

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
PT CITILINK INDONESIA BANDAR UDARA
INTERNASIONAL I GUSTI NGURAH RAI DENPASAR**



Disusun Oleh:

GHAISANDRA APRIL KHAIRUNISA

NIT. 30621034

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2024**

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
PT CITILINK INDONESIA BANDAR UDARA
INTERNASIONAL I GUSTI NGURAH RAI DENPASAR**



Disusun Oleh:

GHAISANDRA APRIL KHAIRUNISA
NIT. 30621034

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2024**

LEMBAR PERSETUJUAN

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
PT CITILINK INDONESIA BANDAR UDARA
INTERNASIONAL I GUSTI NGURAH RAI DENPASAR

Oleh:

GHAISANDRA APRIL KHAIRUNISA
NIT. 30621034

Program Studi D3 Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya

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

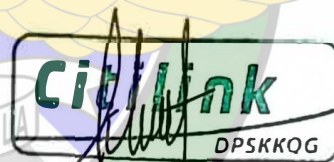
Disetujui Oleh:

Dosen Pembimbing

Supervisi



Faovan Agus F, S.Pd.Ing, M.Pd
NIP. 19840819 201902 1 001



Khaedir Pebrian, A.Md
NIP. 303302

Ketua Program Studi
Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara



AHMAD MUSADEK, S.T., M.MT.
NIP. 19680217 199102 1 001

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena berkat limpahan rahmat dan hidayah-Nya, penulis dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) yang telah dilaksanakan mulai tanggal 22 April 2024 sampai dengan 22 Juli 2024 di PT Citilink Indonesia Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai Denpasar dan menyelesaikan Laporan *On The Job Training* (OJT) ini dengan sangat baik dan lancar sesuai dengan waktu yang ditetapkan sebagai syarat menyelesaikan mata kuliah *On The Job Training* pada program Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya.

Dengan diadakannya *On The Job Training* (OJT), taruna diharapkan mampu mencapai tujuan yang diinginkan, antara lain taruna mampu mengenal dunia kerja dan mampu menerapkan materi yang dipelajari di kampus Politeknik Penerbangan Surabaya dan dapat diimplementasikan di dunia kerja, mampu menerapkan materi melalui praktik yang sesungguhnya, serta dapat menambah wawasan ilmu pengetahuan dalam dunia penerbangan yang hanya bisa didapatkan dalam pengalaman saat praktik langsung.

Selama pelaksanaan kegiatan *On The Job Training* (OJT) dan proses penyusunan Laporan *On The Job Training* ini penulis banyak menerima dukungan, bantuan, bimbingan, dan pengarahan dari berbagai pihak. Maka pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Ibu Endi Estiani, S.E., dan Bapak Djoko Raharjo, S.Kom., selaku kedua orang tua penulis yang selalu memberikan doa, dukungan, baik moril maupun materil, serta motivasi sehingga dapat memaksimalkan diri dalam melaksanakan kegiatan *On The Job Training* (OJT).
2. Bapak Dewa Kadek Rai, selaku Direktur Utama PT. Citilink Indonesia.
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.

4. Bapak Kadek Mega Hartawan, selaku *Station Manager* PT. Citilink Indonesia Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai Denpasar.
5. Bapak Ahmad Musadek, ST, M.MT, selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.
6. Bapak Faoyan Agus F, S.Pd.Ing., M.Pd, selaku pembimbing yang senantiasa membantu penulisan dalam menyelesaikan Laporan *On The Job Training* (OJT).
7. Bapak Khaedir Pebrian, A.Md, selaku *supervisor On The Job Training* (OJT) PT Citilink Indonesia *Station* Denpasar.
8. Seluruh staf dan karyawan PT Citilink Indonesia Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Denpasar yang telah membimbing dan membantu penyelenggaraan *On The Job Training* (OJT) dan menyelesaikan laporan ini.
9. Keluarga besar Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara yang senantiasa menemani dan memberi semangat dalam menyelesaikan laporan ini.
10. Kepada rekan-rekan satu tim yang saling mendukung, berbagi, suka dan duka selama melaksanakan *On The Job Training* (OJT).
11. Kepada diri saya sendiri, Ghaisandra April Khairunisa yang telah bekerja keras untuk menyelesaikan laporan ini, menjadi pembelajar dan tetap hidup untuk selalu berjuang dan tidak menyerah dalam hal apapun.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan laporan *On the Job Training* (OJT) ini masih terdapat kekurangan dan jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun penulis harapkan dari pembaca demi karya yang lebih baik dan semoga laporan ini dapat memberi manfaat.

