

**EVALUASI KETERSEDIAAN FASILITAS *TROLLEY* PADA
BANDAR UDARA TJILIK RIWUT PALANGKA RAYA
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 6 Januari 2024 – 28 Februari 2025**



Disusun Oleh:

GEMA WAHYU PATRIYA
NIT. 30622037

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

**EVALUASI KETERSEDIAAN FASILITAS *TROLLEY* PADA
BANDAR UDARA TJILIK RIWUT PALANGKA RAYA
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)**

Tanggal 6 Januari 2024 – 28 Februari 2025



Disusun Oleh:

GEMA WAHYU PATRIYA
NIT. 30622037

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2025**

LEMBAR PERSETUJUAN

EVALUASI KETERSEDIAAN FASILITAS *TROLLEY* PADA BANDAR UDARA TJILIK RIWUT PALANGKA RAYA

Disusun Oleh :

GEMA WAHYU PATRIYA

NIT. 30622037

Program Studi D3 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 :

Supervisor / OJTI



ALDO AGUSTIAN
NIK. 20244489

Dosen Pembimbing



DWIYANTO, ST., M.Pd.
NIP. 19690420 199103 1 004

Mengetahui,

Pgs. General Manager



MAULID SAKTI
NIK. 20241260

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On the Job Training* telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 26 bulan Februari Tahun 2025 dan telah dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*

Tim Penguji,

Ketua



ALDO AGUSTIAN
NIK. 20244489

Sekretaris



ZAKI HAMIZAN
NIK. 20247907

Anggota



DWI NANTO, ST, M.Pd
NIP. 19690420 199103 1 004

Mengetahui,
Ketua Program Studi



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

KATA PENGANTAR


Puji dan syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan Rahmat dan hidayat-Nya, sehingga penulis dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) yang mulai dilaksanakan mulai pada tanggal 6 Januari 2025 sampai dengan 28 Februari 2025 di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya. Dengan dilaksanakannya *On the Job Training* (OJT), taruna/mahasiswa diharapkan mampu mencapai tujuan yang diinginkan. Diantaranya taruna/mahasiswa mampu mengenal dunia kerja dan mampu menerapkan materi yang dipelajari di kampus dan dapat diterapkan di dunia kerja, mampu menerapkan materi dan praktek yang sesungguhnya serta dapat menambah wawasan ilmu 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 terima kasih yang sebesar-besarnya, kepada :

1. Orang tua serta segenap keluarga yang telah memberikan dukungan motivasi baik secara moril ataupun materil kepada saya sehingga dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) dengan maksimal;
2. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya;
3. Bapak M. Adiwiyatno selaku *General Manager* beserta seluruh jajaran yang telah memberikan izin kepada penulis untuk melaksanakan *On the Job Training* (OJT) di PT. Angkasa Pura Indonesia Kantor Cabang Region VI Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya;
4. Bapak Dwiyanto, ST.,M.Pd selaku Dosen Pembimbing yang telah memonitor serta membimbing kami selama melaksanakan *On the Job Training*.
5. Bapak/Ibu Dosen Penguji yang telah memberikan kritik dan saran yang membangun dalam penyusunan Laporan *On the Job Training* ini;

6. Bapak Aldo Agustian selaku *supervisor / On the Job Training Instructure* (OJTI) yang membimbing dan memberikan evaluasi saat melaksanakan *On the Job Training* di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya;
7. Para Dosen, Instruktur, dan Pengasuh Taruna/Mahasiswa Politeknik Penerbangan Surabaya;
8. Para pendamping kegiatan *On The Job Training* (OJT) di unit *Aviation Security, Apron Movement Control, Terminal Inspection Service* dan komersil;
9. Teman – teman *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Tjilik Riwut; Semua pihak yang tidak dapat penulis tuliskan satu persatu yang telah membantu secara sukarela segala keperluan penulis selama mengikuti kegiatan *On The Job Training* (OJT) dan selama membuat laporan ini.
10. 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 manfaat bagi kita semua.

Palangkaraya, 25 Februari 2025



Gema Wahyu Patriya

DAFTAR ISI

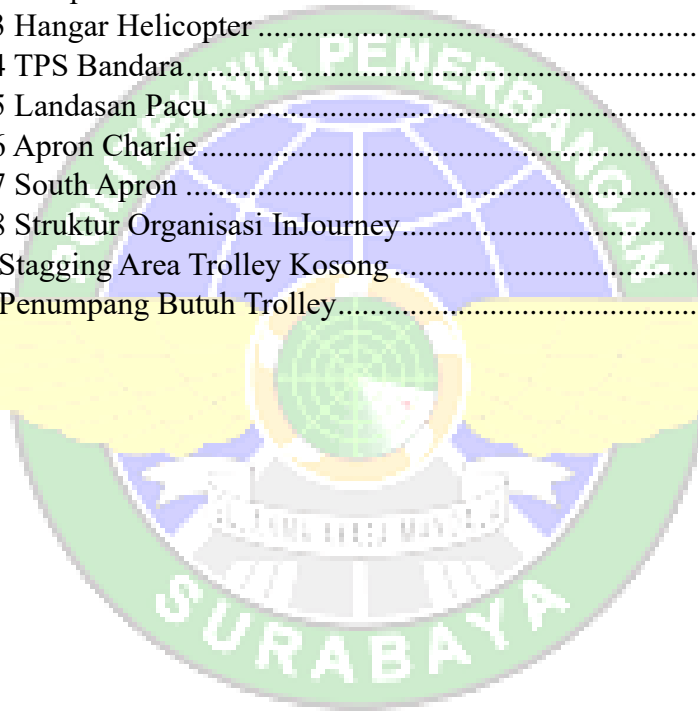
HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR LAMPIRAN	x
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Maksud dan Manfaat <i>On the Job Training</i> (OJT)	2
1.2.1 Maksud <i>On the Job Training</i> (OJT)	2
1.2.2 Manfaat <i>On the Job Training</i> (OJT)	3
BAB 2 PROFIL LOKASI OJT	5
2.1 Sejarah Singkat.....	5
2.1.1 Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU)	5
2.1.2 PT Angkasa Pura Indonesia	7
2.2 Data Umum	8
2.2.1 Fasilitas <i>Landside</i>	9
2.2.2 Fasilitas <i>Airside</i>	22
2.3 Struktur Organisasi.....	27
BAB 3 TINJAUAN TEORI.....	33
3.1 Bandar Udara.....	33
3.2 PM 41 Tahun 2023	34
BAB 4 PELAKSANAAN OJT	38
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On the Job Training</i> (OJT).....	38
4.1.1 Wilayah Kerja	39
4.1.2 Standar Prosedur Pelayanan.....	39
4.2 Jadwal.....	44
4.3 Permasalahan.....	45
4.4 Penyelesaian Masalah.....	51
4.4.1 Kerja Sama Antar Cabang.....	51
4.4.2 Optimalisasi Pengelolaan dan Rotasi <i>Trolley</i>	52
4.4.3 Pengadaan <i>Trolley</i> Tambahan Secara Bertahap.....	53
BAB 5 PENUTUP.....	54
5.1 Saran	54
5.1.1 Penambahan Jumlah <i>Trolley</i> Sesuai Standar PWS	54
5.1.2 Optimalisasi Manajemen dan Distribusi <i>Trolley</i>	54
5.1.3 Menjalin Kerja Sama dengan Bandara Lain	55
5.1.4 Meningkatkan Kesadaran Penumpang.....	55
5.1.5 Evaluasi dan Monitoring Berkala.....	55
5.2 Kesimpulan.....	56

DAFTAR PUSTAKA.....	57
LAMPIRAN.....	57



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Terminal Lama	6
Gambar 2. 2 Terminal Baru.....	8
Gambar 2. 3 Tjilik Riwut Tower	12
Gambar 2. 4 Gedung Kantor	13
Gambar 2. 5 Gedung Komersil	14
Gambar 2. 6 Gedung IAS.....	14
Gambar 2. 7 Gedung Inventaris	15
Gambar 2. 8 Kantor Sekar Pura	16
Gambar 2. 9 Mushola Kantor.....	16
Gambar 2. 10 Gedung PKP-PK	17
Gambar 2. 11 Gedung BMKG	18
Gambar 2. 12 Tempat Parkir Terminal.....	19
Gambar 2. 13 Hangar Helicopter	20
Gambar 2. 14 TPS Bandara.....	21
Gambar 2. 15 Landasan Pacu.....	23
Gambar 2. 16 Apron Charlie	25
Gambar 2. 17 South Apron	26
Gambar 2. 18 Struktur Organisasi InJourney.....	28
Gambar 4. 1 Staggering Area Trolley Kosong.....	47
Gambar 4. 2 Penumpang Butuh Trolley.....	47



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data Fasilitas Bandara.....	10
Tabel 2. 2 Runway Spesification.....	24
Tabel 3. 1 Koefisien PWS	35
Tabel 4. 1 Jadwal Pelaksanaan OJT	45
Tabel 4. 2 Data Penumpang Perbulan 2024	48
Tabel 4. 3 Data PWS Harian Desember	49
Tabel 4. 4 Data Penumpang Perjam 22 Desember	50



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran A. Dokumentasi Pelaksanaan OJT.....	57
Lampiran B. Sertifikat Pelaksanaan OJT	59



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi udara memiliki peranan yang sangat vital dalam mendukung mobilitas masyarakat modern, khususnya di Indonesia yang merupakan negara kepulauan. Dengan bertambahnya kebutuhan transportasi udara, pertumbuhan infrastruktur kebandarudaraan menjadi prioritas untuk memenuhi tuntutan operasional penerbangan yang aman, nyaman, dan efisien. Salah satu elemen penting dalam memastikan kualitas pelayanan di bandara adalah kemampuan sumber daya manusia yang kompeten dan terampil, yang diperoleh melalui pelatihan langsung di dunia kerja, seperti program *On the Job Training* (OJT).

Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan Unit Pelaksana Teknis (UPT) Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan. Politeknik Penerbangan Surabaya mewajibkan para taruna/mahasiswa untuk melaksanakan OJT sebagai bagian dari kurikulum. Program ini bertujuan untuk menjembatani teori yang diajarkan di kelas dengan praktik nyata di lapangan, sehingga taruna/mahasiswa mampu memahami dan menerapkan pengetahuan secara komprehensif.

Nilai tambah Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya sebagai lokasi pelaksanaan OJT adalah dengan melihat posisinya yang strategis sebagai salah satu bandara terbesar di Kalimantan Tengah. Bandara ini tidak hanya melayani penerbangan domestik, tetapi juga memiliki peran penting dalam mendukung aktivitas ekonomi dan sosial masyarakat setempat. Dengan berbagai unit kerja seperti *Aviation Security* (Avsec), *Apron Movement Control* (AMC), *Terminal Inspection Service* (TIS), dan Komersial. Bandara ini memberikan peluang dan fasilitas belajar yang luas dan menyeluruh bagi para taruna/mahasiswa. Pimpinan beserta jajaran dari Bandara Tjilik Riwut Palangkaraya juga sangat mendukung pelaksanaan OJT.

Salah satu aspek pelayanan yang menjadi perhatian utama dalam pelaksanaan OJT adalah ketersediaan fasilitas penunjang di bandara, khususnya *trolley* yang digunakan untuk membantu penumpang membawa barang bawaan. Berdasarkan PM 41 Tahun 2023 ketersediaan *trolley* diatur jumlahnya sebagai fasilitas yang mendukung kenyamanan dan kelancaran aktivitas penumpang di terminal. Namun, penulis menemukan adanya permasalahan terkait kurangnya jumlah *trolley* di Bandara Tjilik Riwut. Hal ini dapat mempengaruhi kualitas pelayanan kepada pengguna jasa dan kenyamanan penumpang secara keseluruhan

Permasalahan ini juga memberikan peluang bagi taruna/mahasiswa untuk mengeksplorasi solusi yang dapat diterapkan, seperti pengelolaan inventaris yang lebih baik, pengadaan tambahan fasilitas, atau penerapan sistem peminjaman *trolley* yang lebih efisien. Dengan menghadapi tantangan ini, taruna/mahasiswa diharapkan dapat mengembangkan kemampuan analitis dan solusi praktis yang relevan untuk dunia kerja di bidang penerbangan.

Dengan latar belakang tersebut, program OJT diharapkan mampu mencetak lulusan yang tidak hanya memiliki kompetensi teknis, tetapi juga etos kerja yang tinggi. Taruna/Mahasiswa diharapkan dapat menjadi insan perhubungan yang handal, profesional, dan siap bersaing di industri penerbangan nasional maupun internasional.

1.2 Maksud dan Manfaat *On the Job Training* (OJT)

1.2.1 Maksud *On the Job Training* (OJT)

Menurut dari pedoman OJT MTU V3 (2018), maksud dari pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya antara lain:

1. Mengalami langsung situasi dan proses kerja di lokasi *On The Job Training* (OJT).
2. Mengaplikasikan serta meningkatkan kemampuan dan keterampilan yang telah diperoleh selama pendidikan di program studi.

3. Mengembangkan sikap disiplin dan rasa tanggung jawab dalam menjalankan tugas.
4. Memperluas wawasan sebagai persiapan menjadi tenaga kerja profesional di industri penerbangan.
5. Memahami manajemen serta budaya kerja yang diterapkan dalam lingkungan industri penerbangan.
6. Mendapatkan masukan dari pihak industri penerbangan untuk mendukung penyempurnaan kurikulum program studi.

Pelaksanaan On The Job Training (OJT) di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya tidak hanya untuk mempelajari dan melaksanakan tugas-tugas sesuai dengan materi yang diajarkan di unit-unit kerja seperti *Terminal Inspection Service* (TIS), *Komersial*, *Aviation Security* (Avsec), dan *Apron Movement Control* (AMC). Namun, pelaksanaan OJT juga bertujuan untuk mengidentifikasi kendala atau aspek yang memerlukan perbaikan di lingkungan kerja, serta mencari solusi terbaik untuk meningkatkan kualitas pelayanan di bandara. Dengan demikian, taruna/mahasiswa tidak hanya memahami teori dan praktik, tetapi juga dapat memberikan kontribusi nyata melalui analisis dan pemecahan masalah yang relevan.

1.2.2 Manfaat *On the Job Training* (OJT)

Pelaksanaan OJT memberikan manfaat baik bagi taruna, UPT Politeknik Penerbangan Surabaya, maupun pihak Bandara Tjilik Riwut, antara lain:

1. Bagi Taruna:
 - a) Memperoleh pengalaman langsung dalam dunia kerja yang sesuai dengan bidang studi.
 - b) Meningkatkan kemampuan berpikir kritis dan pemecahan masalah terkait fasilitas dan operasional bandara.
 - c) Mengembangkan keterampilan komunikasi dan kerjasama tim dalam lingkungan kerja profesional.

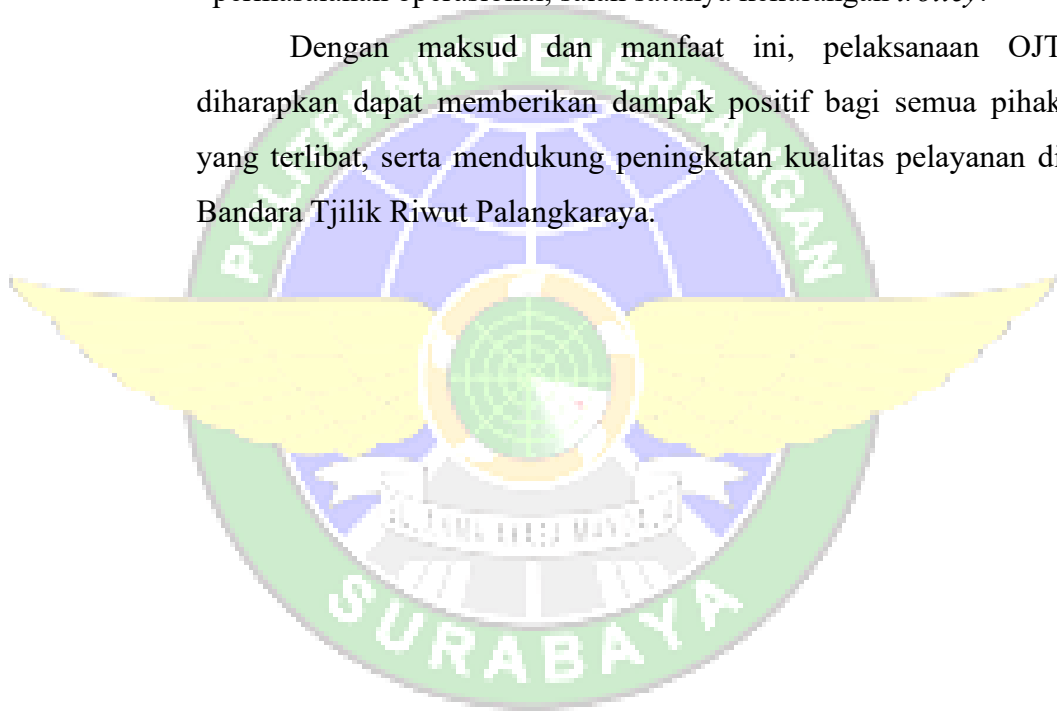
2. Bagi Institusi Pendidikan:

- a) Menjalin hubungan kerjasama yang erat dengan industri penerbangan, khususnya praktisi lapangan atau pengelola bandara.
- b) Memberikan wawasan lapangan kepada taruna untuk mendukung pengembangan kurikulum yang lebih relevan.

