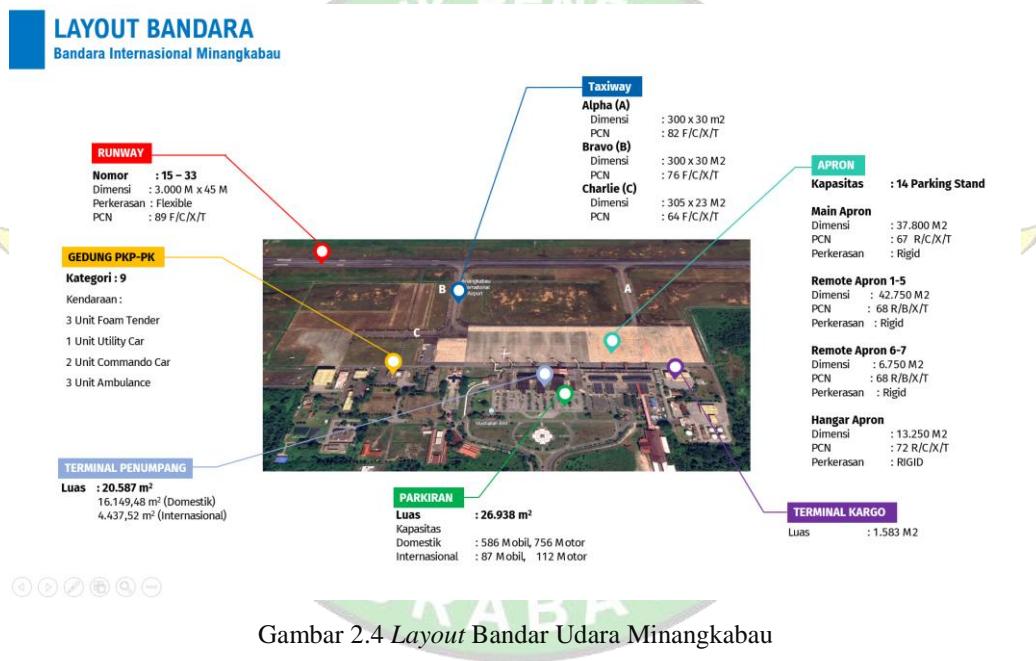
Tabel 2.6 Data Fasilitas Pendukung di Terminal

No	Nama	Jumlah	Gambar
1.	<i>Self check in</i>	4 unit	
2.	<i>Check In Counter</i>	26 unit	
3.	Musholla	6 unit	
4.	Toilet	32 unit	

5.	<i>Kidzone</i>	8 unit	
6.	<i>Food Beverage Tenant</i>	8 unit	
7.	<i>Trolley</i>	400 unit	
8.	<i>Nursery Room</i>	4 unit	

9. <i>FIDS</i>	42 unit	
----------------	---------	--

## 2.3 Layout Bandar Udara Internasional Minangkabau



## 2.4 Struktur Organisasi



Gambar 2.5 Struktur Organisasi Bandar Udara Minangkabau

### A. General Manager

*General Manager* menyelenggarakan dan mengendalikan kegiatan di bandara untuk menunjang strategi bisnis dan kegiatan operasional Kantor Cabang serta menerjemahkan kebijakan strategis perusahaan menjadi arahan taktis dan operasional terhadap seluruh kegiatan dan program kerja untuk memudahkan implementasi kegiatan dan program kerja yang sesuai dengan kebutuhan di lapangan; mengawasi Pengelolaan asset perusahaan; mengawasi dan mengarahkan ketertiban Bandar udara.

### B. Airport Safety & Risk Dept. Head

Bertanggung jawab mengelola kegiatan fungsi manajemen keselamatan dan risiko dan melakukan evaluasi kegiatan promosi dan implementasi program K3 serta pemenuhan Standard Alat Pelindung Diri (ADP); mengelola kegiatan identifikasi kemungkinan potensi risiko terhadap aktifitas operasional/bisnis dan menyusun langkah langkah strategis untuk menanggulangi nya; memonitor dan melakukan evaluasi pelaksanaan tindak lanjut hasil temuan audit internal maupun eksternal terkait manajemen keselamatan dan risiko.

*C. Airport Quality & Performance Management Dept. Head*

Bertanggung jawab mengelola kegiatan pengendalian kualitas bandara meliputi pengendalian kualitas fungsi operation, servive dan *Maintenance*; merencanakan dan menganalisa kegiatan pemastian Standard Operating Procedure (SOP), *license*/personal rating, dan dokumen dokumen bandara; mengelola dan melakukan validasi hasil kompilasi data penerbangan.