Badung, 20 Juli 2024

Ghaisandra April Khairunisa
NIT. 30621034

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN SAMBUNG	1
HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	v
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR TABEL	viii
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	1
1.2 Dasar Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	3
1.3 Tujuan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	4
1.3.1 Bagi Kampus	4
1.3.2 Bagi Taruna	4
1.4 Manfaat Kegiatan <i>On The Job Training</i> (OJT)	5
1.5 Tempat dan Waktu Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	5
1.5.1 Tempat Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	5
1.5.2 Waktu Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	5
1.6 Jadwal Kegiatan <i>On The Job Training</i> (OJT)	5
BAB 2 GAMBARAN UMUM LOKASI <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT)	7
2.1 Sejarah PT Citilink Indonesia	7
2.2 Sejarah Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai	8
2.3 Data Umum PT Citilink Indonesia	10
2.4 <i>Highlight</i> Perkembangan PT Citilink Indonesia	12
2.5 Visi dan Misi PT Citilink Indonesia	15
2.5.1 Visi PT Citilink Indonesia	15
2.5.2 Misi PT Citilink Indonesia	15
2.6 Nilai dan Budaya Perusahaan PT Citilink Indonesia	16
2.7 Makna Logo Perusahaan PT Citilink Indonesia	17
2.8 Struktur Organisasi PT Citilink Indonesia	18
2.9 Struktur Organisasi PT Citilink Indonesia <i>Station</i> Denpasar	19
2.10 Tugas dan Tanggung Jawab	20
2.11 Tata Kelola Perusahaan	25
2.11.1 Tujuan Penerapan Tata Kelola Perusahaan	27
2.11.2 Prinsip <i>Good Corporate Governance</i> (GCG)	28
2.12 Kebijakan Perusahaan	29
2.13 Jadwal Penerbangan PT Citilink Indonesia <i>Station</i> Denpasar	41
2.13.1 Jadwal Kedatangan Citilink Indonesia <i>Station</i> Denpasar	41

2.13.2 Jadwal Kedatangan Citilink Indonesia <i>Station</i> Denpasar	42
2.14 Jenis Armada yang Digunakan.....	43
BAB 3 TINJAUAN TEORI	44
3.1 Bandar Udara	44
3.1.1 Terminal Bandar Udara	44
3.2 Maskapai Penerbangan.....	46
3.2.2 Maskapai Penerbangan <i>Low Cost Carrier (LCC)</i>	48
BAB 4 PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING</i>.....	50
4.1 Ruang Lingkup Pelaksanaan <i>On The Job Training (OJT)</i>	50
4.2 Jadwal dan Kegiatan	50
4.3 Unit Pelaksanaan <i>On The Job Training (OJT)</i>	51
4.3.1 <i>Check In Counter</i>	51
4.3.2 <i>Customer Service</i>	52
4.3.3 <i>Gate (Boarding Gate)</i>	53
4.3.4 <i>Lost Luggage (Lost and Found)</i>	54
4.3.5 <i>FLOP (Flight Operation)</i>	55
4.4 Permasalahan.....	56
4.5 Penyelesaian Masalah	57
BAB 5 PENUTUP.....	58
5.1 Kesimpulan	58
5.1.1 Kesimpulan Terhadap Permasalahan.....	58
5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan <i>On The Job Training (OJT)</i>	58
5.2 Saran.....	59
5.2.1 Saran Terhadap Permasalahan.....	59
5.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan <i>On The Job Training (OJT)</i>	59
DAFTAR PUSTAKA.....	60
LAMPIRAN.....	62