3. Bagi Pihak Bandara:

- a) Menjalin hubungan kerjasama dengan kontribusi taruna dalam membantu tugas-tugas operasional selama pelaksanaan OJT.
- b) Mendapatkan saran dan solusi dari perspektif taruna terkait permasalahan operasional, salah satunya kekurangan *trolley*.

Dengan maksud dan manfaat ini, pelaksanaan OJT diharapkan dapat memberikan dampak positif bagi semua pihak yang terlibat, serta mendukung peningkatan kualitas pelayanan di Bandara Tjilik Riwut Palangkaraya.



BAB 2

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat

Bandar Udara Tjilik Riwut awalnya merupakan Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) yang dikelola langsung oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Seiring perkembangan dan peningkatan status bandara, pengelolaannya diserahkan kepada PT Angkasa Pura II (Persero) yang bertanggung jawab atas pengelolaan bandara-bandar udara utama di Indonesia. Kemudian, pada transformasi terbaru, PT Angkasa Pura II berubah nama menjadi *InJourney Airports*, sebuah perusahaan *Holding* BUMN yang mengintegrasikan sektor pariwisata dan pengelolaan bandara untuk mendukung pertumbuhan industri penerbangan dan pariwisata nasional.

2.1.1 Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU)

Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) adalah bagian dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan yang bertugas melaksanakan pelayanan jasa penerbangan dan layanan terkait di bandar udara yang belum dikelola secara komersial (UU No 1 Th 2009, 2009). Tugas utama UPBU meliputi aspek keselamatan, keamanan, dan ketertiban penerbangan, dengan fokus pada penyelenggaraan bandara yang masih dalam tahap pengembangan atau belum diusahakan oleh pihak swasta atau badan usaha negara.

Berdasarkan Peraturan baru terkait organisasi dan tata kerja Kantor UPBU, jumlah UPBU di Indonesia mencapai 150 kantor, yang terbagi menjadi 16 Satuan Pelayanan Bandar Udara. UPBU juga dikelompokkan ke dalam empat kelas berdasarkan kapasitas, fasilitas, dan tingkat pelayanannya, yaitu:

1. Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I Utama.
2. Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas I.
3. Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II.
4. Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas III.

(PM 39 Tahun 2014, t.t.)

Klasifikasi ini mencerminkan peran strategis UPBU dalam mendukung kebutuhan transportasi udara di wilayah yang belum tersentuh oleh pengelolaan komersial, sekaligus menjadi dasar dalam peningkatan kapasitas dan pengelolaan bandara di masa mendatang.



Gambar 2. 1 Terminal Lama

Bandara ini berawal dengan nama Pelabuhan Udara Panarung, yang didirikan pada tanggal 1 Mei 1958. Peresmiannya dilakukan oleh Residen Kalimantan Tengah, Bapak Tjilik Riwut. Pada masa itu, Pelabuhan Udara Panarung dapat digunakan untuk pendaratan pesawat jenis Twin Otter milik TNI Angkatan Udara.

Pada 24 September 1973, pengelolaan Pelabuhan Udara Panarung diserahkan dari Pemerintah Daerah Kalimantan Tengah kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Departemen Perhubungan Republik Indonesia. Dengan serah terima ini, tanggung jawab pengelolaan beralih sepenuhnya kepada pemerintah pusat. Selanjutnya, Menteri Perhubungan, Prof. Dr. Emil Salim, menetapkan Pelabuhan Udara Panarung sebagai pelabuhan udara domestik dengan fasilitas untuk pesawat jenis Fokker 27 (Rahimudin & Eri Suryanti, 2023).

Pada peringatan Hari Pahlawan Nasional, tanggal 10 November 1988, nama Pelabuhan Udara Panarung resmi diubah menjadi Bandar Udara Tjilik Riwut. Perubahan ini dilakukan untuk menghormati Marsekal Pertama TNI

(HOR) (Purn.) Anakletus Tjilik Riwut, mantan Gubernur Kalimantan Tengah sekaligus seorang Pahlawan Nasional. Keputusan ini dituangkan dalam Keputusan Presiden Republik Indonesia No. 108/TK/1988 pada 6 November 1988. Penandatanganan prasasti dan penggantian nama dilakukan oleh Menteri Perhubungan Republik Indonesia, Bapak Ir. Azwar Anas.(Ginting Hutabarat, 2019)

2.1.2 PT Angkasa Pura Indonesia

Angkasa Pura didirikan oleh Pemerintah Indonesia pada tahun 1962 dengan nama awal Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura Kemayoran. Kemudian, pada 20 Februari 1964, PN Angkasa Pura Kemayoran secara resmi mengambil alih aset dan operasional Bandara Kemayoran dari Kementerian Perhubungan, sekaligus diberi mandat untuk mengelola bandara di wilayah tengah dan timur Indonesia (InJourney Airports, 2024).

Selanjutnya, pada tahun 1984, Pemerintah mendirikan Perusahaan Umum (Perum) Bandar Udara Jakarta Cengkareng untuk mengelola Bandara Soekarno-Hatta. Dua tahun kemudian, nama perusahaan ini diubah menjadi Perum Angkasa Pura II, sementara Perum Angkasa Pura yang sudah ada sebelumnya diubah menjadi Perum Angkasa Pura I dengan tanggung jawab mengelola bandara di wilayah timur Indonesia.

Seiring dengan perkembangan kebutuhan akan efisiensi dan konektivitas udara yang lebih baik, pada 6 September 2024, PT Angkasa Pura Indonesia dibentuk di bawah naungan *InJourney*. Perusahaan ini bertujuan untuk meningkatkan pengelolaan bandara di seluruh Indonesia, mendukung pertumbuhan pariwisata, mempercepat logistik udara, serta menciptakan sinergi yang lebih efektif dalam pelayanan kebandarudaraan.

Saat ini, *InJourney Airports* mengelola 37 bandara yang tersebar di wilayah barat, tengah, dan timur Indonesia, menjadikannya salah satu pengelola bandara terbesar di dunia dengan peringkat kelima. Dengan visi yang besar. Salah satu bandara yang di kelola oleh *InJourney Airports* adalah Bandara Tjilik Riwut Palangkaraya.

PT Angkasa Pura Indonesia yang sebelum *merger* memiliki nama PT Angkasa Pura II mengelola Bandara Tjilik Riwut, Kalimantan Tengah, secara bertahap mulai 1 Januari 2019. Penyerahan pengelolaan ini untuk meningkatkan pelayanan kepada pengguna jasa penerbangan, serta dapat berkontribusi dalam mendorong pertumbuhan perekonomian daerah serta nasional dengan mengotimalkan potensi daerah-daerah di wilayah Kalimantan Tengah. Dimulainya serah terima pengelolaan ini merupakan tindak lanjut atas ditandatanganinya Perjanjian Kerja Sama Pemanfaatan (KSP) Barang Milik Negara pada Unit Penyelenggara Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya antara Ditjen Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan dan PT Angkasa Pura II pada 19 Desember 2018. (Ilyas Istianur Praditya, 2019).



Gambar 2. 2 Terminal Baru

2.2 Data Umum

Adapun data umum yang dimiliki oleh Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya mencakup berbagai informasi penting yang meliputi lokasi, sejarah pendirian, kapasitas operasional, fasilitas yang tersedia, statistik penerbangan, serta pengelolaan dan pengembangan bandara tersebut. Data ini disusun untuk memberikan pemahaman yang menyeluruh mengenai peran dan kontribusi bandara sebagai salah satu infrastruktur utama di Kalimantan Tengah. Berikut data umum dari Bandara Tjilik Riwut Palangkaraya :

1. Nama Bandara : BANDAR UDARA TJILIK RIWUT
PALANGKARAYA
2. Lokasi : PALANGKARAYA, KALIMANTAN
TENGAH
3. Status : Bandara Domestik
4. Koordinat ARP *Aerodrome*
 - *Latitude* : 02°13'36"S
 - *Longitude* : 113°56'39"E
5. Penyelenggara : PT Angkasa Pura Indonesia
6. Dimensi *Runway* : 2500 m x 45 m
7. Panjang *Runway*
 - Runway 16* : -TORA : 2500M
- TODA : 2650 M
- ASDA : 2500 M
- LDA : 2500 M
 - Runway 34* : -TORA : 2500M
- TODA : 2650 M
- ASDA : 2500 M
- LDA : 2500 M
8. Kategori PKP-PK : Kategori 7
9. *Operating Hour* : 06.00 WIB - 17.30 WIB
10. Kode IATA : PKY
11. Kode ICAO : WAGG

2.2.1 Fasilitas *Landside*

Landside atau sisi darat merupakan wilayah pada bandara yang mencakup area luar zona keamanan dan lebih mudah diakses oleh umum. Area ini mencakup fasilitas seperti tempat parkir kendaraan, area *drop-off* dan *pick-up*, lobi terminal, serta konter *check-in*. *Landside* menjadi lokasi awal bagi penumpang untuk melakukan proses keberangkatan dan tempat akhir setelah kedatangan.

Fasilitas *landside* berdasarkan PM 20 Tahun 2014 mencakup bangunan terminal penumpang, terminal kargo, menara pengatur lalu lintas penerbangan (*control tower*), serta bangunan operasional penerbangan yang mendukung aktivitas penerbangan. Selain itu, terdapat akses jalan masuk (*access road*), area parkir kendaraan bermotor, dan depo pengisian bahan bakar pesawat udara. Fasilitas lainnya termasuk hanggar untuk perawatan pesawat, bangunan administrasi perkantoran, marka dan rambu yang mendukung navigasi di bandara, serta fasilitas pengolahan limbah untuk menjaga kebersihan dan lingkungan sekitar.

Pada Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya ini fasilitas terminal yang tersedia antara lain:

1. Terminal

Terminal merupakan sebuah struktur pada bandara yang berfungsi sebagai tempat penumpang berpindah dari transportasi darat ke transportasi udara melalui fasilitas yang memungkinkan mereka untuk naik dan turun dari pesawat. Terminal penulis bagi menjadi tiga bagian yaitu terminal penumpang, terminal kargo, dan terminal VIP.

Data mengenai fasilitas diperoleh penulis selama pelaksanaan On the Job Training (OJT) melalui berbagai metode, seperti wawancara dengan pegawai pada unit kerja terkait, pengamatan langsung di lapangan, serta analisis dokumen pendukung yang relevan. Disini penulis mengambil data pada saat melaksanakan OJT pada unit *Terminal Inspection Service* (TIS) sehingga ditemukan hasil sebagai berikut:

Tabel 2. 1 Data Fasilitas Bandara

KETERANGAN	UKURAN
Luas Terminal Domestik	29.134 m ²
Kapasitas Ideal Terminal Domestik	14 m ² /Pax
Luas area utilitas	23.307 m ²
Luas area komersial domestik	4.260 m ²

Jumlah <i>counter check-in</i> domestik	20 <i>Counter</i>
Luas area check-in counter domestik	1.076,9 m ²
Luas ruang tunggu keberangkatan	3.164 m ²
Luas area pengambilan bagasi	1076,9 m ²
Luas area parkir kendaraan	20.520m ²
Jumlah kursi ruang tunggu keberangkatan	330 Kursi
Jumlah <i>trolley</i>	153 <i>Trolley</i>
Jumlah <i>conveyor baggage claim</i> domestik	2 <i>Conveyor</i>
Jumlah garbarata	3 Unit

2. *ATC Tower*

Menara Pengatur Lalu Lintas Udara (*Air Traffic Control Tower*) adalah fasilitas di bandara yang digunakan oleh petugas pemandu lalu lintas udara untuk memantau, mengarahkan, dan mengawasi pergerakan pesawat selama lepas landas, pendaratan, serta saat berada di area pergerakan bandara (Ricardianto & Charles An, t.t.).

Menara ATC (*Air Traffic Control*) merupakan fasilitas vital di bandara yang dikelola oleh Perusahaan Umum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia (Perum LPPNPI). Lembaga ini dikenal dengan nama AirNav Indonesia, yang bertanggung jawab untuk mengatur, mengawasi, dan memastikan kelancaran serta keselamatan lalu lintas udara di wilayah Indonesia. AirNav Indonesia juga bertugas menyediakan layanan navigasi penerbangan, baik untuk

pesawat yang beroperasi di wilayah udara domestik maupun internasional. Berikut contoh gambar dari menara ATC :



Gambar 2. 3 Tjilik Riwut Tower

Menara pengawas lalu lintas udara (Air Traffic Control Tower/ATC) di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya merupakan salah satu fasilitas vital yang mendukung kelancaran operasional penerbangan. Menara ATC ini dibangun dengan material beton berkualitas tinggi yang menjamin kekuatan dan stabilitas struktur. Kondisi menara saat ini dalam keadaan baik, dengan perawatan yang dilakukan secara berkala untuk memastikan keandalannya dalam memberikan pelayanan navigasi udara. Dengan desain yang kokoh, menara ini mampu menahan berbagai kondisi cuaca ekstrem, sehingga mendukung keselamatan dan efisiensi pengelolaan lalu lintas udara di kawasan tersebut. Keberadaan menara ATC yang andal ini menjadi bagian

penting dari komitmen Bandara Tjilik Riwut dalam memberikan pelayanan penerbangan yang aman dan profesional.

3. Kantor Administrasi

Kantor administrasi di Bandar Udara Tjilik Riwut merupakan fasilitas utama yang mendukung berbagai kegiatan operasional administratif bandara. Area ini terdiri dari beberapa bangunan yang memiliki fungsi berbeda sesuai dengan kebutuhan masing-masing unit kerja. Setiap bangunan dalam kompleks ini dirancang untuk mendukung kelancaran pelayanan bandara, baik dari segi operasional, komersial, hingga fasilitas pendukung bagi karyawan dan pengguna jasa bandara. Berikut adalah rincian dari setiap bangunan yang terdapat di kompleks kantor administrasi:

- Gedung Kantor

Gedung kantor merupakan pusat administrasi dan manajemen operasional bandara. Di dalamnya terdapat ruang kerja untuk berbagai unit pengelola, termasuk kantor kepala bandara, bagian kepegawaian, keuangan, *safety risk and performance management*, serta unit-unit lain yang berhubungan langsung dengan pelayanan kebandarudaraan. Gedung ini juga menjadi tempat koordinasi utama dalam pengelolaan fasilitas bandara dan operasional penerbangan.



Gambar 2. 4 Gedung Kantor

- Gedung Komersial

Gedung komersial berfungsi sebagai pusat pengelolaan bisnis dan aktivitas ekonomi di bandara. Unit ini bertanggung jawab atas berbagai layanan komersial seperti penyewaan ruang usaha, periklanan, pengelolaan tenant, serta fasilitas lain yang berkontribusi pada pendapatan non-aeronautika bandara.



Gambar 2. 5 Gedung Komersil

- Gedung IAS (*InJourney Aviation Services*)

Gedung IAS difungsikan sebagai tempat keperluan segala administrasi yang dibutuhkan oleh PT IAS *Support* Indonesia atau sering di kenal dengan Angkasa pura Solusi.