*D. Procurement & Legal Dept. Head*

Bertanggung jawab mengelola dan menganalisa pelaksanaan penyusunan program penyediaan barang dan jasa; mengelola dan menganalisa pelaksanaan proses penyedian barang dan jasa meliputi kegiatan administrasi, pelelangan, negosiasi, klarifikasi kelengkapan dokumen; mengelola dan menganalisa program kerja fungsi legas/hukum.

*E. Officer In Charge (OIC)*

Bertanggung jawab mengawasi kegiatan pelayanan publik bagi pengguna jasa berkaitan dengan kebersihan, ketertiban lalu lintas dan kegiatan lainnya di *Air Side*, pelayanan informasi dan moda transportasi, penanganan keluhan pelanggan, ketersediaan *trolley*, kenyamanan terminal (suhu ruangan, kebersihan, keamanan,ketertiban, toilet dan fasilitas lainnya) dan perbaikan toilet serta fasilitas penunjang lainnya untuk memastikan operasional bandara berjalan lancar dan sesuai standar yang ditetapkan; mengawasi kegiatan pengamanan dan keselamatan untuk memastikan operasional bandara berjalan lancar dan sesuai standar yang ditetapkan; menyiapkan langkah penanggulangan permasalahan operasional pelayanan keamanan dan keselamatan bandar udara sesuai dengan kewenangan yang tertuang dalam dokumen bandara untuk memastikan permasalahan dapat teratasi dengan baik

*F. Airport Commercial & Administration Division Head*

Bertanggung jawab mengelola dan mengevaluasi kegiatan fungsi keuangan meliputi anggaran ekspedisi, akutansi, investasi dan manajemen pajak; mengelola dan mengevaluasi kehiayan fungsi Sumber Daya Manusia (SDM) dan umum meliputi manajemen personalia, kesejahteraan karyawan, manajemen karir, manajemen kinerja, administrasi perkantoran; mengelola dan mengevaluasi kegiatan

fungsi manajemen keuangan meliputi penerimaan dan pengeluaran keuangan, penyusunan laporan manajemen, penagihan dan pencatatan piutang, pencatatan dan kompilasi data penggunaan uang kegiatan pencatatan dan kompilasi data penggunaan uang. *Manager Finance & Human Resources* (FHR) membawahi beberapa *Assistant Manager* yaitu :

- 1) *Human Capital Business Partner & General Service Dept. Head*
- 2) *Accounting Dept. Head*
- 3) *Airport Commercial Dept. Head*
- 4) *Coorporate Social Responsibility Dept. Head*

#### G. *Airport Operation, Services & Security Division Head*

Bertanggung jawab mengelola dan mengevaluasi kegiatan operasional Bandar udara; mengelola dan mengevaluasi keamanan dan keselamatan Bandar udara; mengelola dan mengevaluasi fasilitas Bandar udara; Mengelola dan mengawasi temuan kegiatan audit internal maupun eksternal. *Manager* membawahi beberapa *Assistant Manager* yaitu :

- 1) *Airport Operation Landside Terminal & Services improvement Dept. Head*
- 2) *Airport Security Dept. Head*
- 3) *Airport Rescue & Fire Fighting Dept. Head*

#### H. *Airport Technical Division Head*

*Manager of Airport Maintenance* ini bertanggung jawab mengelola dan mengevaluasi kegiatan pemeliharaan dan perbaikan permasalahan fungsi fasilitas elektronika & Teknologi Informasi (TI) meliputi fasilitas *X-Ray*, *Explosive Detector*, *Close Circuit Television*, *eFire Alarm*, *Wifi*, *Fasillitas Smart Airport*, *Digital Aiport*, Jaringan data; mengelola dan mengevaluasi pemeliharaan dan perbaikan permasalahan fungsi infrastruktur *Air Side* & aksebilitas meliputi *Runway*, *Apron*, *Taxiway*, *Jalan*, *Marka*, *Pagar*; mengelola dan mengevaluasi pemeliharaan dan perbaikan permasalahan fungsi fasillitas lisrik meliputi *Main Power Station*, *Uninterruptible Power Supply (UPS)* dan *Konventer*, *Visual Aid*, Jaringan Listrik, Water Pumping dan jalinan air bersih; mengelola dan mengevaluasi pemeliharaan dan perbaikan permasalahan fungsi gedung terminal meliputi Fasilitas umum (toilet, *nursery room*, mushola, ruang tunggu dll), *shopping arcade*, *area*

*parker, signage, waving gallery, pertamanan indoor dan outdoor, gedung perkantoran. Manager of Airport Maintenance membawahi beberapa Assistant Manager yaitu,*

- 1) *Airport Landside Facilities Dept. Head*
- 2) *Airport Airside Facilities Dept. Head*
- 3) *Airport Technology Dept. Head*
- 4) *Airport Equipment Dept. Head*

**I. *Airport Commercial Departement Head***

Bertanggung jawab atas pertumbuhan keuangan perusahaan dan memiliki tugas yaitu menidentifikasi bidang – bidang industri yang berpotensi dihadirkan maupun dikembangkan di Bandar Udara Internasional Minangkabau.