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Logo Citilink	17
Gambar 2.2 Struktur Organisasi PT Citilink Indonesia	18
Gambar 2.3 Struktur Organisasi PT Citilink Indonesia Station Denpasar	19
Gambar 2.4 Ukuran bagasi kabin.....	29
Gambar 2.5 Syarat dan Ketentuan Bagasi.....	30
Gambar 4.1 Jadwal Kegiatan On The Job Training (OJT).....	51



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Data Umum PT. Citilink Indonesia	10
Tabel 2.2 Highlight Perkembangan Citilink.....	13
Tabel 2.3 Prinsip Good Corporate Governance (GCG)	28
Tabel 2.4 Biaya-Biaya Citilink.....	38



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

On The Job Training (OJT) merupakan suatu kegiatan Tridarma Perguruan Tinggi (Pendidikan, Penelitian dan Pengabdian) untuk lebih mengenal dan menambah wawasan dan ruang lingkup pekerjaan sesuai bidangnya, di samping itu mendorong taruna untuk menjadi individu yang kompeten. Perkembangan dunia penerbangan baik secara internasional, regional maupun domestik nasional mempunyai pengaruh besar terhadap pengadaan dan pertumbuhan perhubungan udara di Indonesia. Di era ini bidang penerbangan semakin maju dan berkembang begitu cepat, sejalan dengan perkembangan transportasi dunia yang menjadi kebutuhan utama yang dipergunakan oleh masyarakat. Di Indonesia sendiri penerbangan terus berkembang mulai dari bandar udara yang sudah ada sampai dengan kemunculan perkembangan bandar udara di berbagai pulau.

Politeknik Penerbangan (POLTEKBANG) Surabaya adalah Unit Pelaksanaan Teknis (UPT) Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan yang mempunyai tugas untuk melaksanakan pendidikan profesional diploma di bidang Teknik, Manajemen dan Keselamatan Penerbangan. Politeknik Penerbangan Surabaya memiliki komitmen yang kuat dalam penyelenggaraan oleh fasilitas dan tenaga pengajar yang profesional untuk mendukung tercapainya 3S+1C yaitu *safety, security, service, and compliance*. Program Studi Diploma III pada Politeknik Penerbangan Surabaya, yaitu Diploma III Teknik Listrik Bandar Udara (TLB), Diploma III Teknik Telekomunikasi dan Navigasi Udara (TNU), Diploma III Lalu Lintas Udara (LLU), Diploma III Teknik Pesawat Udara (TPU), Diploma III Manajemen Transportasi Udara (MTU), Diploma III Komunikasi Penerbangan (KP) Diploma III Teknik Bangunan dan Landasan (TBL).

Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) merupakan salah satu kegiatan taruna Manajemen Transportasi Udara (MTU) Politeknik Penerbangan Surabaya

yang bertujuan untuk memperdalam ilmu lapangan yang telah diberikan secara materi yang tertuang dalam kurikulum Manajemen Transportasi Udara agar mencetak sumber daya manusia (SDM) yang terampil tanggap dan ahli sesuai dengan persyaratan yang berlaku.

Salah satu syarat kelulusan bagi taruna adalah *On The Job Training* (OJT) dimana pelaksanaannya disesuaikan dengan kurikulum pada tiap-tiap program studi dan berfungsi untuk menerapkan pengetahuan dan keterampilan yang didapat selama mengikuti perkuliahan ke dalam dunia kerja nyata baik di bandar udara maupun di perusahaan atau industri sesuai bidang terkait. Dengan adanya praktik kerja lapangan, nantinya diharapkan para calon tenaga di bidang manajemen transportasi udara ini, dapat menerapkan ilmu pengetahuan, mengembangkan daya pikir dan melakukan penalaran dari permasalahan-permasalahan kompleks yang timbul dan dihadapi pada saat melaksanakan *On The Job Training*. Dengan menganalisa serta mengambil keputusan secara cepat, tepat dan bertanggung jawab dalam melaksanakan tugas pemberian layanan transportasi udara.