Gambar 2. 6 Gedung IAS

- Gudang Inventaris

Gudang inventaris digunakan untuk menyimpan berbagai perlengkapan operasional bandara, termasuk peralatan pemeliharaan, suku cadang, dan perlengkapan keamanan penerbangan. Gedung ini juga mempunyai lapangan badminton yang bebas digunakan oleh pegawai bandara.



Gambar 2. 7 Gedung Inventaris

- Gedung Sekar Pura

Sekarpura II adalah serikat karyawan yang mewakili pekerja di PT Angkasa Pura II. Mereka berperan dalam memperjuangkan hak-hak karyawan, termasuk dalam proses penggabungan PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II menjadi PT Angkasa Pura Indonesia. Peran dan Tindakan Sekarpura II sebagai advokasi karyawan yang berfungsi sebagai suara bagi karyawan dalam negosiasi terkait perjanjian kerja dan kondisi kerja. Meskipun awalnya meminta penundaan merger karena kekhawatiran tentang dampaknya terhadap karyawan, Sekarpura II kini telah menyatakan dukungannya untuk proses tersebut setelah mendapatkan penjelasan dari manajemen mengenai komitmen terhadap prinsip *Good Corporate Governance* (GCG) dan perlakuan terhadap karyawan pasca-*merger*. Dengan demikian, Sekarpura II tetap aktif dalam mendukung dan memastikan bahwa kepentingan karyawan

diperhatikan selama transisi ini. Berikut contoh bangunan organisasi kerja sekarpura.



Gambar 2. 8 Kantor Sekarpura

- Mushola

Mushola yang berada pada kawasan kantor administrasi ini berfungsi sebagai tempat ibadah bagi karyawan, penumpang, maupun pengunjung bandara. Fasilitas ini dilengkapi dengan tempat wudhu, toilet yang nyaman serta ruang shalat yang cukup luas, dan difasilitasi dengan AC sehingga dapat menampung jamaah dalam jumlah yang memadai.



Gambar 2. 9 Mushola Kantor

4. PKP-PK

Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran atau disingkat PKP-PK adalah unit kerja di bandar udara yang bertugas memberikan pelayanan untuk menunjang keselamatan penerbangan. Tugas utamanya adalah memberikan pertolongan terhadap kecelakaan penerbangan, terutama kecelakaan pesawat udara yang terjadi di darat, memadamkan kebakaran, serta melindungi manusia dan barang bawaan yang terancam bahaya (Saputra, 2022).

Berdasarkan dokumen AIP Indonesia (VOL III) WAGG spesifikasi dari PKP-PK Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya ini termasuk dalam kategori ke 7 (tujuh). Peralatan penyelamatan atau *rescue equipment* yang tersedia yaitu:

- 1 Unit Foam Tender Type III
- 2 Units Foam Tender Type IV
- 1 Unit Foam Tender Type V
- 2 Units Ambulance
- 1 Unit Commando Car



Gambar 2. 10 Gedung PKP-PK

5. Meteorologi

Berdasarkan (CASR Part 174) *Civil Aviation Safety Regulations* Bagian 174 tentang Pelayanan Informasi Meteorologi Penerbangan, unit meteorologi di bandara merupakan badan yang bertugas

menyediakan layanan meteorologi untuk kebutuhan navigasi penerbangan. Unit ini berperan penting dalam memastikan keselamatan, kelancaran, dan efisiensi operasional penerbangan melalui penyediaan informasi cuaca yang akurat, terkini, dan relevan.

Gedung BMKG yang terletak di dekat menara ATC (*Air Traffic Control*) memiliki peran strategis untuk memastikan komunikasi dan koordinasi yang cepat antara penyedia layanan meteorologi dan pengelola lalu lintas udara. Lokasi ini mempermudah pertukaran informasi cuaca secara *real-time* kepada petugas ATC, sehingga mendukung pengambilan keputusan yang cepat dan tepat dalam pengelolaan pergerakan pesawat.



Gambar 2. 11 Gedung BMKG

6. Tempat Parkir

Bandar Udara Tjilik Riwut menyediakan fasilitas parkir yang dirancang untuk memenuhi kebutuhan pengguna jasa bandara. Area parkir ini memiliki kapasitas 207 unit untuk kendaraan roda empat, termasuk mobil pribadi, taksi, dan kendaraan dinas. Selain itu, tersedia 222 unit untuk kendaraan roda dua seperti sepeda motor, serta 6 unit untuk bus atau kendaraan besar. Untuk mendukung keamanan dan kenyamanan, area parkir diawasi oleh petugas keamanan yang bertugas sepanjang hari. Lokasi parkir yang dekat dengan terminal keberangkatan dan kedatangan mempermudah mobilitas penumpang

dan pengunjung. Sistem zonasi diterapkan agar setiap jenis kendaraan ditempatkan di area yang sesuai, sehingga lalu lintas tetap lancar dan tertib. Dengan fasilitas ini, Bandar Udara Tjilik Riwut berupaya memberikan layanan parkir yang aman, nyaman, dan efisien bagi seluruh pengguna.



Gambar 2. 12 Tempat Parkir Terminal

7. Hangar

Hangar adalah fasilitas di bandara yang digunakan untuk menyimpan, merawat, dan memperbaiki pesawat udara. Bangunan ini dirancang dengan ruang luas dan peralatan pendukung untuk menunjang pemeliharaan pesawat serta melindunginya dari cuaca ekstrem. Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya mempunyai bangunan hangar, akan tetapi saat ini tidak ada hangar yang beroperasi.

Ketiadaan fasilitas ini menyebabkan pesawat yang memerlukan perawatan harus menggunakan parking stand *delta 1* ataupun *charlie* atau bergantung pada bandara lain yang memiliki hangar aktif. Hal ini menjadi tantangan dalam pemeliharaan pesawat, terutama dalam kondisi cuaca yang kurang mendukung.



Gambar 2. 13 Hangar Helicopter

8. Depo pengisian bahan bakar

Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya cukup sering dijadikan tempat untuk melaksanakan *refuelling*. Depo pengisian bahan bakar dikelola oleh Pertamina dan berlokasi di sekitar terminal kargo, memungkinkan akses yang lebih mudah bagi kendaraan pengangkut bahan bakar menuju area apron. Depo ini menyimpan bahan bakar dalam jumlah besar dan dilengkapi dengan sistem keamanan ketat untuk mencegah risiko kebakaran atau kebocoran.

Proses pengisian bahan bakar dilakukan oleh kendaraan khusus *refueller* yang mengangkut bahan bakar dari depo ke pesawat di apron. Dengan adanya depo bahan bakar yang strategis dan operasional *refueling* yang efisien, Bandar Udara Tjilik Riwut dapat mendukung kelancaran penerbangan serta memastikan pesawat memiliki pasokan bahan bakar yang cukup untuk perjalanan udara selanjutnya.

9. Fasilitas pengelolaan limbah

Pengelolaan limbah di Bandar Udara Tjilik Riwut belum dilakukan secara khusus melalui fasilitas pengolahan limbah tersendiri. Namun, bandara ini telah menyediakan Tempat Pembuangan Sementara (TPS)

yang berfungsi sebagai lokasi penampungan awal sebelum limbah diangkut ke fasilitas pengolahan akhir di luar bandara.

TPS ini terletak di pojok area setelah parkir, sehingga mudah diakses oleh petugas kebersihan untuk pengelolaan lebih lanjut. Jenis limbah yang dihasilkan di bandara meliputi limbah domestik dari aktivitas penumpang dan staf bandara, seperti sampah plastik, kertas, dan sisa makanan. Selain itu, terdapat limbah khusus, seperti limbah cair dari operasional pesawat dan perawatan fasilitas bandara yang harus ditangani sesuai dengan standar lingkungan.

Adapun fasilitas pengelolaan limbah pada bandara berupa *septic tank* yang bertujuan mengelola limbah dari kamar mandi yang berada pada bandara. Meskipun belum memiliki sistem pengolahan limbah yang kompleks, pengelolaan di bandara ini tetap dilakukan melalui mekanisme pengangkutan berkala oleh petugas kebersihan yang bekerja sama dengan pihak pengelola sampah daerah. Hal ini bertujuan untuk menjaga kebersihan lingkungan bandara serta mencegah dampak negatif terhadap kesehatan dan operasional penerbangan. Ke depan, pengembangan sistem pengelolaan limbah yang lebih efisien dan ramah lingkungan dapat menjadi langkah strategis dalam meningkatkan standar kebersihan dan keberlanjutan operasional di Bandar Udara Tjilik Riwut.



Gambar 2. 14 TPS Bandara

2.2.2 Fasilitas *Airside*

Airside merupakan istilah yang digunakan untuk menggambarkan area bandara yang terletak di luar gedung terminal, mencakup landasan pacu (*runway*) hingga *apron*. Area ini menjadi lokasi utama aktivitas pesawat, seperti berhenti, lepas landas, dan mendarat. Infrastruktur di *airside* memiliki peran krusial dalam mendukung kelancaran operasional penerbangan (Muttaqin dkk., 2009).

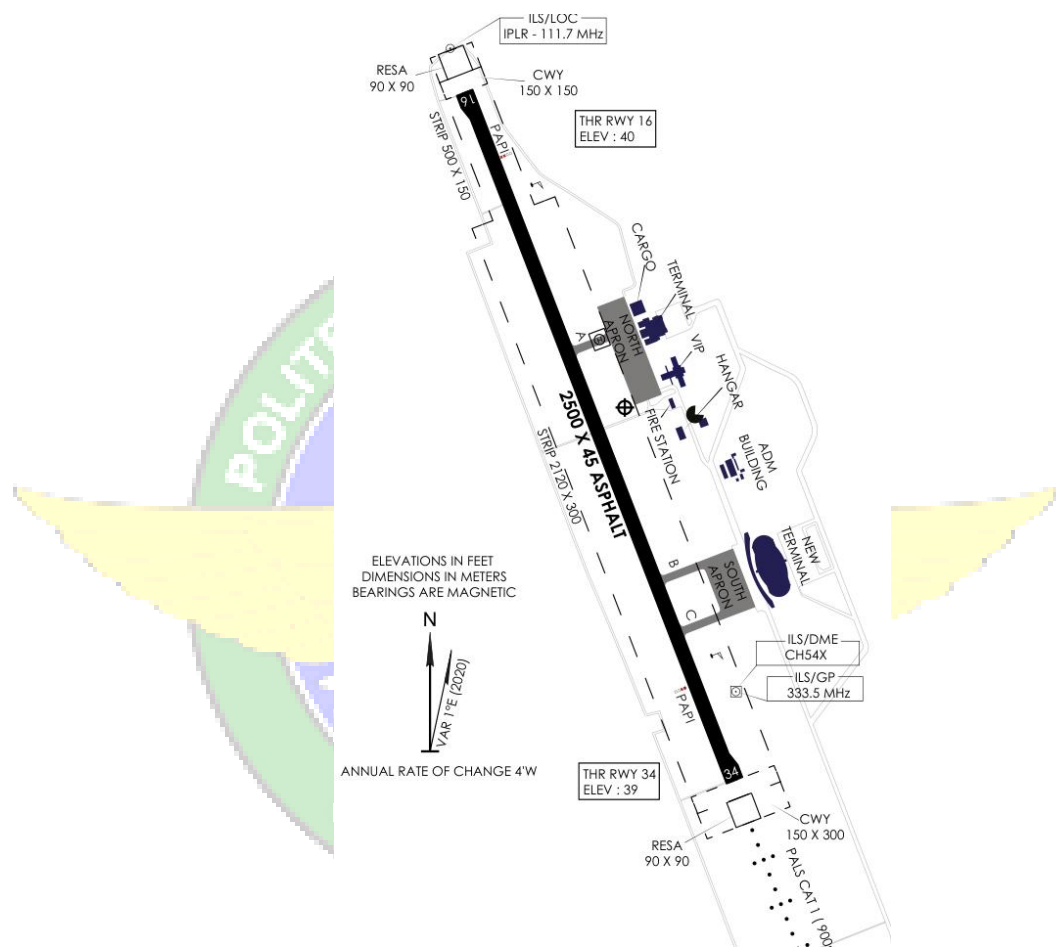
Menurut PM 77 Tahun 2015 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional, sisi udara (*airside*) adalah bagian dari bandar udara yang tidak termasuk dalam wilayah publik. Area ini mencakup fasilitas penunjang yang berperan penting dalam operasional penerbangan, seperti landas pacu (*runway*), *taxiway*, *apron*, dan fasilitas lainnya yang berkaitan langsung dengan aktivitas pesawat udara.

Karakteristik utama dari sisi udara adalah pengamanannya yang ketat, di mana setiap orang, barang, dan kendaraan yang ingin memasuki area ini wajib menjalani pemeriksaan keamanan terlebih dahulu. Pemeriksaan ini dilakukan sesuai standar keamanan penerbangan yang ditetapkan oleh regulasi nasional maupun internasional. Selain itu, individu atau kendaraan yang ingin mengakses sisi udara harus memiliki izin khusus atau PAS

bandara, sebagai bentuk pengawasan terhadap aktivitas yang berlangsung di area tersebut.

Sedangkan *runway* sendiri memiliki pengertian yaitu sebuah jalur utama pada bandara yang dirancang untuk mendukung aktivitas *takeoff* dan *landing* pesawat.

1. Landasan Pacu (*Runway*)



Gambar 2. 15 Landasan Pacu

Sumber : AIP WAGG 2021

Spesifikasi Landasan Pacu :

Tabel 2. 2 *Runway Spesification*

Nomor Runway		True BRG	Dimensi dari RWY (M)	Kekuatan Permukaan RWY dan SWY	Koordinat RWY
1		2	3	4	5
1	16	158.99	2500 x 45	PCR 430/F/C/X/U <i>Asphalt</i> <i>Concrete</i>	THR 021301.15S 1135622.22E
2	34	338.99	2500 x 45	PCR 430/F/C/X/U <i>Asphalt</i> <i>Concrete</i>	THR 021417.28S 1135651.29E

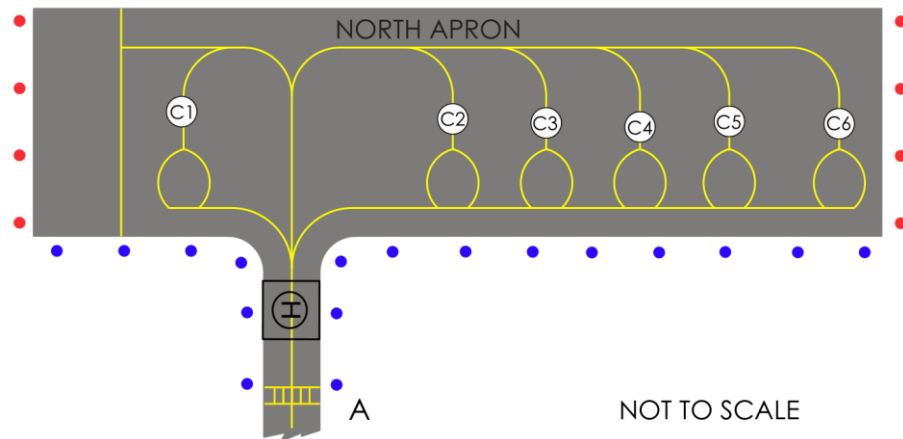
2. Apron

Apron adalah area khusus di bandara yang digunakan untuk parkir pesawat, proses naik turun penumpang, bongkar muat bagasi dan kargo, serta layanan seperti pengisian bahan bakar dan perawatan ringan pesawat. Sebagai bagian dari sisi udara (*airside*) bandara, apron memiliki peran penting dalam memastikan kelancaran operasional penerbangan dan keselamatan pesawat selama berada di darat.

Di Bandar Udara Tjilik Riwut, terdapat dua apron, yaitu *North Apron* dan *South Apron*, yang masing-masing memiliki fungsi berbeda berdasarkan sistem parkir pesawatnya. *North Apron* mempunyai total enam (6) *remote parking stand* yaitu *Charlie 1* hingga *Charlie 6*. *Remote parking stand* adalah area parkir yang terletak lebih jauh dari terminal penumpang. Karena tidak memiliki akses langsung ke garbarata, dan letak lokasi nya berada pada terminal lama yang sekarang digunakan sebagai terminal kargo, maka apron lebih sering digunakan untuk pengiriman pesawat kargo.