## BAB III

### TINJAUAN TEORI

#### 3.1 Bandar Udara

Bandar Udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya (Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan).

#### 3.2 Evaluasi

Evaluasi adalah suatu kegiatan untuk mencari informasi berkaitan dengan bekerjanya sesuatu, kemudian informasi tersebut dikumpulkan dan digunakan sebagai alternated yang tepat dalam menetapkan sebuah keputusan. Evaluasi sebagai pedoman keterlaksanaan kegiatan yang dilakukan dan dijadikan sebagai perbaikan program yang akan berjalan. Evaluasi adalah kegiatan yang dilakukan oleh evaluator untuk mengumpulkan, menganalisis, dan menyajikan informasi yang lengkap akurat tentang objek/program/ layanan/kebijakan tertentu yang sedang dipelajari, sehingga hasilnya dapat digunakan sebagai rekomendasi dalam membuat keputusan (Pohan, 2016).

#### 3.3 Penempatan

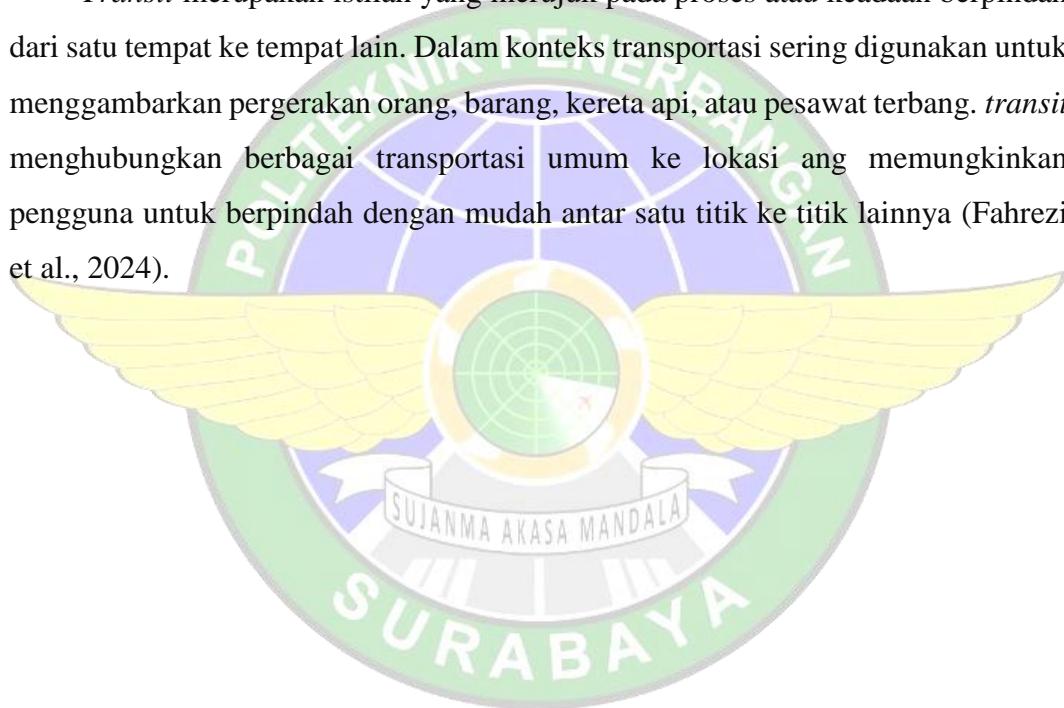
Penempatan adalah proses atau tindakan menentukan lokasi atau posisi yang tepat untuk suatu objek, informasi, atau elemen tertentu agar dapat mencapai tujuan yang diinginkan. Penempatan merujuk pada penempatan produk, penempatan ikln, atau penempatan *signage* di lokasi strategis. Tujuan utama dari penempatan adalah untuk memastikan bahwa objek atau informasi tersebut mudah diakses, terligat, dan dapat memberikan dampak yang aksimal kepada audiens atau pengguna. Penempatan yang efektif mempertimbangkan berbagai faktor, seperti visibilitas, aksesibilitas, relevansi, dan konteks lingkungan, sehingga dapat meningkatkan efektivitas komunikasi dan interaksi dengan target yang dituju.

### 3.4 *Signage*

*Signage* adalah berbagai jenis tanda atau papan yang digunakan untuk menyampaikan informasi, memberikan petunjuk arah, mengidentifikasi suatu tempat, atau mempromosikan suatu produk atau layanan. *Signage* dapat ditemukan di berbagai tempat, seperti jalan raya, gedung, toko, dan tempat umum lainnya. *Signage* dapat berupa teks, gambar, simbol, atau kombinasi dari ketiganya (Mulyana & Aria, 2015).