Perkembangan dan pertumbuhan industri penerbangan tersebut tidak terlepas dari peningkatan jumlah pengguna jasa transportasi udara. Beberapa alasan konsumen pengguna jasa transportasi udara, diantaranya untuk kepentingan bisnis, kepentingan pariwisata, dan berbagai urusan lainnya. Dilihat dari aspek penyelenggaraan penerbangan terdapat dua bentuk kegiatan penerbangan, yaitu penerbangan komersil dan penerbangan non komersil. Penerbangan komersil atau biasa disebut penerbangan niaga merupakan bentuk transportasi udara yang mengenakan biaya bagi penggunanya. Jaminan keselamatan penerbangan merupakan faktor utama yang sangat penting dalam dunia penerbangan. Dalam hal tersebut pemerintah berperan untuk melakukan sertifikasi pesawat dan mengembangkan infrastruktur transportasi udara. Maka perlu adanya suatu upaya dan langkah-langkah nyata untuk meningkatkan kualitas, profesionalisme, produktivitas serta etos kerja yang tinggi terhadap sumber daya manusia yang ada.

Melalui OJT tersebut diharapkan para peserta didik dapat menerapkan segala aspek ilmu dalam tahapan belajar teori, selain itu para peserta didik dapat

menyelesaikan segala masalah yang ada di lapangan. *On The Job Training* merupakan salah satu metode untuk mempersiapkan taruna manajemen transportasi udara sebagai manager yang handal dan bertanggung jawab di bidang pelayanan keselamatan dan keamanan penerbangan sehingga pada saat bekerja taruna diharapkan dapat menerapkan pengalaman pada instansi.

1.2 Dasar Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Dasar pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut:

1. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Presiden Republik Indonesia, 2009).
2. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional (Presiden Republik Indonesia, 2003).
3. Undang-undang Nomor 12 Tahun 2012 tentang Pendidikan Tinggi, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 158 Tambahan Lembaran Negara Republik Indoensia Nomor 5336 (Presiden Republik Indonesia, 2012).
4. Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2014 Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi, Lembaran Negara Republik Indonesia 5500 (Pemerintah Indonesia, 2014).
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 99 Tahun 2021 tanggal 31 Desember 2021 tentang Organisasi dan Tata Kerja Politeknik Penerbangan Surabaya (Kementerian Perhubungan, 2021).
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 21 Tahun 2018 tanggal 28 Februari 2018 tentang Statuta Politeknik Penerbangan Surabaya (Menteri Perhubungan, 2018).

1.3 Tujuan Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

1.3.1 Bagi Kampus

Tujuan dari *On The Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya pada akhir pendidikan Diploma 3 semester 6 adalah sebagai berikut:

1. Terwujudnya lulusan transportasi yang berdaya saing tinggi dan berketerampilan unggul dengan sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional;
2. Memahami budaya kerja dalam industri penyelenggaraan pemberian jasa dan membangun pengalaman nyata memasuki dunia industri (penerbangan);
3. Membentuk kemampuan taruna dalam berkomunikasi pada materi/substansi keilmuan secara lisan dan tulisan laporan *On The Job Training* (OJT);
4. Untuk melatih kerja sama taruna dengan personil lain, maupun pada unit-unit yang lain. Sehingga tercipta suasana *teamwork* serta disiplin dan tanggung jawab yang tinggi.
5. Mencetak taruna dengan kemampuan berkomunikasi pada materi maupun substansi keilmuan secara lisan dan tulisan melalui Laporan *On The Job Training* (OJT) dan Tugas Akhir.

1.3.2 Bagi Taruna

Adapun rincian dari tujuan untuk taruna dari kegiatan *On The Job Training* (OJT) adalah sebagai berikut :

1. Agar taruna *On The Job Training* (OJT) mengetahui keadaan fisik, operasional dan struktur organisasi, serta lingkungan sosial dari suatu tempat pelaksanaan *On The Job Training* (OJT).
2. Agar taruna memahami dan mengetahui masalah-masalah apa saja yang dihadapi oleh unit Manajemen Transportasi Udara di dunia kerja dan juga cara untuk mengatasi masalah tersebut.
3. Mengetahui dengan mengamati secara langsung peranan teknologi yang diterapkan di lokasi *On The Job Training* (OJT).