North Apron ini juga sering digunakan untuk helikopter karena tempatnya yang dekat dengan gedung VVIP memudahkan pejabat yang

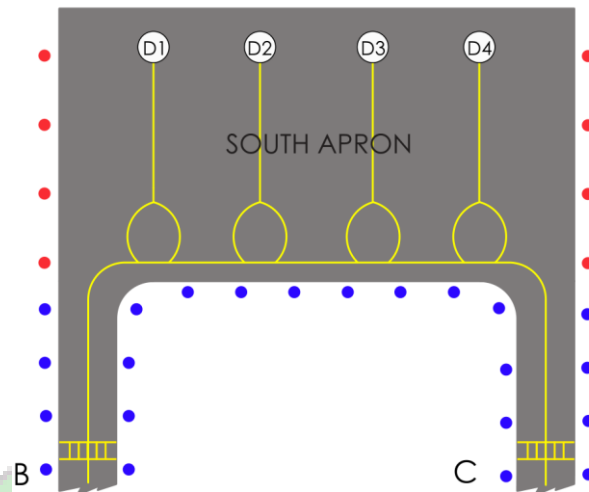
menggunakan fasilitas helikopter untuk dapat lebih mudah mengakses gedung tersebut.



Gambar 2. 16 Apron Charlie
Sumber : AIP WAGG 2021

Sementara itu, *South Apron* merupakan *contact parking stand*, yaitu area parkir pesawat yang terhubung langsung dengan terminal penumpang. *South Apron* mempunyai total empat (4) *contact parking stand* yang bernama *Delta 1*, *Delta 2*, *Delta 3*, dan *Delta 4*. Tidak semua *parking stand* memiliki garbarata (*aviobridge*) hanya *Delta 2*, *Delta 3*, dan *Delta 4*, sedangkan untuk *Delta 1* tidak mempunyai *parking stand* yang biasanya digunakan pesawat perintis. Di apron ini, pesawat dapat menggunakan garbarata (*aviobridge*) atau memungkinkan penumpang berjalan kaki langsung menuju pesawat tanpa kendaraan penghubung.

Apron ini lebih sering digunakan untuk penerbangan komersial dengan tingkat kenyamanan dan efisiensi lebih tinggi bagi penumpang.



Gambar 2. 17 South Apron
Sumber : AIP WAGG 2021

Dengan keberadaan kedua apron ini, Bandar Udara Tjilik Riwut dapat mengakomodasi berbagai jenis operasional penerbangan, baik yang membutuhkan akses cepat ke terminal maupun yang memerlukan fleksibilitas dalam pergerakan pesawat. Pengelolaan apron yang efisien sangat penting untuk menjaga kelancaran lalu lintas udara dan mendukung keselamatan penerbangan di bandara ini.

3. Taxiway

Taxiway adalah jalur pergerakan pesawat di darat yang menghubungkan landasan pacu (*runway*) dengan apron, hangar, dan fasilitas bandara lainnya. *Taxiway* berfungsi untuk mengarahkan pesawat dari dan ke landasan pacu secara aman dan efisien, menghindari kemacetan, serta mempercepat operasional penerbangan.

Di Bandar Udara Tjilik Riwut, terdapat tiga taxiway utama, yaitu *Taxiway Alpha* (A), *Taxiway Bravo* (B), dan *Taxiway Charlie* (C), yang

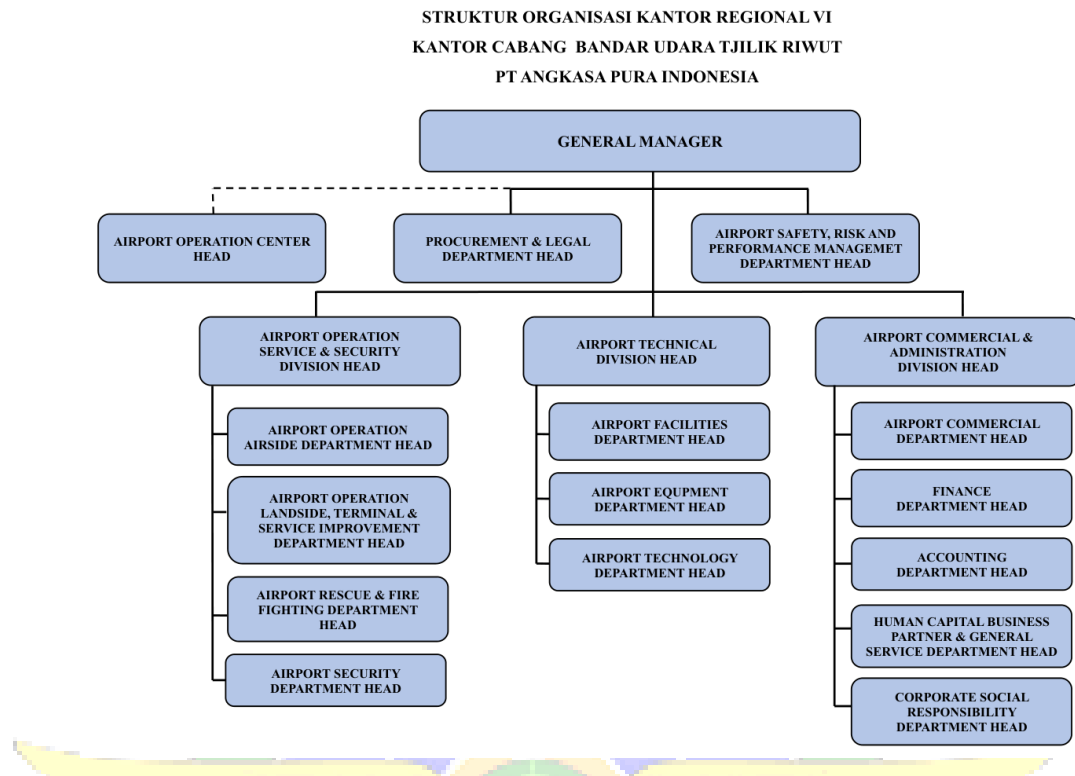
masing-masing memiliki fungsi berbeda dalam menghubungkan landasan pacu dengan *apron*.

- A. *Taxiway Alpha* (A) Menghubungkan *runway* dengan *North Apron*, yang digunakan untuk parkir pesawat di area utama bandara. *Taxiway* ini biasanya digunakan oleh pesawat yang parkir di *Apron Delta* (*contact parking stand*) yang memiliki akses langsung ke terminal penumpang.
- B. *Taxiway Bravo* (B) Menghubungkan *runway* dengan *South Apron*, yang merupakan area parkir pesawat di bagian selatan bandara. *Taxiway* ini sering digunakan oleh pesawat yang menuju *Apron Charlie* (*remote parking stand*), yang lokasinya lebih jauh dari terminal penumpang.
- C. *Taxiway Charlie* (C) Juga berfungsi sebagai jalur penghubung antara *runway* dan *South Apron*, mendukung pergerakan pesawat yang parkir di *apron* selatan dan mempermudah koordinasi lalu lintas udara di darat.

Dengan adanya tiga *taxiway* ini, pergerakan pesawat di Bandar Udara Tjilik Riwut dapat berjalan lebih teratur, mengurangi waktu tunggu, dan meningkatkan efisiensi operasional penerbangan, baik untuk pesawat komersial maupun kargo.

2.3 Struktur Organisasi

Struktur organisasi di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya terdiri dari beberapa unit manajemen utama yang memiliki tugas dan tanggung jawab yang berbeda, namun saling berkaitan dalam mendukung kelancaran operasional bandara. Setiap unit dikelola oleh seorang kepala divisi atau departemen yang mengawasi berbagai aspek strategis, teknis, dan operasional guna memastikan efisiensi serta optimalisasi layanan kebandarudaraan.



Gambar 2. 18 Struktur Organisasi InJourney

1. General Manager

General Manager memiliki peran sentral dalam menyelenggarakan, mengendalikan, serta memastikan kelancaran seluruh kegiatan operasional dan strategi bisnis di bandara. Posisi ini bertanggung jawab dalam menerjemahkan kebijakan strategis perusahaan menjadi langkah-langkah taktis dan operasional yang dapat diimplementasikan dengan baik di lapangan. Selain itu, tugasnya mencakup pengawasan terhadap pengelolaan aset perusahaan serta memastikan ketertiban dan keteraturan dalam operasional bandara sehingga semua aktivitas berjalan sesuai dengan standar yang telah ditetapkan.

2. Airport Safety, Risk, and Performance Management Department Head

Airport Safety, Risk, and Performance Management Department Head bertanggung jawab dalam mengelola berbagai aspek yang

berkaitan dengan manajemen keselamatan, evaluasi risiko, serta promosi dan implementasi program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3). Selain itu, posisi ini juga memastikan pemenuhan standar Alat Pelindung Diri (APD) bagi seluruh personel yang bekerja di area bandara. Tidak hanya itu, tugasnya mencakup identifikasi kemungkinan potensi risiko yang dapat terjadi dalam aktivitas operasional maupun bisnis di bandara serta menyusun langkah-langkah strategis guna menanggulangi potensi risiko tersebut. Selain itu, peran ini juga melibatkan pemantauan dan evaluasi terhadap tindak lanjut dari hasil audit internal maupun eksternal yang berkaitan dengan aspek keselamatan dan manajemen risiko untuk memastikan kepatuhan terhadap regulasi yang berlaku.

3. *Procurement & Legal Department Head*

Procurement & Legal Department Head memiliki tugas utama dalam mengelola dan menganalisis seluruh aspek yang berkaitan dengan penyediaan barang dan jasa di lingkungan bandara. Fungsi ini mencakup perencanaan serta pelaksanaan program pengadaan yang mencakup berbagai tahapan, mulai dari administrasi, proses pelelangan, negosiasi, hingga verifikasi kelengkapan dokumen yang diperlukan dalam pengadaan barang dan jasa. Selain itu, departemen ini juga bertanggung jawab dalam mengelola berbagai aspek yang berhubungan dengan fungsi legal atau hukum, termasuk memastikan kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku, menyusun kontrak kerja sama, serta menangani permasalahan hukum yang terkait dengan operasional bandara.

4. *Airport Commercial and Administration Division Head*

Airport Commercial and Administration Division Head memiliki peran penting dalam mengelola serta mengevaluasi berbagai aspek yang berkaitan dengan fungsi keuangan, termasuk pengelolaan anggaran ekspedisi, akuntansi, investasi, serta manajemen pajak. Selain itu, peran ini juga mencakup pengelolaan dan evaluasi fungsi

Sumber Daya Manusia (SDM) dan aspek administrasi umum, termasuk manajemen personalia, kesejahteraan karyawan, pengembangan karir, penilaian kinerja pegawai, serta administrasi perkantoran yang mendukung operasional keseluruhan. Lebih jauh lagi, tugasnya juga mencakup pengelolaan dan evaluasi aspek manajemen keuangan secara menyeluruh, termasuk penerimaan dan pengeluaran keuangan, penyusunan laporan manajemen, penagihan serta pencatatan piutang, hingga pencatatan dan kompilasi data penggunaan dana operasional bandara. Selain bertanggung jawab dalam memastikan pertumbuhan keuangan perusahaan tetap stabil, peran ini juga mencakup identifikasi terhadap bidang industri potensial yang dapat dikembangkan dan dihadirkan di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya guna mendukung pertumbuhan ekonomi dan peningkatan pelayanan kebandarudaraan. Dalam menjalankan tugasnya, *Airport Commercial and Administration Division Head* membawahi beberapa *Department Head*, yang meliputi:

- A. *Airport Commercial Department Head*
- B. *Finance Department Head*
- C. *Accounting Department Head*
- D. *Human Capital Business Partner & General Services Department Head*
- E. *Corporate Social Responsibility Department Head*

5. *Airport Operation Service & Security Division Head*

Airport Operation Service & Security Division Head memiliki tanggung jawab utama dalam mengelola serta mengevaluasi seluruh kegiatan operasional bandara, baik dalam aspek layanan penumpang maupun pengelolaan fasilitas yang tersedia. Selain itu, peran ini juga mencakup pengelolaan serta evaluasi aspek keamanan dan keselamatan di lingkungan bandar udara guna memastikan seluruh operasional berjalan sesuai dengan standar keselamatan penerbangan

yang berlaku. Pengelolaan dan pengawasan terhadap temuan hasil audit, baik yang berasal dari audit internal maupun eksternal, juga menjadi bagian dari tanggung jawabnya untuk memastikan bahwa seluruh temuan tersebut ditindaklanjuti sesuai dengan prosedur yang telah ditentukan. Untuk menjalankan tugasnya dengan optimal, *Airport Operation Service & Security Division Head* membawahi beberapa *Assistant Manager*, di antaranya:

- A. *Airport Operation Landside, Terminal & Service Improvement Department Head*
- B. *Airport Operation Airside Department Head*
- C. *Airport Rescue & Fire Fighting Department Head*
- D. *Airport Security Department Head*

6. *Airport Technical Division Head*

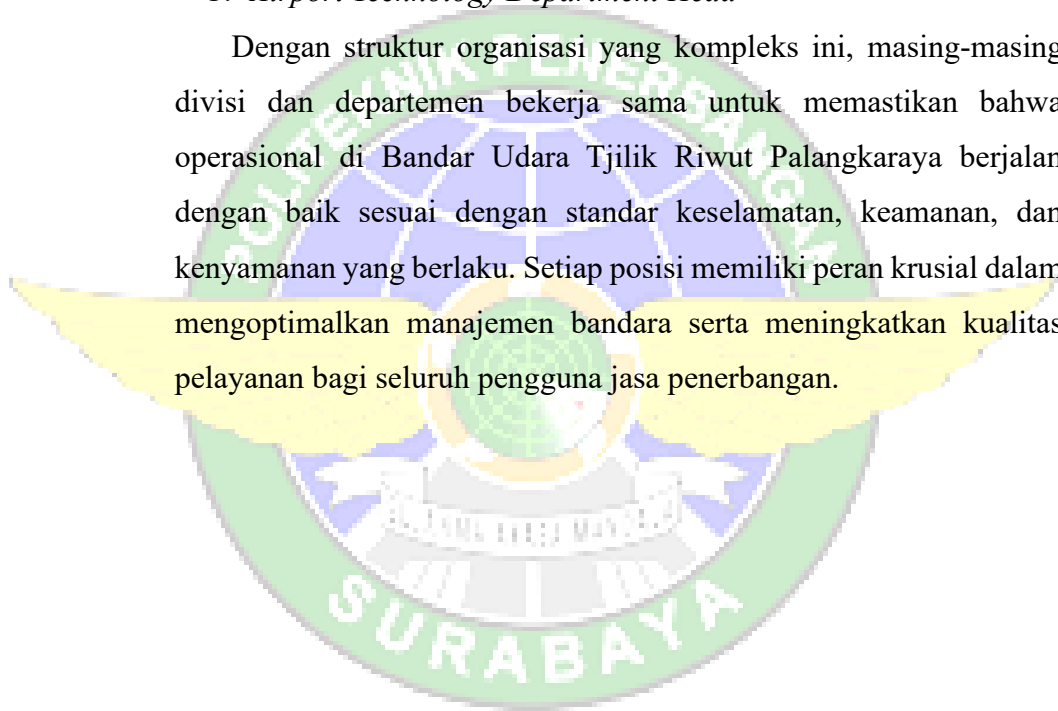
Airport Technical Division Head bertanggung jawab dalam mengelola serta mengevaluasi kegiatan pemeliharaan dan perbaikan berbagai fasilitas bandara yang terkait dengan fungsi teknis dan operasional. Hal ini mencakup pemeliharaan serta perbaikan fasilitas elektronika dan teknologi informasi (TI), seperti sistem *X-Ray*, *Explosive Detector*, CCTV, PAS (*Public Address System*), *Fire Alarm*, Wi-Fi, serta fasilitas *Smart Airport* dan *Digital Airport* yang menjadi bagian dari inovasi bandara modern. Selain itu, bagian ini juga mengawasi pemeliharaan dan perbaikan infrastruktur di sisi udara, termasuk landasan pacu (*runway*), *apron*, *taxiway*, jalan akses, jembatan, marka, pagar pengaman, serta fasilitas lainnya yang mendukung kelancaran operasional penerbangan.