### 3.5 *Transit*

*Transit* merupakan istilah yang merujuk pada proses atau keadaan berpindah dari satu tempat ke tempat lain. Dalam konteks transportasi sering digunakan untuk menggambarkan pergerakan orang, barang, kereta api, atau pesawat terbang. *transit* menghubungkan berbagai transportasi umum ke lokasi yang memungkinkan pengguna untuk berpindah dengan mudah antar satu titik ke titik lainnya (Fahrezi et al., 2024).



## **BAB IV**

### **PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)**

#### **4.1 Ruang Lingkup Pelaksanaan *On The Job Training***

Bandar udara Internasional Minangkabau adalah bandar udara yang terletak di kabupaten padang pariaman, provinsi Sumatra Barat. Bandar udara ini merupakan bandar udara yang dikelolah oleh Angkasa Pura Indonesia. sehingga layanan jasa penerbangan dan jasa terkait bandar udara, keselamatan, keamanan dan ketertiban penerbangan pada bandar udara yang sudah diusahakan secara komersial

Sehubungan dengan pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional Minangkabau selama kurang lebih 2 bulan di bagian *aerodrome operational*, berikut merupakan Wilayah atau Unit tugas pelaksanaan *training* :

- *Apron Movement Control (AMC)*
- *Aviation security (AVSEC)*
- *Terminal inspection service (TIS)*
- *Commercial*

#### **4.2 Jadwal dan Kegiatan**

Pelaksanaan dan waktu pelaksanaan *training* dilaksanakan di Bandar Udara Internasional Minangkabau, yang berlokasi di Padang Pariaman, Sumatera Barat. Waktu pelaksanaan terhitung mulai tanggal 06 Januari 2025 sampai 28 Februari 2025 dengan waktu pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) dilaksanakan sesuai jam operasional kantor (*Office Hours*)

Masuk : Senin – Jumat

Pukul : 08.00 – 17.00 WIB

**JADWAL KEGIATAN *ON THE JOB TRAINING* TARUNA POLITEKNIK  
PENERBANGAN SURABAYA DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL  
MINANGKABAU PADANG**

No	Nama	Januari				Februari			
		II	III	IV	V	I	II	III	IV
1.	Muh andy								
2.	Fadila eka								
3.	Jessica A								
4.	Adam makna								
5.	Reyhan fazle								
6.	Sekar harum								

Keterangan:

Avsec	
TIS	
AMC	
KOMERSIL	

Gambar 4.1 Jadwal *On The JobTraining* (OJT)

Pelaksanaan *On The Job Training* dilakukan selama kurang lebih dua bulan terhitung mulai tanggal 06 Januari 2025 sampai dengan 28 Februari 2025 di Bandar Udara Internasional Minangkabau.

#### 4.2.1 Aviation Security (AVSEC)



Gambar 4.2 Aviation Security

*Aviation Security* (AVSEC) adalah unit pelaksana struktural di lingkungan perusahaan yang berada di bawah Bidang Keamanan Penerbangan dan Pelayanan Darurat. Kegiatan dinas pengamanan bandar udara dipimpin oleh *Airport Security Dept. Head* dan dibantu oleh satu orang pelaksana administrasi yang bertugas pada jam kerja staf dan administrasi. Komandan AVSEC, komandan regu dan pelaksana operasi yang bertugas selama 24 jam secara bergilir (*shift*).

a) Tugas Pokok *Aviation security* (AVSEC)

Unit *Aviation Security* (AVSEC) memiliki tugas menyelenggarakan ketertiban, kenyamanan, keamanan, dan keselamatan penerbangan dan juga memastikan tidak adanya barang berbahaya yang terangkut kedalam pesawat yang berpotensi bagi penumpang untuk melakukan tindakan melawan hukum.

b) Fungsi *Aviation Security* (AVSEC)

Untuk melaksanakan tugas tersebut, unit *Aviation Security* (AVSEC) mempunyai fungsi, pelayanan, pengawasan, pemeriksaan, dan pengkoordinasian yang meliputi:

1. Pemeriksaan terhadap seluruh orang, barang, dan kendaraan yang akan memasuki wilayah terbatas di bandar udara;
2. Pengawasan Terhadap Area-area tertentu secara berkala dan terhadap orang, barang dan kendaraan;
3. Pelayanan terhadap pengguna jasa yang membutuhkan bantuan.
4. Pengkoordinasian dengan seluruh unit kerja yang ada di Bandar Udara Internasional Minangkabau.

c) Sarana prasarana

Dalam melaksanakan tugas pengamanan bandar udara, unit *Aviation Security* di Bandar Udara Internasional Minangkabau membagi tugasnya dalam 4 regu dengan kekuatan 23 personil dalam setiap pergantian sketnya.