4. Mengetahui apa saja dan fungsi kerja dari fasilitas yang terdapat di lokasi *On The Job Training* (OJT).
5. Dapat berkerjasama dan berkoordinasi dengan unit-unit lain yang terkait dengan operasional penerbangan dengan baik dan benar serta memiliki wawasan organisasi pada satuan kerja organisasi masing-masing.

1.4 Manfaat Kegiatan *On The Job Training* (OJT)

Adapun manfaat dalam pelaksanaan OJT di Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat OJT.
2. Memahami dengan melihat secara langsung tentang penerapan ilmu yang didapat untuk kepentingan pekerjaan.
3. Menyesuaikan (menyiapkan) diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya.
4. Memahami dengan melihat secara langsung penggunaan atau peranan fasilitas dan teknologi terapan di tempat *On The Job Training* (OJT).
5. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi terkait.

1.5 Tempat dan Waktu Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

1.5.1 Tempat Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Kegiatan *On The Job Training* (OJT) dilakukan di Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai Denpasar Bali pada PT. Citilink Indonesia. Berlokasi di..

1.5.2 Waktu Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Kegiatan *On The Job Training* (OJT) dilaksanakan dalam kurun waktu tiga (tiga) bulan, terhitung sejak tanggal 22 April 2024 hingga 22 Juli 2024.

1.6 Jadwal Kegiatan *On The Job Training* (OJT)

Jadwal kegiatan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai Denpasar Bali pada PT. Citilink Indonesia sebagai berikut:

1. Tahap Persiapan

Tahap persiapan terhitung mulai dari taruna mulai mencari tahu informasi tentang perusahaan tempat taruna akan melaksanakan kegiatan *On The Job Training* (OJT). Setelah ditentukan oleh pihak kampus tentang perusahaan mana yang telah diinformasikan dan mendapatkan persetujuan untuk melaksanakan *On The Job Training* (OJT) di perusahaan tersebut maka pihak program studi D-III Manajemen Transportasi Udara membuat surat pengantar *On The Job Training* (OJT) yang akan diberikan kepada koordinator masing-masing lokasi perusahaan, dalam hal ini PT. Citilink Indonesia di Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai Denpasar Bali.

2. Tahap Pelaksanaan

Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) dilaksanakan dalam kurun waktu tiga (tiga) bulan, terhitung sejak tanggal 22 April 2024 hingga 22 Juli 2024. Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) dilaksanakan di PT. Citilink Indonesia pada Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai Denpasar Bali pada beberapa unit, diantaranya:

- 1) *Check-in*
- 2) *Customer Service*
- 3) *Gate*
- 4) *Lost Luggage*
- 5) FLOP (*Flight Operation*)

3. Tahap Penulisan Laporan Kegiatan *On The Job Training* (OJT)

Penulisan laporan *On The Job Training* (OJT) dimulai pada tanggal 28 April 2024 hingga 22 Juli 2024. Penulisan dilakukan dengan mencari data-data yang dibutuhkan dalam penulisan laporan *On The Job Training* (OJT) yang dituangkan secara sistematis dalam penulisan laporan ini.

BAB 2

GAMBARAN UMUM LOKASI *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

2.1 Sejarah PT Citilink Indonesia

Citilink telah menjadi maskapai yang paling cepat berkembang di Indonesia sejak tahun 2011, ketika mengambil A320 pertama dan percepatan ekspansi sebagai bagian dari upaya oleh grup Garuda untuk bersaing lebih agresif pada segmen *budget traveler*.