Di bidang kelistrikan, peran ini mencakup pengelolaan serta evaluasi terhadap pemeliharaan dan perbaikan fasilitas kelistrikan utama di bandara, termasuk *Main Power Station*, UPS, konverter listrik, sistem pencahayaan (*Visual Aid*), jaringan listrik, serta sistem pemompaan air dan distribusi air bersih. Selain itu, perawatan fasilitas

gedung terminal juga menjadi bagian dari tanggung jawabnya, meliputi fasilitas umum seperti toilet, ruang laktasi (*nursery room*), mushola, ruang tunggu penumpang, area belanja (*shopping arcade*), area parkir, *signage*, *waving gallery*, serta taman dalam ruangan (*indoor*) maupun luar ruangan (*outdoor*). Untuk menjalankan tugasnya, *Airport Technical Division Head* membawahi beberapa *Department Head* yang terdiri dari:

- A. *Airport Facilities Department Head*
- B. *Airport Equipment Department Head*
- C. *Airport Technology Department Head*

Dengan struktur organisasi yang kompleks ini, masing-masing divisi dan departemen bekerja sama untuk memastikan bahwa operasional di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya berjalan dengan baik sesuai dengan standar keselamatan, keamanan, dan kenyamanan yang berlaku. Setiap posisi memiliki peran krusial dalam mengoptimalkan manajemen bandara serta meningkatkan kualitas pelayanan bagi seluruh pengguna jasa penerbangan.



BAB 3

TINJAUAN TEORI

Pelaksanaan On the Job Training (OJT) merupakan bagian lengkap dari proses pembelajaran yang menghubungkan teori dengan praktik di lapangan, khususnya dalam prodi Manajemen Transportasi Udara. Menurut Peraturan Kepala Badan Pengembangan SDM Perhubungan Nomor PK.02/BPSDMP-2014 tentang Kurikulum dan Silabus Pendidikan dan Pelatihan Program Diploma di Bidang Penerbangan, pelaksanaan OJT diwajibkan bagi peserta Program Studi Manajemen Transportasi Udara guna meningkatkan kompetensi, keterampilan, dan kesiapan kerja mereka (PK.02/BPSDMP-2014).

Kegiatan OJT ini juga sejalan dengan prinsip Tridarma Perguruan Tinggi—yaitu pendidikan, penelitian, dan pengabdian kepada masyarakat—di mana para peserta mendapatkan pengalaman kerja nyata yang mendalam serta wawasan operasional langsung di lingkungan industri penerbangan (Pedoman OJT MTU V3, 2024). Dengan demikian, OJT tidak hanya bertujuan untuk membekali lulusan dengan keterampilan praktis, tetapi juga untuk mengidentifikasi tantangan operasional dan memberikan umpan balik yang berguna sebagai dasar pengembangan kurikulum pendidikan yang lebih relevan dengan kebutuhan industri.

Melalui OJT, peserta diharapkan dapat memahami dinamika operasional di bandara, mengaplikasikan prosedur kerja secara langsung, serta membangun disiplin dan tanggung jawab yang tinggi. Keterlibatan langsung dalam proses kerja ini menjadi kunci dalam mempersiapkan lulusan yang kompeten dan siap bersaing di pasar kerja nasional maupun internasional (Pedoman OJT MTU V3, 2024).

3.1 Bandar Udara

Bandar Udara adalah fasilitas yang digunakan oleh pesawat udara dan helikopter untuk lepas landas maupun mendarat. Bandar Udara juga dapat didefinisikan sebagai suatu fasilitas penghubung antara moda transportasi udara dengan moda transportasi darat yang berfungsi memberikan pelayanan bagi

keberangkatan dan kedatangan pesawat, bongkar muat barang/kargo, serta naik turunnya penumpang.

Menurut Annex 14 dari ICAO (*Annex 14 - International Civil Aviation Organization*, 2018) Bandar udara adalah area tertentu di suatu wilayah baik daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang dimanfaatkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat.

Menurut Undang- Undang Nomor 1 Tahun 2009 (Undang-Undang Nomor 1, 2009) pasal 1 ayat 33, Bandar udara adalah kawasan di daratan 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 antar moda transportasi, yang dilengkapi fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan penunjang lainnya. Berdasarkan beberapa pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa Bandar udara adalah sebuah fasilitas yang digunakan oleh pesawat terbang untuk lepas landas, mendarat, serta proses operasional lainnya.

3.2 PM 41 Tahun 2023

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2023 tentang Pelayanan Jasa Kebandarudaraan di Bandar Udara merupakan regulasi yang dirancang untuk meningkatkan kualitas layanan di bandar udara Indonesia dengan menjamin aspek keselamatan, keamanan, kelancaran, dan kenyamanan. Regulasi ini disusun sebagai pelaksanaan Pasal 218 UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Dasar hukumnya meliputi UUD 1945, peraturan terkait kementerian, serta pencabutan dua peraturan sebelumnya, yaitu PM 129 Tahun 2015 dan PM 178 Tahun 2015, yang dianggap sudah tidak sesuai dengan kebutuhan terkini.

Berdasarkan Pasal 3 PM 41 Tahun 2023, regulasi ini mengatur secara komprehensif tiga aspek utama pelayanan kebandarudaraan. Pertama, pada Pasal 10 dan 11 mengatur standar pelayanan terhadap pesawat udara mencakup fasilitas operasional seperti landas pacu (*runway*), *taxiway*, *apron*, dan alat bantu pendaratan visual, keamanan sesuai program *Airport Security*

Program serta layanan Pertolongan Kecelakaan Penerbangan dan Pemadam Kebakaran (PKP-PK).

Pasal 12 hingga Pasal 16 mengatur standar pelayanan penumpang meliputi fasilitas proses keberangkatan/kedatangan (*check-in counter*, pemeriksaan keamanan, ruang tunggu), kenyamanan (suhu $\leq 25^{\circ}\text{C}$, toilet, ruang laktasi), dan nilai tambah (wifi, tempat ibadah, *charging station*). Pasal 17 mengatur untuk bandara wajib memprioritaskan 70% luas terminal untuk operasional dan maksimal 30% untuk kegiatan komersial.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 Tahun 2023 mengatur penyediaan *trolley* sebagai fasilitas penting untuk kenyamanan penumpang. Sesuai Pasal 14 ayat (1) huruf c, bandara wajib menyediakan *trolley* dalam jumlah cukup dan kondisi layak. Jumlah *trolley* ditentukan berdasarkan Penumpang Waktu Sibuk (PWS), dengan rasio 1 *trolley* untuk setiap 5 penumpang waktu sibuk:

$$\text{Jumlah Trolley} = \frac{1}{5} \times \text{PWS}$$

Penumpang Waktu Sibuk (PWS) dihitung untuk menentukan kebutuhan fasilitas seperti *trolley* di bandara. Terdapat tiga metode yang dapat digunakan. Cara pertama adalah menggunakan tabel koefisien PWS dengan mengetahui jumlah total penumpang per tahun (pax/tahun), nilai PWS dihitung dengan mengalikan jumlah pax dengan koefisien PWS. Nilai koefisien bervariasi sesuai kategori jumlah pax/tahun, sebagai berikut:

Tabel 3. 1 Koefisien PWS

Jumlah Pax/Tahun (Juta)	Koefisien PWS (%)	PWS
> 30	0,035	> 10.500
20 – 29,999	0,040	8.000 – 11.999
10 – 19,999	0,045	4.500 – 8.999
1 – 9,999	0,050	500 – 4.999
0,5 – 0,999	0,080	400 – 799
0,1 – 0,499	0,130	130 – 649
<0,1	0,2	< 200

Cara kedua dapat menggunakan metode Jam Sibuk Harian Rata – Rata dimana metode ini menggunakan data penumpang pada jam-jam tersibuk dalam satu hari rata-rata di bulan paling sibuk dalam setahun. Untuk Cara ketiga menggunakan metode *Hourly Passenger Volume* dengan Menggunakan data volume penumpang per jam (*hourly passenger volume*) dalam setahun penuh. Data disusun dari yang tertinggi ke terendah, lalu diambil data pada urutan ke-30 untuk menentukan angka PWS.

Metode pertama (tabel koefisien) biasanya digunakan untuk perhitungan cepat berdasarkan data tahunan. Sementara itu, metode kedua dan ketiga lebih spesifik dan detail, karena memperhitungkan variasi jumlah penumpang pada jam sibuk tertentu atau distribusi penumpang sepanjang tahun.

Pada Pasal 18 mengatur tentang pelayanan di area kargo dan pos meliputi penyediaan lahan dan bangunan yang cukup untuk menangani barang kiriman. Standar keamanan di area ini juga harus diperhatikan, termasuk pengawasan melalui pos penjagaan dan sistem pembatas fisik. Selain itu, area kargo harus memiliki fasilitas pendukung seperti jalan akses dan area parkir yang memadai.

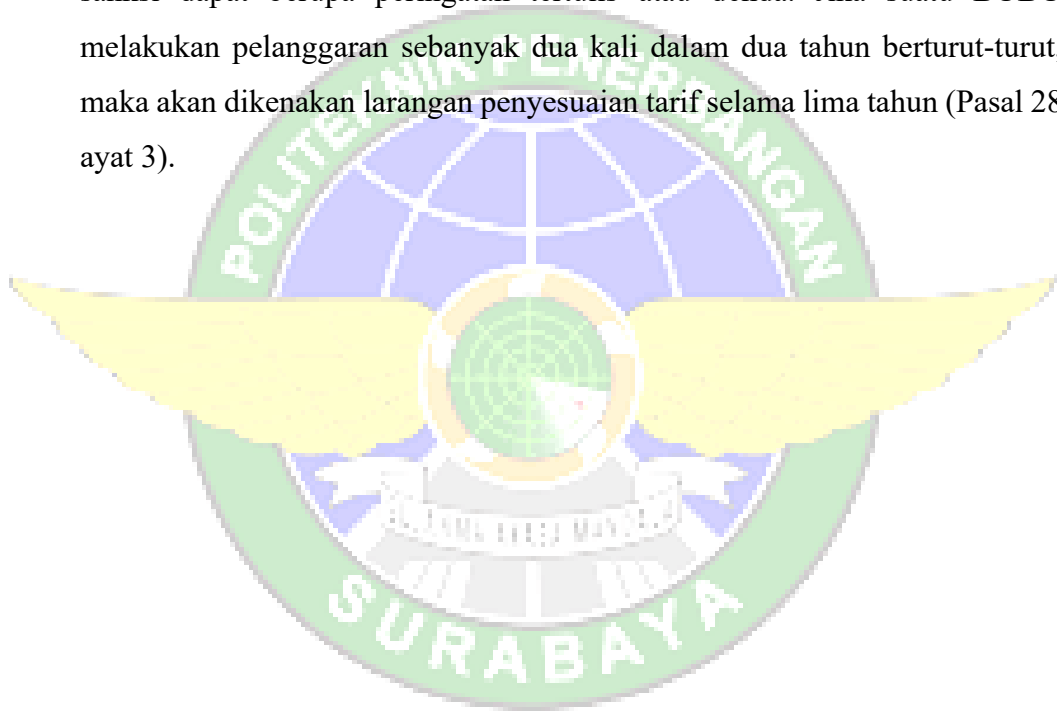
Menurut Pasal 19, setiap Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) dan Badan Usaha Bandar Udara (BUBU) wajib menyusun Dokumen Standar Pelayanan. Dokumen ini harus mencakup prosedur layanan, biaya layanan, serta mekanisme penanganan pengaduan, dan wajib dilaporkan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dalam waktu 3 hari kerja setelah ditetapkan (Pasal 19 ayat 8).

Selain itu, regulasi ini mewajibkan adanya Perjanjian Tingkat Layanan (*Service Level Agreement*) dengan maskapai dan penyedia jasa lainnya untuk menjamin hak dan kewajiban masing-masing pihak (Pasal 20 - 22). Bandara juga harus menyusun Maklumat Pelayanan, yang merupakan bentuk komitmen tertulis terhadap standar pelayanan yang dijanjikan. Maklumat ini

wajib dipublikasikan melalui situs web atau media lainnya sesuai dengan Pasal 23 hingga Pasal 25.

Untuk memastikan kepatuhan, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara bertanggung jawab atas pengawasan layanan bandara melalui audit dan inspeksi berkala sebagaimana tercantum dalam Pasal 26. Selain itu, dilakukan penilaian tingkat pelayanan (*Level of Service*) setidaknya sekali dalam dua tahun sesuai dengan Pasal 29 ayat (1).

Apabila bandara melanggar ketentuan yang ditetapkan dalam regulasi ini, maka akan dikenakan sanksi administratif. Berdasarkan Pasal 28 ayat (2), sanksi dapat berupa peringatan tertulis atau denda. Jika suatu BUBU melakukan pelanggaran sebanyak dua kali dalam dua tahun berturut-turut, maka akan dikenakan larangan penyesuaian tarif selama lima tahun (Pasal 28 ayat 3).



BAB 4

PELAKSANAAN OJT

4.1 Lingkup Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT)

Lingkup pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya mencakup berbagai unit kerja strategis yang memberikan pengalaman langsung kepada taruna dalam memahami operasional kebandarudaraan. Unit kerja tersebut meliputi *Aviation Security* (Avsec), *Apron Movement Control* (AMC), Komersial, *Terminal Inspection Service* (TIS), serta sub unit terkait lainnya.

Pada unit Avsec, taruna dilibatkan dalam tugas pengawasan keamanan penerbangan, termasuk pemeriksaan pada *Security Check Point* (SCP) 1 dan *Security Check Point* (SCP) 2, patroli keamanan, serta pengelolaan akses area terbatas pada Daerah Keamanan Terbatas (DKT). Tidak hanya melakukan kegiatan lapangan, taruna juga di berikan ilmu pengetahuan mengenai regulasi terkait keamanan. Karena unit Avsec mempunyai regulasi yang cukup banyak.

Pada saat pelaksanaan OJT pada unit *Apron Movement Control* (AMC), taruna mempelajari pengaturan pergerakan pesawat, koordinasi pada apron, *ramp check*, pemasangan garbarata (*docking*), penyopotan garbarata (*undocking*), memandu pesawat parkir pada *parking stand* (*marshaller*), serta pengelolaan parkir pesawat untuk memastikan efisiensi dan keselamatan operasional pada sisi udara (*airside*).

Pada bagian Komersial, diharapkan mempelajari pengelolaan bisnis non-aeronautika seperti pengoperasian *tenant*, pengelolaan iklan, dan pengaturan penyewaan fasilitas komersial lainnya. Akan tetapi, karena komersial termasuk pada bisnis dari bandara, akses taruna untuk dapat mencari ilmu dalam unit ini cukup terbatas. Oleh karena itu, Bapak Aldo Agustian selaku supervisor pembimbing kami memberikan kebijakan untuk dapat melaksanakan OJT pada unit *safety*.

Untuk unit Safety, taruna fokus pada pemantauan keselamatan operasional, pelaporan insiden, dan manajemen risiko di area bandara.

Adapun kegiatan tambahan yang berupa apel bulan K3 yang pastinya mempersiapkan apel tersebut dan pelaksanaan apel tersebut dari unit *safety*.

Demikian pula, unit TIS dibagi menjadi dua bagian, yaitu TIS dan Informasi. Pada bagian TIS, taruna bertugas untuk memastikan kebersihan, kenyamanan, dan ketersediaan fasilitas di terminal penumpang sesuai dengan PM 41 tahun 2023. Sedangkan pada bagian Informasi, taruna bertugas memberikan pelayanan informasi kepada penumpang terkait jadwal penerbangan, menginformasikan barang tertinggal, melakukan panggilan terakhir (*lastcall*) dengan menyebutkan nama. serta penanganan keluhan atau pertanyaan dari pengguna jasa.