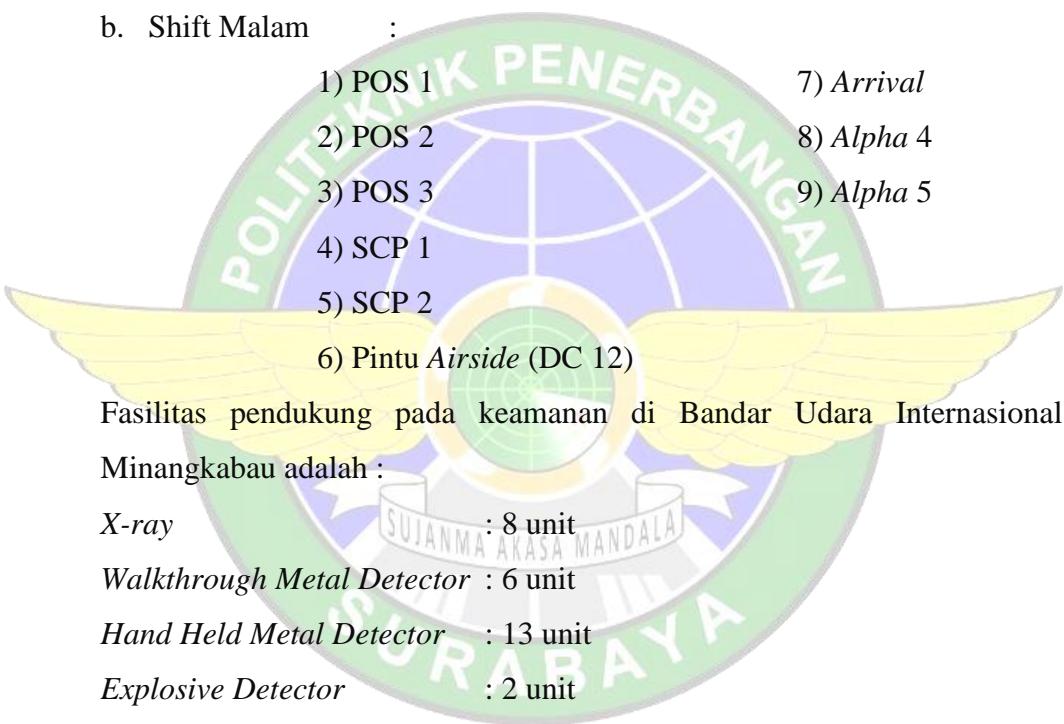
Dengan pembagian setiap regunya sebagai berikut:

- a. *Chief* : 1 orang
- b. *Assisten chief* : 1 orang
- c. *Shift pagi* : 23 orang (08.00 s/d 20.00 WIB)
- d. *Shift malam* : 23 orang (20.00 s/d 08.00 WIB)

Dengan pembagian posisi tiap personil AVSEC sebagai berikut

a. *Shift Pagi* :

- |                             |                   |
|-----------------------------|-------------------|
| 1) POS 1                    | 7) <i>Arrival</i> |
| 2) POS 2                    | 8) <i>Alpha 4</i> |
| 3) POS 3                    | 9) <i>Alpha 5</i> |
| 4) SCP 1                    | 10) Patroli       |
| 5) SCP 2                    | 11) Terminal VIP  |
| 6) Pintu <i>Airside</i> (DC |                   |
| 12)                         |                   |

b. Shift Malam : 

- |                                 |                   |
|---------------------------------|-------------------|
| 1) POS 1                        | 7) <i>Arrival</i> |
| 2) POS 2                        | 8) <i>Alpha 4</i> |
| 3) POS 3                        | 9) <i>Alpha 5</i> |
| 4) SCP 1                        |                   |
| 5) SCP 2                        |                   |
| 6) Pintu <i>Airside</i> (DC 12) |                   |

Fasilitas pendukung pada keamanan di Bandar Udara Internasional Minangkabau adalah :

- X-ray* : 8 unit
- Walkthrough Metal Detector* : 6 unit
- Hand Held Metal Detector* : 13 unit
- Explosive Detector* : 2 unit
- Closed Circuit Television* : 117 unit

#### 4.2.2 Commercial



Gambar 4.3 Komersil

Organisasi kerja unit *Commercial* di Bandar Udara Internasional Minangkabau, yaitu unit pelaksana struktural di lingkungan perusahaan yang berada di bawah *Airport Commercial And Administration Division Head*. Unit *Commercial* hanya berfokus mengembangkan usaha yang dapat melancarkan perencanaan bandar udara. Pada pelaporan data pihak *commercial* melakukan pelaporan kepada *Airport Comercial And Administration Division Head*.