PT Citilink Indonesia ("Citilink" atau "Perusahaan") adalah anak perusahaan Garuda Indonesia, didirikan berdasarkan Akta Notaris Natakusumah No. 01 tanggal 6 Januari 2009, berkedudukan di Sidoarjo, Jawa Timur, dengan pengesahan dari Menkhumham No. AHU-14555.AH.01.01 Tahun 2009 tanggal 22 April 2009. Kepemilikan saham Citilink pada saat didirikan adalah 67% PT Garuda Indonesia (Persero), Tbk. ("Garuda") dan 33% PT Aerowisata ("Aerowisata").

Penerbangan Citilink pada awalnya merupakan penerbangan yang dikelola oleh SBU Citilink milik Garuda Indonesia yang beroperasi dengan AOC (*Airline Operator Certificate*) Garuda dan menggunakan nomor penerbangan Garuda sejak Mei 2011. Selanjutnya sesuai dengan Akta No. 62 tanggal 26 Oktober 2017 mengenai Pernyataan Keputusan Pemegang Saham Perubahan Anggaran Dasar PT Citilink Indonesia, kepemilikan saham Citilink Indonesia terdiri dari 98.65% Garuda Indonesia dan 1.35% Aerowisata.

Dengan dimilikinya izin usaha penerbangan SIUAU/NB-027 tanggal 27 Januari 2012, dan sertifikat penerbangan AOC 121-046 tanggal 22 Juni 2012, Citilink mulai beroperasi secara independen tanggal 30 Juli 2012 dengan IATA flight code "QG", ICAO designation "CTV" dan call sign "Supergreen".

Citilink merupakan maskapai penerbangan yang berada di bawah naungan Garuda Indonesia Group, melayani penerbangan dengan sistem dari kota ke kota. Berbasis di Jakarta dan Surabaya, pada tahun 2024 Citilink telah melayani lebih

dari 86 rute ke 50 destinasi di antaranya Jakarta, Surabaya, Batam, Kertajati, Banjarmasin, Denpasar, Balikpapan, Yogyakarta, Medan, Palembang, Padang, Makassar, Pekanbaru, Lombok, Semarang, Malang, Kupang, Tanjung Pandan, Solo, Manado, Jayapura, Samarinda serta rute internasional ke Timor Leste, Malaysia, Cina, dan Australia.

Sebagai bukti keberhasilan dalam komitmen meningkatkan pelayanan pada pelanggan, Citilink telah meraih beberapa penghargaan seperti penghargaan *Top IT Implementation Airlines Sector* dari Kementerian Komunikasi dan Informatika di tahun 2017, penghargaan *Transportation Safety Management Award* dari Kementerian Perhubungan di tahun 2017, akreditasi bintang empat dari badan pemeringkat industri aviasi dunia, SKYTRAX selama dua tahun berturut-turut dari tahun 2018, penghargaan *TripAdvisor Traveler's Choice Award* yang telah diperoleh selama tiga tahun berturut-turut dari tahun 2018, meraih predikat *4-Star Low-Cost Airline* versi *Airline Passenger Experience (APEX)* untuk ketiga kalinya, Skytrax COVID-19 Airline Safety Rating di 2021, serta berbagai penghargaan bergengsi lainnya.

Citilink Indonesia senantiasa menerapkan protokol kesehatan yang ketat di seluruh lini operasional penerbangan baik dari *pre-flight*, *in-flight* hingga *post-flight* dengan mengacu pada ketentuan protokol kesehatan yang telah diterapkan oleh pemerintah untuk memastikan keseluruhan penerbangan dapat berjalan secara optimal dengan tetap memprioritaskan kesehatan dan keamanan bagi seluruh pelanggan.

2.2 Sejarah Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai

Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai merupakan bandar udara internasional yang terletak dua sebelah selatan Pulau Bali, Indonesia. Secara administratif bandar udara ini terletak di Kecamatan Kuta, Badung, Bali berjarak sekitar 13 km dari Kota Denpasar. Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai merupakan bandara tersibuk kedua di Indonesia setelah Bandara Internasional

Soekarno Hatta di Cengkareng serta berperan sebagai pintu gerbang penerbangan internasional utama dari Indonesia bagian tengah dan timur.