Dengan lingkup pelaksanaan yang mencakup berbagai aspek operasional ini, OJT memberikan pemahaman menyeluruh kepada taruna tentang kompleksitas pengelolaan bandara serta keterampilan yang diperlukan untuk mendukung operasional yang aman, efisien, dan berkualitas tinggi.

4.1.1 Wilayah Kerja

Kegiatan *On the Job Training* (OJT) dilakukan di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya. Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya berlokasi di Jl. Adonis Samad, Panarung, Kota Palangka Raya, Kalimantan Tengah 73111.

4.1.2 Standar Prosedur Pelayanan

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) bertujuan agar taruna memahami lingkup kerja, *job desk*, dan *Standar Operasional Prosedur* (SOP) di lingkungan bandara. SOP memiliki peran penting dalam memastikan setiap tugas dilaksanakan sesuai standar keselamatan, keamanan, dan efisiensi operasional. Setiap unit kerja memiliki SOP yang berbeda, tergantung pada regulasi yang mengaturnya.

Regulasi tersebut terbagi menjadi internasional, nasional, dan internal perusahaan. Standar global seperti *Annex ICAO* dan *IATA*. Pada tingkat nasional, terdapat Peraturan Menteri (PM), Keputusan Menteri (KM) yang menjadi acuan operasional. Sementara itu, peraturan internal, seperti

Peraturan Direksi, mengatur kebijakan spesifik di setiap organisasi. Setiap unit memiliki Standar Operasional Prosedur (SOP) yang berbeda sesuai dengan tugas dan tanggung jawabnya.

4.1.2.1 Apron Movement Control (AMC)

Pada unit AMC terdapat 27 SOP yang diatur dalam prosedur pengoperasian baku *Airside Operation* Kantor Cabang Bandar Udara Tjilik Riwut Palangkaraya. SOP tersebut dibuat merujuk kepada UU No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor PR 21 Tahun 2023 Tentang Standar Teknis dan Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*Manual of Standart CASR Part 139*) Volume I Aerodrome Daratan.

Berikut adalah beberapa poin penting terkait *Standart Operational Procedure* (SOP) tersebut:

1. Pengaturan Pergerakan Pesawat dan Kendaraan

Meliputi penempatan parkir pesawat (PKY.03.01.A), pelayanan pemanduan pesawat dan kendaraan (PKY.03.01.B – PKY.03.01.E), serta pelayanan marshalling (PKY.03.01.F) untuk memastikan kelancaran lalu lintas udara dan darat.

2. Pengawasan dan Keamanan Sisi Udara

Termasuk pengawasan daerah pergerakan pesawat (PKY.03.01.J), pengawasan fasilitas di sisi udara (PKY.03.01.N), serta pengawasan dan penertiban orang di sisi udara (PKY.03.01.O) guna menjaga keselamatan dan kepatuhan terhadap regulasi penerbangan.

3. Penanganan Insiden dan Keadaan Darurat

Meliputi penanganan insiden dan kecelakaan di sisi udara (PKY.03.01.P), pengawasan tumpahan bahan bakar (PKY.03.01.M), serta kegiatan razia di sisi udara (PKY.03.01.Q) untuk mencegah potensi bahaya operasional.

4. Administrasi dan Pengelolaan Operasional

Termasuk penerbitan Tanda Izin Mengemudi (TIM) (PKY.03.01.H), input data penerbangan (PKY.03.01.T), serta persetujuan slot time penerbangan tidak berjadwal (PKY.03.01.Z) guna memastikan semua kegiatan terdokumentasi dengan baik.

Dengan adanya SOP ini, seluruh personel yang bertugas di Unit Airside Operation memiliki pedoman baku dalam menjalankan tugasnya, sehingga dapat meningkatkan efisiensi, keselamatan, dan kepatuhan terhadap peraturan penerbangan. SOP ini juga menjadi salah satu referensi dalam On the Job Training (OJT) bagi taruna, agar dapat memahami dan mengimplementasikan prosedur yang berlaku di bandara secara profesional.

4.1.2.2 *Aviation Security (AVSEC)*

Aviation Security (AVSEC) adalah unit yang memiliki peran paling penting dalam menjaga keamanan penerbangan di bandar udara. Unit ini bertanggung jawab untuk memastikan bahwa seluruh proses penerbangan, mulai dari penumpang, barang bawaan, hingga kargo, memenuhi standar keamanan yang telah ditetapkan. AVSEC beroperasi berdasarkan regulasi keamanan penerbangan nasional dan internasional guna mencegah tindakan melawan hukum yang dapat mengancam keselamatan penerbangan. AVSEC menjalankan tugasnya sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan, baik di tingkat nasional maupun internasional.

Pada tingkat internasional, AVSEC berpedoman pada ICAO Annex 1 hingga Annex 19, termasuk Annex 17 tentang Security, serta dokumen pendukung seperti ICAO *Document 8973* dan ICAO *Document 9808*. Regulasi ini memastikan standar keamanan penerbangan global diterapkan di setiap bandara.

Di tingkat nasional, dasar hukum utama adalah Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, PP Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan, serta PP Nomor 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan. Peraturan teknis lainnya mencakup PM 9 Tahun 2024 tentang Keamanan Penerbangan Nasional, PM 167

Tahun 2015 tentang Pengendalian Akses ke Daerah Keamanan Terbatas, dan PM 53 Tahun 2017 tentang Pengamanan Kargo dan Pos.

Selain itu, regulasi seperti KM 39 Tahun 2024 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional, KM 40 Tahun 2024 tentang Program Nasional Pendidikan dan Pelatihan Pengamanan Penerbangan, serta PM 27 Tahun 2021 tentang Sanksi Administratif dalam Penerbangan menjadi panduan dalam operasional AVSEC.

Untuk aspek teknis, AVSEC mengikuti SKEP/100/XI/1985 tentang Tata Tertib Bandar Udara, KP 138 Tahun 2018 tentang Sertifikasi Peralatan Keamanan, serta PR 22 Tahun 2024 tentang Penilaian Ancaman Keamanan Penerbangan. Pedoman operasional tambahan juga diatur dalam PR 1 Tahun 2023 tentang Pendidikan dan Pelatihan Keamanan, PR 23 Tahun 2024 tentang Penyusunan Program Keamanan Penerbangan, serta PR 9 DJPU 2024 tentang Latihan Penanggulangan Keadaan Darurat.

Dengan kepatuhan terhadap regulasi ini, AVSEC memastikan keamanan penerbangan tetap terjaga, serta operasional bandara berjalan sesuai standar nasional dan internasional.

4.1.2.3 *Terminal Inspection Service (TIS)*

Pelayanan di Bandar Udara Tjilik Riwut terbagi menjadi dua unit utama, yaitu *Terminal Inspection Service (TIS)* dan Informasi (*Customer Service*). Unit TIS berfokus pada pengawasan operasional di terminal untuk memastikan kebersihan, kelancaran fasilitas, serta kenyamanan pengguna jasa bandara. Sementara itu, unit Informasi, yang juga dikenal sebagai *Customer Service*, bertugas memberikan layanan informasi kepada pengunjung serta menangani berbagai kebutuhan dan keluhan penumpang guna meningkatkan kualitas pelayanan di bandara.

Unit TIS (*Terminal Inspection Service*) bertanggung jawab untuk melakukan pengawasan terhadap berbagai aspek operasional di terminal guna memastikan kelancaran pelayanan dan kenyamanan penumpang. Terdapat empat SOP utama yang diterapkan dalam unit ini, yaitu:

1. Pengawasan Kebersihan di Terminal

Memastikan seluruh area terminal, termasuk ruang tunggu, toilet, dan fasilitas umum lainnya tetap bersih dan nyaman bagi pengguna jasa bandara.

2. Pengawasan Peralatan Penunjang Operasi di Terminal

Memeriksa dan memastikan seluruh peralatan operasional di terminal seperti kursi tunggu, konveyor bagasi, dan garbarata berfungsi dengan baik.

3. Pengawasan *Trolley*

Memantau ketersediaan *trolley* di berbagai titik strategis serta memastikan tidak terjadi kekurangan *trolley* bagi penumpang yang membutuhkan.

4. Penghitungan LOS (*Level of Service*)

Menghitung tingkat pelayanan yang diberikan di terminal berdasarkan standar kenyamanan dan efisiensi operasional yang telah ditetapkan.

Unit Informasi sering disebut sebagai *Customer Service* karena berfungsi sebagai garda terdepan dalam memberikan informasi serta menangani keluhan dari pengguna jasa bandara. Terdapat sembilan SOP dalam unit informasi, yaitu:

1. Keberangkatan Pintu di Terminal

Mengatur dan memberikan informasi kepada penumpang terkait pintu keberangkatan sesuai dengan jadwal penerbangan.

2. Keluhan Pelanggan

Menerima, mencatat, dan menindaklanjuti keluhan yang disampaikan oleh pengguna jasa bandara untuk meningkatkan kualitas pelayanan.

3. Pelaporan Pelaksanaan Tugas *Customer Service*

Membuat laporan harian mengenai tugas yang telah dilaksanakan oleh petugas *customer service*.

4. Pelayanan dan Standar Penampilan Disiplin

Mengatur bagaimana standar pelayanan, penampilan dari unit *customer service* dan dijelaskan juga etika pelayanan.

5. Pembaharuan Data Informasi

Memastikan informasi penerbangan dan layanan lainnya di terminal selalu diperbarui dan akurat.

6. Pengaturan *Check-in Counter* di Terminal

Mengawasi dan mengkoordinasikan penggunaan counter check-in agar sesuai dengan kebutuhan maskapai dan menghindari antrean panjang.

7. Penyiapan Jadwal Penerbangan

Menyusun dan menyediakan informasi jadwal penerbangan untuk dipublikasikan kepada penumpang melalui berbagai media di bandara.

8. Pelayanan PAS (*Public Adress System*)

Mengelola sistem perizinan akses bagi personel yang bekerja di area terbatas di bandara.

9. Pelayanan di PID (*Public Information Desk*)

Memastikan informasi yang ditampilkan di layar informasi bandara (PID) selalu akurat dan terkini.

Dengan adanya SOP yang jelas di masing-masing unit, pelayanan di Bandar Udara Tjilik Riwut dapat berjalan dengan baik, efektif, dan sesuai standar yang telah ditetapkan.

4.2 Jadwal

Berdasarkan surat Kepala Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Udara Nomor: SM.106/6/5/PPSDMPU/2024 tentang Persetujuan Lokasi OJT disebutkan bahwa terdapat beberapa unit yang menjadi fokus unit kerja yaitu AMC (*Apron Movement Control*), *Aviation Security*, dan *Komersil*. Akan tetapi, di instansi kami terdapat penambahan unit TIS (*Terminal Inspection Service*) dan informasi, serta unit *safety*. OJT dilaksanakan pada tanggal 6 Januari hingga 28 Februari dengan pembagian perkelompok masing masing 2 orang dengan total 3 tim. Berikut pembagian jadwal pelaksanaan OJT:

Tabel 4. 1 Jadwal Pelaksanaan OJT

No	Nama	Januari				Februari			
		I	II	III	IV	I	II	III	IV
1	Septian Alvin A								
2	Anggi Meiristya S								
3	Ardiansyah I. Q								
4	Sonna R E Tamba								
5	Gema Wahyu P								
6	Inseren F Rumakiek								

Aviation Security :

TIS dan Informasi :

Apron Movement Control :

Komersil dan Safety :



4.3 Permasalahan

Trolley merupakan salah satu faktor kenyamanan dalam penumpang dan hal tersebut di atur dalam PM 41 Tahun 2023 dan juga di atur dalam SOP TIS terkait Pengawasan *Trolley*.

Salah satu permasalahan yang ditemukan dalam pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya adalah kurangnya jumlah *trolley* yang tersedia bagi penumpang. *Trolley* merupakan fasilitas penting di bandara yang berfungsi untuk membantu penumpang dalam membawa barang bawaan, terutama bagi mereka yang membawa koper atau barang dalam jumlah banyak. Namun, berdasarkan pengamatan di lapangan, jumlah *trolley* yang tersedia sering kali tidak mencukupi, terutama pada waktu-waktu sibuk ketika jumlah penumpang tinggi.

Kurangnya *trolley* dapat mempengaruhi terhadap *scoring* atau penilaian terhadap bandara. Berikut adalah tabel tolak ukur penilaian pelayanan fasilitas yang memberikan kenyamanan bagi penumpang sesuai dengan PM 41 Tahun 2023:

Tabel 4. 2 Tolak Ukur Penilaian

No	Aspek Penilaian	Nilai Maksimal
1	Pengkondisian suhu ruangan	10
2	Pengkondisian cahaya	10
3	Ketersediaan <i>trolley</i>	5
4	Ketersediaan staging area	5
5	Kebersihan terminal	10
6	Pelayanan informasi	20
7	Ketersediaan fasilitas toilet	10
8	Petugas kebersihan toilet	5
9	Kebersihan toilet	5
10	Ruang laktasi	10
11	Fasilitas bagi pengguna berkebutuhan khusus	10

Berdasarkan skala nilai yang diberikan, pelayanan fasilitas di bandara diklasifikasikan dalam enam kategori, dari "Istimewa" (A) hingga "Buruk" (F). *Trolley* merupakan salah satu fasilitas utama yang mendukung kenyamanan penumpang. Dengan jumlah *trolley* yang beredar hanya 95 dari kebutuhan 175 unit, maka nilai untuk aspek ini hanya mencapai 2,7.

Meskipun secara keseluruhan pelayanan lainnya terpenuhi dan tetap mendapatkan kategori A (Istimewa), kekurangan signifikan pada ketersediaan *trolley* akan berdampak di lapangan. Penumpang yang mengalami kesulitan mendapatkan *trolley* bisa merasa kurang nyaman, yang pada akhirnya berpengaruh terhadap persepsi kualitas layanan bandara. Oleh karena itu, penting untuk memastikan kecukupan *trolley* guna mempertahankan standar pelayanan yang optimal.

Selain permasalahan jumlah yang tidak mencukupi, pengelolaan *trolley* juga perlu dimonitor secara berkala agar ketersediaannya di *staging area* tetap terjaga. Jangan sampai *trolley* yang telah digunakan oleh penumpang tidak dikembalikan ke tempat semula, sehingga menyebabkan kekosongan di area pengambilan dan menghambat kenyamanan serta kelancaran mobilitas penumpang di bandara.



Gambar 4. 1 *Stagging Area Trolley Kosong*

Ketidakersediaan *trolley* dalam jumlah yang cukup menimbulkan berbagai dampak negatif terhadap pengalaman penumpang. Salah satu contoh nyata ibu-ibu yang membawa barang bawaan dalam jumlah besar tetapi tidak mendapatkan *trolley* karena telah habis digunakan oleh penumpang lain.



Gambar 4. 2 Penumpang Butuh *Trolley*

Situasi ini mengakibatkan ketidaknyamanan bagi penumpang serta memperlambat alur pergerakan di dalam terminal. Selain itu, penumpang yang tidak mendapatkan *trolley* terpaksa membawa barangnya sendiri, yang dapat meningkatkan risiko kelelahan, keterlambatan, atau bahkan potensi kecelakaan kecil seperti barang jatuh atau bertabrakan dengan penumpang lain.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan (PM) Nomor 41 Tahun 2023, jumlah *trolley* yang harus disediakan di bandara dihitung berdasarkan Penumpang Waktu Sibuk (PWS) dibagi 5, sebagaimana tercantum dalam Pasal 14 ayat (1) huruf c. Perhitungan ini bertujuan untuk memastikan bahwa ketersediaan *trolley* selalu mencukupi kebutuhan penumpang di waktu tersibuk.

$$\text{Jumlah Trolley} = \frac{\text{PWS}}{5}$$

Perhitungan jumlah PWS pada Bandara Tjilik Riwut Palangkaraya dengan metode yang ada pada PM 41 Tahun 2023 yang berbunyi “Metode perhitungan penumpang waktu sibuk dengan menggunakan jam sibuk dalam satu hari rata-rata pada bulan tersibuk dalam satu tahun”. Berdasarkan peraturan tersebut, penulis meminta data kepada unit *Safety* untuk dapat memberikan data dari *website OaSYS (Operation & Services Data System)* yang berisi penumpang tahunan, bulanan, dan harian.