- a) Tugas unit komersil yaitu sebagai berikut :
  - 1) Pencatatan pemasukan bandar udara seperti parkir, PJP2U, PJP4U serta kontrak dengan sebuah perusahaan.
  - 2) Menyerahkan/memposting hasil rekapan pendapatan selama 1 bulan kepada pihak keuangan.
  - 3) Pencatatan pengeluaran bandar udara.
  - 4) Membuat kontrak kerjasama dengan sebuah perusahaan.
  - 5) Pencatatan pendapatan dari penerbangan terjadwal dan tidak terjadwal
- b) Personil unit *Commercial* Bandar Udara Internasional Minangkabau berjumlah 5 orang yang terdiri dari :
  - 1 Orang *Head of Commercial*
  - 2 Orang *Supervisor Commercial*
  - 2 Orang *Staff Commercial*

Dalam melakukan tugasnya unit komersil mengikuti jam kantor (*office hour*) yaitu dimulai dinas pada pukul 08.00 WIB sampai 17.00 WIB selama

5 hari dinas. Dalam hal ini taruna *On The Job Training* selama bertugas di unit *Commercial* melakukan kegiatan pencatatan pendapatan PJP2U dan PJP4U, pencatatan pendapatan tenant perharinya, pengisian token Listrik bagi para *tenant*, pembuatan pas bandar udara, dan melakukan *survey* kuesioner kepada penumpang pengguna jasa penerbangan agar unit *commercial* dapat mengetahui *outlet*, *tenant*, dan fasilitas apa yang dapat meningkatkan pendapatan serta meningkatkan kepuasan penumpang pengguna jasa penerbangan

#### 4.2.3 *Apron Movement Control (AMC)*



Gambar 4.4 *Apron Movement Control*

Unit *Apron Movement Control (AMC)* adalah suatu unit pelaksana struktural di lingkungan perusahaan yang berada dibawah *Airport Airside Facilities Dept.* Kegiatan unit ini dipimpin oleh seorang *Head of Airside Operation* yang bertugas pada jam kantor serta Penanggung jawab personil *Apron Movement Control (AMC)* dan Pelaksana Operasi yang bertugas sesuai shift kerja. Mengacu pada *Standart Operation Procedure (SOP) Apron Movement Control* Bandar udara International Minangkabau, berikut merupakan tugas pokok dan fungsi unit *Apron Movement Control (AMC)*:

a) Tugas Pokok unit *Apron Movement Control (AMC)*

Unit *Apron Movement Control* memiliki tugas sebagai penanggung jawab kegiatan pelayanan operasi penerbangan, pengawasan pergerakan

pesawat udara, lalu lintas kendaraan, orang dan kebersihan di daerah sisi udara serta pencatatan data penerbangan.

b) Fungsi unit *Apron Movement Control* (AMC)

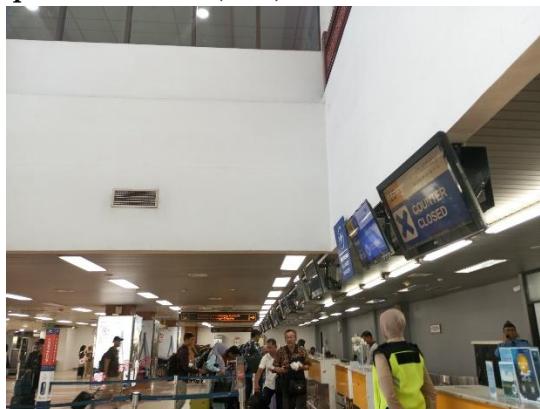
Untuk melaksanakan tugas tersebut unit *Apron Movement Control* (AMC) mempunyai fungsi pengkoordinasian, pelayanan dan pengawasan yang meliputi:

1. Menjamin keselamatan, kecepatan, kelancaran pergerakan kendaraan dan orang serta pengaturan yang tepat dan baik bagi kegiatannya.
2. Mengatur pergerakan pesawat udara dengan tujuan untuk menghindarkan adanya tabrakan antar pesawat udara dan antar pesawat udara dengan *obstacle*.
3. Mengatur masuknya pesawat udara ke *apron* dan mengkoordinasikan pesawat udara yang keluar di *apron*.
4. Menjamin *apron* dalam keadaan siap dan aman untuk digunakan serta bebas dari *Foregein Object Debris* dan sampah.
5. Pelayanan Pemanduan Parkir Pesawat Udara;
6. Pelayanan Pencatatan Data Penerbangan;
7. Pelayanan uji laik kendaraan dan *Ground Support Equipment* yang beroperasi di sisi udara;
8. Pengkoordinasian dan penertiban lalu lintas kendaraan, keamanan dan kebersihan di sisi udara;
9. Pelayanan penyuluhan dan evaluasi terhadap pemohon Tanda Izin Mengemudi.

c) Sarana Prasarana

- a. Komputer dan printer
- b. *Handy Talky*
- c. *Marshalling bet*
- d. *Flash Light*
- e. *Ear Muff*
- f. *Follow Me Car*
- g. Meja dan kursi kerja

#### 4.2.4 Terminal Inspection Service (TIS)



Gambar 4.5 Terminal Inspection Service

Unit kerja *Terminal Inspection Service* (TIS) yang ada di Bandar Udara Internasional Minangkabau merupakan unit pelaksana struktural di lingkungan perusahaan yang berada di bawah *Manager Airport Operation and Services Dept. Head* Bandar Udara Internasional Minangkabau.