Tabel 4. 3 Data Penumpang Perbulan 2024

Sumber : *OaSYS* DAU Perbulan 2024

Bulan 2024	Jumlah Penumpang
Januari	53.384
Februari	44.367
Maret	49.006
April	62.760
Mei	57.515
Juni	62.553
Juli	70.555
Agustus	65.565
September	62.238
Oktober	61.868
November	63.250
Desember	73.443

Dari tabel data statistik penumpang per bulan tersebut terlihat bahwa penumpang terbanyak ada pada Bulan Desember 2024. Maka dari itu untuk melanjutkan pengambilan data PWS, perlu melihat data harian pada Bulan Desember.

Tabel 4. 4 Data PWS Harian Desember

Sumber : *OaSYS* DAU Harian Desember 2024

Tanggal	Jumlah Penumpang	Tanggal	Jumlah Penumpang
1	2106	17	2035
2	1997	18	2706
3	1468	19	3027
4	2194	20	3376
5	2125	21	3114
6	2128	22	3486
7	1910	23	2980
8	2510	24	2467
9	2016	25	2576
10	1821	26	2087
11	2682	27	2217
12	2267	28	2034
13	2371	29	2747
14	2022	30	2058
15	3117	31	1580
16	2219		

Berdasarkan tabel data statistik penumpang harian bulan desember tersebut terlihat bahwa penumpang terbanyak ada pada tanggal 22 Desember 2024. Maka dari itu untuk melanjutkan pengambilan data PWS, perlu melihat data lengkap tanggal 22 Desember 2024.

Tabel 4. 5 Data Penumpang Perjam 22 Desember

Sumber : *OaSYS* DAU Perjam 22 Desember 2024

No	Jam	Jumlah Penumpang
1	07.01 - 08.00	379
2	08.01 - 09.00	0
3	09.01 - 10.00	180
4	10.01 - 11.00	769
5	11.01 - 12.00	371
6	12.01 - 13.00	162
7	13.01 - 14.00	12
8	15.01 - 16.00	396
9	16.01 - 17.00	873
10	17.01 - 18.00	143
11	19.01 - 20.00	200

Dari tabel data statistik penumpang perjam tanggal 22 bulan desember tersebut terlihat bahwa penumpang terbanyak ada pada tabel nomor 9. Pada tabel nomor 9 menunjukkan data penumpang pada jam 16.01 WIB hingga 17.00 WIB di tanggal 22 Desember 2024. Dari jajaran beserta penjelasan tabel diatas dapat disimpulkan bahwa PWS (Penumpang Waktu Sibuk) di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya sejumlah 873 Penumpang.

Data PWS tersebut dapat dimasukkan kedalam rumus sesuai dengan PM 41 Tahun 2023:

$$\begin{aligned}
 \text{Jumlah Trolley} &= \frac{\text{PWS}}{5} \\
 &= \frac{873}{5} \\
 &= 174.6 \\
 &= \mathbf{175 \text{ Trolley}}
 \end{aligned}$$

Berdasarkan perhitungan diatas, jumlah *trolley* di Bandara Tjilik Riwut Palangka Raya masih kurang dari standar yang seharusnya. Saat ini, total *trolley* yang tersedia sebanyak 153 unit, dengan 95 unit yang beredar di terminal

keberangkatan dan kedatangan. Namun, sesuai perhitungan kebutuhan, jumlah *trolley* yang ideal adalah 175 unit, sehingga masih terdapat kekurangan dalam penyediaan fasilitas ini.

Kekurangan *trolley* juga dapat berdampak pada citra layanan bandara. Ketika penumpang mengalami kesulitan dalam membawa barang mereka akibat fasilitas yang tidak memadai, kepuasan mereka terhadap layanan bandara dapat menurun. Selain itu, dalam jangka panjang, hal ini dapat berpengaruh terhadap penilaian kualitas pelayanan yang dilakukan oleh regulator penerbangan, yang dapat mempengaruhi reputasi bandara secara keseluruhan.

Oleh karena itu, diperlukan langkah perbaikan seperti penyesuaian jumlah *trolley* berdasarkan perhitungan PWS, peningkatan pengelolaan dan pendistribusian *trolley* agar tidak menumpuk di satu titik, serta pengawasan rutin untuk memastikan fasilitas ini selalu tersedia bagi penumpang. Dengan adanya solusi ini, diharapkan pelayanan di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya dapat lebih optimal dan sesuai dengan standar pelayanan kebandarudaraan yang telah ditetapkan.

4.4 Penyelesaian Masalah

Kekurangan *trolley* di Bandara Tjilik Riwut Palangka Raya menjadi salah satu kendala dalam pelayanan penumpang, khususnya dalam mendukung kenyamanan dan kelancaran pergerakan barang bawaan. Berdasarkan perhitungan, jumlah *trolley* yang tersedia saat ini masih di bawah standar yang seharusnya, sehingga diperlukan langkah-langkah strategis untuk mengatasi permasalahan ini.

Sebagai Mahasiswa yang sedang melaksanakan *On the Job Training* (OJT), solusi yang dapat diberikan didasarkan pada data yang relevan serta regulasi yang berlaku, seperti PM 41 Tahun 2023, yang mengatur ketersediaan fasilitas bandara, termasuk *trolley*. Solusi ini diharapkan dapat menjadi rekomendasi bagi pihak pengelola bandara guna meningkatkan standar pelayanan.

4.4.1 Kerja Sama Antar Cabang

Salah satu solusi yang dapat diterapkan adalah menjalin kerja sama dengan kantor cabang lain yang memiliki kelebihan jumlah *trolley*. Mengingat Angkasa Pura sekarang merupakan perusahaan *Holding* BUMN pengelola bandara satu-

satunya di Indonesia dan sudah mengalami *merger*. Hal tersebut akan menguntungkan untuk Bandara Tjilik Riwut Palangka Raya karena dapat menjalin kerjasama dengan bandara besar dibawah *InJourney Airports*, seperti Bandara Internasional Soekarno Hatta.

Bandara-bandara di bawah pengelolaan yang sama dapat mendistribusikan *trolley* secara lebih merata, sehingga bandara yang mengalami kekurangan dapat memperoleh tambahan unit dari bandara yang memiliki surplus. Langkah ini lebih efisien dibandingkan pengadaan *trolley* baru yang memerlukan waktu dan biaya lebih besar.

4.4.2 Optimalisasi Pengelolaan dan Rotasi *Trolley*

Selain menambah jumlah *trolley*, langkah lain yang juga sangat penting adalah mengoptimalkan pengelolaan *trolley* yang ada. Pengelolaan yang buruk dapat menyebabkan *trolley* menumpuk di satu area sementara di area lain justru mengalami kekurangan. Oleh karena itu, diperlukan strategi yang efektif dalam pendistribusian, pemantauan, dan pemeliharaan *trolley* agar selalu tersedia bagi penumpang yang membutuhkan. Beberapa langkah yang dapat dilakukan dalam optimalisasi pengelolaan *trolley* antara lain:

1. Memastikan *trolley* selalu dikembalikan ke area penyimpanan setelah digunakan. Hal ini dapat dilakukan dengan penempatan petugas khusus yang bertugas mengembalikan *trolley* dari berbagai titik ke area utama.
2. Melakukan rotasi *trolley* antara terminal keberangkatan dan kedatangan berdasarkan jumlah penumpang waktu sibuk (PWS - Penumpang Waktu Sibuk). Dengan rotasi yang baik, *trolley* yang tersedia di setiap area dapat disesuaikan dengan jumlah permintaan.
3. Menggunakan sistem pemantauan berbasis teknologi, seperti pelacakan lokasi *trolley* secara *real-time* menggunakan sensor atau aplikasi internal bandara. Dengan adanya sistem ini, pengelola dapat mengetahui jumlah *trolley* yang tersedia di setiap area dan mengatur distribusinya dengan lebih efisien.
4. Menetapkan kebijakan pengembalian *trolley*, seperti sistem deposit, di mana penumpang dapat mengambil *trolley* dengan memasukkan koin atau kartu tertentu, yang nantinya dapat dikembalikan setelah *trolley* dikembalikan ke

tempatnyanya. Sistem ini telah diterapkan di beberapa bandara internasional dan terbukti efektif dalam mencegah *trolley* tercecer di berbagai area.

4.4.3 Pengadaan *Trolley* Tambahan Secara Bertahap

Jika redistribusi dan optimalisasi pengelolaan masih belum cukup untuk memenuhi kebutuhan *trolley*, maka pengadaan *trolley* tambahan menjadi solusi jangka panjang yang perlu dipertimbangkan. Namun, pengadaan ini dapat dilakukan secara bertahap dengan menyesuaikan kebutuhan dan prioritas anggaran. Beberapa cara untuk melakukan pengadaan tambahan secara lebih efisien antara lain:

1. Mengalokasikan anggaran khusus dalam perencanaan tahunan pengelola bandara untuk menambah jumlah *trolley* secara berkala sesuai kebutuhan.
2. Melakukan kerja sama dengan pihak ketiga atau sponsor, perusahaan logistik, atau penyedia layanan di bandara, untuk berkontribusi dalam penyediaan *trolley* sebagai bagian dari program tanggung jawab sosial perusahaan.
3. Menggunakan *trolley* dengan desain dan material yang lebih tahan lama, sehingga mengurangi biaya perawatan dan penggantian dalam jangka panjang.

Permasalahan kekurangan *trolley* di Bandara Tjilik Riwut Palangka Raya memerlukan solusi yang komprehensif dan berkelanjutan. Dengan menjalin kerja sama antar bandara, mengoptimalkan manajemen *trolley*, melakukan pengadaan secara bertahap, serta melibatkan pihak eksternal dalam evaluasi pelayanan, diharapkan permasalahan ini dapat diatasi dengan lebih efektif.

Melalui penerapan solusi-solusi tersebut, standar pelayanan di bandara dapat meningkat secara signifikan, memberikan pengalaman yang lebih nyaman bagi penumpang, serta memastikan bahwa Bandara Tjilik Riwut dapat memenuhi standar operasional yang sesuai dengan regulasi yang berlaku, seperti yang diatur dalam PM 41 Tahun 2023. Dengan langkah-langkah strategis yang tepat, diharapkan permasalahan ini tidak hanya dapat diselesaikan dalam jangka pendek, tetapi juga mampu menciptakan sistem pengelolaan *trolley* yang lebih efisien dan berkelanjutan dalam jangka panjang.

BAB 5

PENUTUP

5.1 Saran

Permasalahan kekurangan trolley di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya perlu di tindak lanjuti serta meningkatkan kualitas layanan bagi penumpang, terdapat beberapa saran yang dapat dijadikan pertimbangan oleh pihak pengelola bandara guna memastikan fasilitas ini selalu tersedia dengan jumlah yang mencukupi dan dikelola secara optimal.

5.1.1 Penambahan Jumlah Trolley Sesuai Standar PWS

Berdasarkan hasil perhitungan Penumpang Waktu Sibuk (PWS) dan rasio standar 1 trolley untuk setiap 5 penumpang, jumlah trolley yang tersedia saat ini masih kurang dari standar yang seharusnya. Oleh karena itu, pihak pengelola bandara disarankan untuk menambah jumlah trolley secara bertahap, menyesuaikan dengan tingkat kebutuhan serta anggaran yang tersedia.

Penambahan trolley ini dapat dilakukan melalui mekanisme pengadaan baru atau melalui kerja sama dengan maskapai penerbangan dan pihak sponsor yang dapat berkontribusi dalam penyediaan fasilitas ini sebagai bagian dari program tanggung jawab sosial perusahaan.

5.1.2 Optimalisasi Manajemen dan Distribusi Trolley

Selain menambah jumlah trolley, penting bagi pengelola bandara untuk mengoptimalkan sistem distribusi trolley agar fasilitas ini tersedia secara merata di seluruh terminal. Rotasi trolley antar terminal keberangkatan dan kedatangan harus dilakukan secara berkala berdasarkan analisis jumlah penumpang di setiap waktu sibuk. Sistem pemantauan berbasis teknologi seperti RFID (*Radio Frequency Identification*) atau sistem barcode dapat diterapkan untuk mengetahui lokasi trolley secara real-time dan mencegah kekosongan di titik-titik strategis.

Penempatan petugas khusus yang bertanggung jawab atas pengelolaan trolley, termasuk pengumpulan dan pengembalian trolley ke area yang telah

ditentukan, sangat diperlukan untuk memastikan fasilitas ini tetap tersedia bagi penumpang yang membutuhkan.

5.1.3 Menjalin Kerja Sama dengan Bandara Lain

Jika pengadaan baru memerlukan waktu yang lama dan proses anggaran yang kompleks, maka alternatif lain yang dapat dilakukan adalah menjalin kerja sama dengan bandara lain yang memiliki surplus trolley. Dengan adanya kerja sama ini, bandara yang memiliki kelebihan trolley dapat mengalokasikan sebagian unitnya ke Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya, sehingga kebutuhan dapat terpenuhi tanpa harus menunggu proses pengadaan yang panjang.

5.1.4 Meningkatkan Kesadaran Penumpang

Pihak bandara dapat memasang pengumuman atau signage di beberapa titik strategis guna mengimbau penumpang agar mengembalikan trolley ke tempat yang telah disediakan setelah digunakan. Penerapan sistem deposit trolley, seperti yang diterapkan di beberapa bandara internasional, dapat menjadi solusi untuk memastikan bahwa penumpang mengembalikan trolley ke tempatnya. Sistem ini memungkinkan penumpang mengambil trolley dengan memasukkan koin atau kartu, yang nantinya akan dikembalikan setelah trolley dikembalikan ke tempat penyimpanan.

5.1.5 Evaluasi dan Monitoring Berkala

Pengelola bandara disarankan untuk melakukan evaluasi kinerja dan penggunaan trolley secara berkala, terutama saat terjadi peningkatan jumlah penumpang, seperti pada musim liburan atau periode puncak keberangkatan dan kedatangan. Pelibatan pihak eksternal, seperti konsultan transportasi udara atau akademisi dari perguruan tinggi yang memiliki program studi terkait, dapat membantu dalam menganalisis efisiensi pengelolaan fasilitas di bandara. Pihak bandara juga dapat melakukan perbandingan dengan bandara lain, baik di tingkat nasional maupun internasional, guna mempelajari dan mengadopsi strategi pengelolaan trolley yang lebih efektif.

5.2 Kesimpulan

Berdasarkan hasil *On the Job Training* (OJT) yang telah dilaksanakan di Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya, dapat disimpulkan bahwa keberadaan fasilitas penunjang, khususnya *trolley*, memiliki peran yang sangat penting dalam mendukung kenyamanan, kelancaran, serta efisiensi pergerakan penumpang di dalam terminal. Fasilitas *trolley* ini membantu penumpang dalam membawa barang bawaan mereka, baik saat keberangkatan maupun kedatangan. Namun, berdasarkan observasi dan analisis yang dilakukan, ditemukan bahwa jumlah *trolley* yang tersedia di bandara ini masih belum mencukupi untuk memenuhi kebutuhan penumpang, terutama pada saat periode sibuk atau jam Penumpang Waktu Sibuk (PWS).

Kekurangan *trolley* ini menyebabkan berbagai kendala bagi penumpang, terutama bagi mereka yang membawa barang dalam jumlah banyak, seperti keluarga dengan anak kecil, lansia, serta penumpang yang membawa barang dengan bobot berat. Kondisi ini tidak hanya mengurangi kenyamanan, tetapi juga dapat memperlambat mobilitas penumpang di dalam terminal. Selain itu, keterbatasan fasilitas ini juga dapat berdampak pada penilaian kualitas layanan di bandara secara keseluruhan.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan (PM) Nomor 41 Tahun 2023, jumlah *trolley* yang disediakan di bandara harus didasarkan pada perhitungan jumlah Penumpang Waktu Sibuk (PWS) dengan rasio 1 *trolley* untuk setiap 5 penumpang waktu sibuk. Berdasarkan perhitungan yang telah dilakukan, jumlah *trolley* yang tersedia saat ini masih di bawah jumlah ideal yang seharusnya disediakan untuk memenuhi kebutuhan penumpang.

Selain masalah jumlah *trolley* yang belum mencukupi, pengelolaan fasilitas ini juga menjadi faktor yang mempengaruhi ketersediaannya di terminal. Distribusi *trolley* yang kurang merata dan sistem pemantauan yang belum optimal menyebabkan *trolley* sering kali tidak tersedia di titik-titik strategis, terutama di *staging area* atau lokasi pengambilan *trolley* yang seharusnya selalu terisi. Hal ini diperparah dengan kurangnya sistem

pengembalian *trolley* setelah digunakan oleh penumpang, sehingga menyebabkan penumpukan di beberapa area dan kekosongan di area lainnya.

Oleh karena itu, diperlukan langkah-langkah strategis dan berkelanjutan untuk mengatasi permasalahan ini. Solusi yang dapat diterapkan meliputi penambahan jumlah *trolley*, optimalisasi manajemen dan distribusi *trolley*, serta kerja sama dengan bandara lain yang memiliki kelebihan jumlah *trolley*. Selain itu, evaluasi secara berkala serta pelibatan pihak eksternal dalam meningkatkan standar pelayanan juga menjadi langkah penting dalam memastikan bahwa fasilitas ini tetap tersedia dan terjaga dengan baik untuk menunjang kelancaran operasional bandara. Dengan penerapan solusi yang tepat, diharapkan Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya dapat terus meningkatkan standar pelayanan, sehingga pengalaman penumpang menjadi lebih nyaman, efisien, dan sesuai dengan regulasi yang telah ditetapkan.

Dengan menerapkan solusi yang menyeluruh dan berkelanjutan, Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya dapat meningkatkan standar pelayanan bagi penumpang, sehingga operasional bandara menjadi lebih efisien, nyaman, dan sesuai dengan regulasi yang berlaku. Kesadaran akan pentingnya pengelolaan fasilitas penunjang seperti *trolley* harus menjadi perhatian utama dalam upaya meningkatkan kepuasan pengguna jasa. Dengan adanya kerja sama antara berbagai pihak, termasuk pengelola bandara, maskapai penerbangan, serta penumpang itu sendiri, diharapkan permasalahan ini dapat terselesaikan dengan baik dan menciptakan sistem pelayanan yang lebih profesional dan berorientasi pada kepuasan pengguna jasa.

DAFTAR PUSTAKA

- AIP Indonesia (VOL III) WAGG. (2025). *AIP INDONESIA (VOL III) WAGG AD 2-1 Directorate General of Civil Aviation AIRAC AIP AMDT 155 23 JAN 25 WAGG*.
- Bambang Junipitoyo. (2018). *Pedoman Penyusunan Laporan OJT*.
- Ginting Hutabarat. (2019, April 8). *Presiden Harap Bandara Tjilik Riwut Jadi Motor Pertumbuhan Ekonomi*. Biro Komunikasi dan Infomasi Publik Kementerian Perhubungan.
- Ilyas Istianur Praditya. (2019, Januari 3). *Kemenhub Serahkan Bandara Tjilik Riwut kepada AP II*. Liputan 6.
- Injourney Airports. (2024). *Sejarah Angkasa Pura Indonesia*. InJourney Airports.
- KM 52 Tahun 2010. (2010). *PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 52 TAHUN 2010 REPUBLIK INDONESIA (CIVIL AVIATION SAFETY REGULATIONS PART 174)*.
- Muttaqin, A., Sartono, W., Christady, H., Sedap Malam no, J. I., & Mataram NTB, G. (2009). *ANALISIS GEOMETRIK FASILITAS SISI UDARA BANDAR UDARA INTERNASIONAL LOMBOK (BIL) NUSA TENGGARA BARAT*. Dalam *Forum Teknik Sipil No. XIX/1-Januari*.
- Paramita Dwi Nastiti. (2024). *Pedoman OJT MTU 2024 V3*.
- PM 20 Tahun 2014. (2014). *PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 20 TAHUN 2014*.
- PM 39 Tahun 2014. (t.t.). *PM 39 Tahun 2014 Tentang Kriteria Klasifikasi Organisasi Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara*.
- PM 41 Tahun 2023. (2023). *PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR PM 41 TAHUN 2023 TENTANG PELAYANAN JASA KEBANDARUDARAAN DI BANDAR UDARA*.
- PM 77 Tahun 2015. (2015). *PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR PM 77 TAHUN 2015*.
- PM 129 Tahun 2015. (2015). *MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR PM 129 TAHUN 2015*.
- PM 178 Tahun 2015. (2015). *PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR PM 178 TAHUN 2015*.
- Rahimudin, & Eri Suryanti. (2023). *Peran Unit Terminal Inspection Service Dalam Pelaksanaan*. *Jurnal Mahasiswa*, 5(2), 374–386.
<https://doi.org/10.51903/jurnalmahasiswa.v5i2>

Ricardianto, R. P., & Charles An. (t.t.). *MENARA AIR TRAFFIC CONTROL (ATC) TERBAIK PADA BANDAR UDARA DI KAWASAN EROPA-AFRIKA.*

Saputra, Y. H. (2022). *ANALISIS KINERJA DAN PENGEMBANGAN KARIR KARYAWAN PADA UNIT PERTOLONGAN KECELAKAAN PENERBANGAN DAN PEMADAM KEBAKARAN (PKP-PK) DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL ADI SOEMARMO SOLO.*

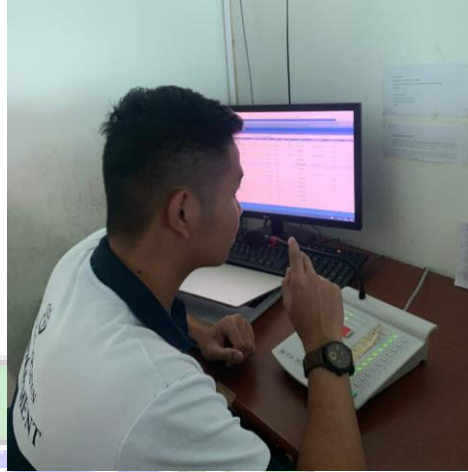
UU No 1 Th 2009. (2009). *Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.*



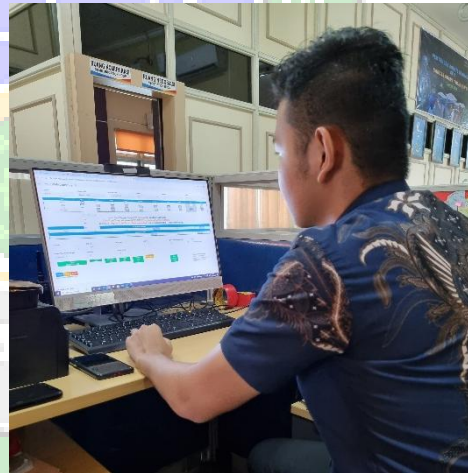
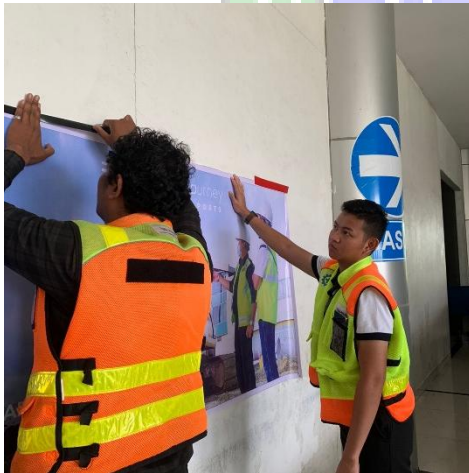
LAMPIRAN

Lampiran A. Dokumentasi Pelaksanaan OJT

Pelaksanaan pada unit TIS (*Terminal Inspection Service*)



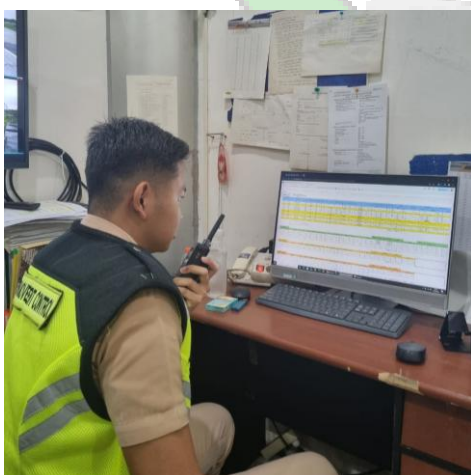
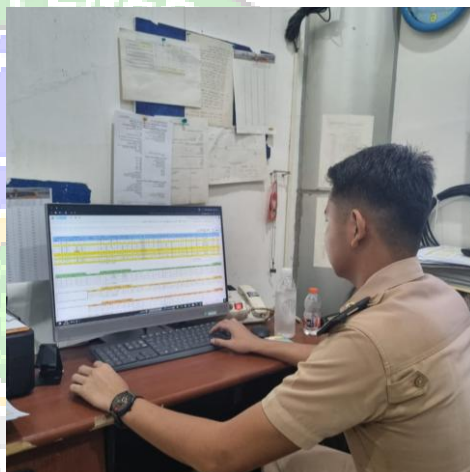
Pelaksanaan pada unit *Safety*



Pelaksanaan pada unit AVSEC (*Aviation Security*)



Pelaksanaan pada unit AMC (*Apron Movement Control*)



Lampiran B. Sertifikat Pelaksanaan OJT

Nama : Gema Wahyu Patriya

NIT : 30622037

Lokasi : Bandar Udara Tjilik Riwut Palangka Raya



PT. ANGKASA PURA INDONESIA
KANTOR CABANG BANDAR UDARA TJILIK RIWUT

Sertifikat
Nomor : STI.PKY.GM.0114/HK.07/2025

diberikan kepada :
GEMA WAHYU PATRIYA (30622037)

Telah mengikuti On Job Training (OJT) Program Studi Manajemen Transportasi Udara
Pada Unit Airport Operation cc. Terminal & Service Improvement di PT Angkasa Pura Indonesia Kantor Cabang Bandar Udara
Tjilik Riwut Palangka Raya
dari tanggal 06 Januari 2025 & 14 Maret 2025 dengan hasil **SANGAT BAIK**

GENERAL MANAGER

MAULID SAKTI
AIRPORT OPERATION, SERVICES & SECURITY DIVISION HEAD

PALANGKA RAYA, 20 FEBRUARI 2025

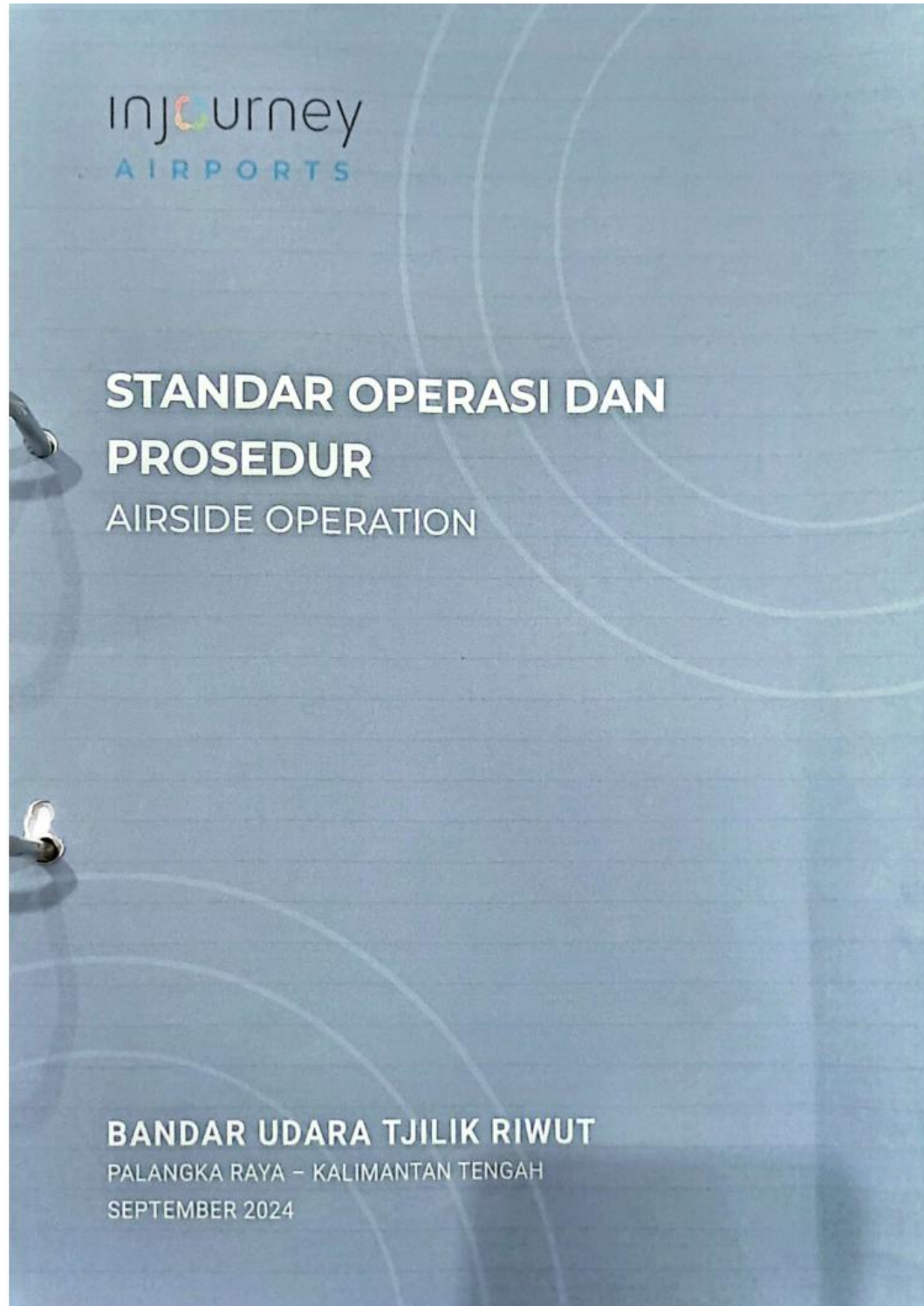
NO.	HAL - HAL YANG DINILAI	NILAI (dalam angka)	KETERANGAN
1	Sopan Santun	100	Nilai Rata-rata : 100 Konversi (huruf) : A
2	Etos dan Motivasi Kerja	100	
3	Keahlian Berdasarkan Bidang Ilmu (Profesionalisme)	100	
4	Kemampuan Penggunaan Bahasa Inggris	100	
5	Kemampuan Penggunaan Teknologi Informasi	100	
Jumlah Nilai		500	
Nilai Rata-Rata		100	

Keterangan Konversi Nilai :

Huruf	Angka	Keterangan
A	81 - 100	Sangat Baik
B	61 - 80	Baik
C	41 - 60	Cukup Baik
D	< 60	Kurang Baik

Lampiran C. *Standart Operational Procedure*

SOP AMC (*Apron Movement Control*)



SOP TIS (*Terminal Inspection Service*)

TERMINAL INSPECTION SERVICE BANDARA TJILIK RIWUT	Standard Operating Procedure PENGAWASAN OPERASIONAL <i>TROLLEY</i> TERMINAL	
	Nomor:17.01.1.03	Revisi: 01
	Tanggal : APRIL 2023	Halaman : Page 1 of 8

I. UNIT KERJA TERKAIT

Terminal Inspection Services

II. TUJUAN

Menjadi acuan dalam memberikan pelayanan dalam pengawasan penyediaan *Trolley* dan Jasa *Porter* yang harus dilakukan oleh petugas *Terminal Inspection Services* dalam mengawasi *Trolley*.

III. RUANG LINGKUP

1. Prosedur ini mencakup aktivitas pengawasan penyediaan *Trolley* secara langsung oleh petugas *Terminal Inspection Services*
2. Prosedur ini berlaku di seluruh kantor cabang PT. Angkasa Pura II (Persero).

IV. REFERENSI

1. Peraturan Direksi nomor PD.01.01/12/2018/0101 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Cabang Bandar Udara Tjilik Riwut.
2. Peraturan Direksi nomor PD.13.01/03/2021/0018 tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara di PT Angkasara Pura II;
3. Peraturan Direksi nomor PD.13.01/12/2021/0095 tentang Standar Operasional Prosedur Terminal Inspection Service di Bandar Udara PT Angkasa Pura II.