##### a) Tugas

Unit *Terminal Inspection Service* (TIS) ini memiliki tugas melakukan pengawasan dan memastikan semua fasilitas yang ada di terminal penumpang berfungsi dengan baik dan layak pakai, pengawasan yang dilakukan ini mengacu pada peraturan menteri dan menjadi dasar pelaksanaan tugas *Terminal Inspection Service* (TIS) yaitu PM 178 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara dan *Standart Operation Procedure* unit *Terminal Inspection Services*.

##### b) Fungsi

Untuk dapat melaksanakan tugas yang sudah dijelaskan sebelumnya, unit *Terminal Inspection Service* (TIS) mempunyai fungsi seperti pelayanan dan pengawasan yang meliputi:

- 1) Pelayanan terhadap pengguna jasa yang membutuhkan bantuan ataupun belum memahami alur dari pos *check-in* sampai ke pesawat udara;
- 2) Pengawasan terhadap kebersihan yang ada di daerah terminal penumpang; dan

- 3) Pengawasan terhadap seluruh petugas dan kelancaran operasional yang ada di terminal serta pengatur penggunaan *trolley* dan porter.
- c) Sarana dan Prasarana

Dalam melaksanakan tugas pengawasan fasilitas di bandar udara unit *Terminal Inspection Service* (TIS) memiliki personil sebanyak 6 yang terdiri:

- a. *Departement Head* : 1 Orang
- b. *Supervisor* : 2 Orang
- c. *Staff* : 4 Orang

Jadwal dinas per harinya diatur oleh *Departement Head* yang sudah sesuai dimana personil organik dinas selama 2 hari dan mendapat libur 2 hari begitu seterusnya. Fasilitas pendukung yang ada pada unit *Terminal Inspection Service* (TIS) seperti, *Closed Circuit Television* (CCTV), *Air Conditioner* (AC), *Television*, *Job Facility Equipment*.

### 4.3 Permasalahan



Gambar 4. 6 Signage Transit

Setelah melaksanakan kegiatan *On The Job Training* (OJT) di Bandara Internasional Minangkabau selama dua bulan, ada permasalahan yang penulis temukan di lapangan yang dapat mengganggu kegiatan operasional dalam memberikan pelayanan yang optimal di Bandara Internasional Minangkabau. Penulis mendapatkan bahwa penempatan *signage transit* di Bandara Internasional

Minangkabau yang terletak di lokasi yang tidak strategis. *Signage* ini memiliki peran penting untuk para penumpang dalam membantu menavigasi atau memberi petunjuk arah yang ada di bandara. *Signage* yang diposisikan tidak optimal ini menyebabkan sulit dilihat atau diakses oleh pengguna. Terutama bagi mereka yang baru pertama kali mengunjungi bandara atau yang tidak familiar dengan tata letak terminal. *Signage* yang tidak terlihat jelas atau terletak jauh kurang strategis mengakibatkan penumpang kehilangan arah atau keterlambatan dalam proses lainnya.

Selain itu penempatan *signage* yang tidak mempertimbangkan alur pergerakan penumpang dapat menghambat pengalaman perjalanan secara keseluruhan. Oleh karena itu, laporan ini bertujuan untuk mengevaluasi efektivitas penempatan *signage transit* di Bandara Internasional Minangkabau, dengan fokus pada identifikasi lokasi-lokasi yang kurang strategis dan dampaknya terhadap navigasi penumpang.

#### 4.4 Penyelesaian

Untuk mengatasi permasalahan penempatan *signage transit* yang tidak strategis di Bandara Internasional Minangkabau, beberapa langkah penyelesaian dapat diusulkan. Pertama, dilakukan evaluasi menyeluruh terhadap lokasi-lokasi *signage* yang ada saat ini. Tim evaluasi dapat melakukan survei lapangan untuk mengidentifikasi titik-titik di mana *signage* tidak terlihat jelas atau sulit diakses oleh penumpang. Kedua, memperbesar penggunaan huruf yang cukup besar, kontras warna yang baik *signage transit* tersebut sehingga dapat terlihat oleh para penumpang yang melakukan *transit*. Ketiga, mempertimbangkan keterangan cahaya dari *signage* dan *billboard* yang cahayanya saling memantulkan satu sama lain.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1 Kesimpulan**

##### **5.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab IV**

Selama melaksanakan kegiatan *On The Job Training* (OJT) di PT Angkasa Pura Indonesia Kantor Cabang Bandar Udara Internasional Minangkabau, kami menemukan beberapa permasalahan yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya agar dapat dijadikan evaluasi bagi PT Angkasa Pura Indonesia Kantor Cabang Bandar Udara Internasional Minangkabau untuk meningkatkan pengevaluasian oleh penempatan *signage* yang berada di area bandara. Penulis menyadari adanya kekurangan dalam penyusunan laporan *On The Job Training* (OJT) ini dan mengharapkan kritik dan saran yang dapat membangun bagi kesempurnaan laporan ini. Semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi para pembaca di masa yang akan datang.

##### **5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan *On The Job Training***

*On The Job Training* merupakan suatu kegiatan Tridarma Perguruan Tinggi (Pendidikan, Penelitian dan Pengabdian) untuk lebih mengenal dan menambah wawasan dan ruang lingkup pekerjaan sesuai bidangnya, disamping itu mendorong taruna untuk menjadi individu yang kompeten dan mampu bersaing karena mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional. Diharapkan juga taruna/I yang melaksanakan dapat menerapkan ilmu yang telah didapat selama proses pendidikan di Politeknik Penerbangan Surabaya sehingga mendapatkan gambar dunia kerja.

Penulis sudah sangat terbantu dengan pelaksanaan kegiatan *On The Job Training* (OJT) ini karena baik assistant manager hingga personil di Bandar Udara Internasional Minangkabau sangat tanggap terhadap pertanyaan dan memberikan penjelasan mengenai permasalahan seputar pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) hingga untuk tugas akhir, pengoperasian dilapangan dan pemaparan yang diberikan cukup sesuai dengan pelajaran yang kami dapat di kelas, Sehingga penulis sangat terbantu dalam proses pelaksanaan dilapangan. Para Pegawai dan Staf sangat

membantu untuk mengetahui dan mempelajari seluk beluk tentang *Aviation Security* (AVSEC), *Apron Movement control* (AMC), *Terminal Inspection Service* (TIS), dan *Commercial*.

## 5.2 Saran

Dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) yang berlangsung selama kurang lebih dua bulan di beberapa unit operasional Bandar Udara Internasional Minangkabau penulis memiliki beberapa masukan yang diharapkan apabila diterapkan bisa membantu perkembangan bandar udara baik untuk SDM maupun pengoperasian dilapangan. Saran dari penulis antara lain :

### 5.2.1 Saran Untuk Bandar Udara Internasional Minangkabau

Melalui laporan *On The Job Training* (OJT), masukan terkait permasalahan di proses operasi, fasilitas serta optimalisasi yang telah dijabarkan dalam bab empat untuk bisa segera ditindak lanjuti dengan harapan keamanan dan keselamatan penerbangan bisa tercapai, kenyamanan calon penumpang dan penumpang bisa lebih baik dan personil operasi bisa terbantu.

Penulis juga berharap agar Bandar Udara Internasional Minangkabau bisa lebih memperhatikan kenyamanan calon penumpang melalui survei dan pengawasan secara rutin agar lebih mengetahui kebutuhan dan mempertimbangkan faktor pendukung lainnya selama beraktifitas di bandar udara.

### 5.2.2 Saran Untuk Prodi Manajemen Transportasi Udara

1. Diharapkan program studi bisa lebih memperhatikan dan melakukan penyusunan jadwal yang lebih baik serta mempertimbangkan terlebih lagi pada saat kedatangan taruna/i ke bandar udara pelaksanaan *On The Job Training* (OJT).
2. Dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) diharapkan bisa lebih lama sehingga bisa untuk memperdalam ilmu yang di dapatkan dari permasalahan di lapangan, sehingga durasi pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) dan pendalaman materi setiap unit bisa lebih matang lagi
3. Melakukan pelatihan sebelum pelaksanaan *training* agar taruna/i lebih siap pada saat pelaksanaan *training* berlangsung.

## DAFTAR PUSTAKA

- Fahrezi, M. F., Tinggi, S., Kedirgantaraan, T., Terminal, P., & Domestik, K. (2024). *ANALISIS KEAMANAN PENERBANGAN AKTIVITAS TRANSIT DI TERMINAL KEDATANGAN DOMESTIK IA PASCA PENGEMBANGAN BANDAR UDARA*. 116, 116–126.
- Mulyana, A., & Aria, M. (2015). Perancangan Digital *Signage* Sebagai Papan Informasi Digital. *Majalah Ilmiah UNIKOM*, 13(2), 111–118.  
<https://doi.org/10.34010/miu.v13i2.118>
- Pohan. (2016). *Pohan 2016*. 13–65.
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. (n.d.). Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan. *Undang Undang No 1 Tahun 2009*, 33(peraturan).



## LAMPIRAN