Pada awalnya, Bandar Udara Ngurah Rai dibangun pada tahun 1930 oleh *Departement Voor Verkeer en Waterstaats* (Departemen Pekerjaan Umum di era tersebut). Landasan pacu berupa *airstrip* sepanjang 700 meter dari rumput di tengah ladang dan pekuburan di Desa Tuban. Karena lokasinya berada di Desa Tuban, masyarakat sekitar menamakan *airstrip* ini sebagai Pelabuhan Udara Tuban. Pada tahun 1935, bandara ini sudah dilengkapi dengan peralatan telegraf dan KNILM (*Koninklijke Nederlands Indische Luchtvaar Maatschappij*) atau *Royal Netherlands Indies Airways* mendarat secara rutin di *South Bali* atau Bali Selatan yang merupakan nama lain dari Pelabuhan Udara Tuban.

Pada tahun 1942, *South Bali Airstrip* di bom oleh Tentara Jepang yang kemudian dikuasai untuk mendaratkan pesawat tempur dan pesawat angkut mereka. *Airstrip* yang rusak akibat pengeboman kemudian diperbaiki oleh Tentara Jepang dengan menggunakan *Pear Still Plate* atau sistem plat baja. Lima tahun kemudian, 1942-1947, *airstrip* mengalami perubahan panjang landas pacu menjadi 1.2 kilometer dari yang awalnya hanya sepanjang 700 meter. Setelah Perang Dunia II, bandar udara ini mengalami perbaikan dan pengembangan. Pada tahun 1949 dibangun gedung terminal dan menara pengawas penerbangan sederhana yang terbuat dari kayu. Komunikasi penerbangan menggunakan *transceiver* kode morse.

Untuk meningkatkan kepariwisataan Bali, Pemerintah Indonesia kembali membangun gedung terminal internasional dan perpanjangan landasan pacu ke arah barat yang semula sepanjang 1.2 km menjadi 2.7 km dengan *overrun* 2×100 meter. Proyek yang berlangsung pada tahun 1963–1969 diberi nama Proyek Bandara Tuban dan sekaligus sebagai persiapan internasionalisasi Pelabuhan Udara Tuban.

Proses reklamasi pantai sejauh 1.5 km dilakukan dengan mengambil material batu kapur yang berasal dari Ungasan dan batu kali serta pasir dari Sungai Antosari-Tabanan. Seiring dengan selesainya *temporary* terminal dan *runway* pada Proyek Bandara Tuban, pemerintah meresmikan pelayanan penerbangan internasional di Pelabuhan Udara Tuban, tanggal 10 Agustus 1966. Nama bandara

ini diambil dari nama I Gusti Ngurah Rai, seorang pahlawan Indonesia yang tewas saat melawan pasukan Belanda pada tanggal 20 November 1946.

Penyelesaian Pengembangan Pelabuhan Udara Tuban ditandai dengan peresmian oleh Presiden Soeharto pada tanggal 1 Agustus 1969, yang sekaligus menjadi momen perubahan nama dari Pelabuhan Udara Tuban menjadi Pelabuhan Udara Internasional Ngurah Rai (Bali *International Airport* Ngurah Rai) untuk menghormati I Gusti Ngurah Rai yang merupakan seorang pahlawan nasional Bali yang gugur dalam perang melawan Belanda pada tahun 1946. Pada tahun 1963, bandar udara ini mengalami kerusakan akibat letusan Gunung Agung. Namun, perbaikan dilakukan dan bandar udara kembali beroperasi.

Untuk mengantisipasi lonjakan penumpang dan kargo, maka pada tahun 1975–1978 Pemerintah Indonesia kembali membangun fasilitas-fasilitas penerbangan, antara lain dengan membangun terminal internasional baru. Gedung terminal lama selanjutnya dialihfungsikan menjadi terminal domestik, sedangkan terminal domestik yang lama digunakan sebagai gedung kargo, usaha jasa katering, dan gedung serba guna.

Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai telah menerima berbagai penghargaan, termasuk dinobatkan sebagai Bandar Udara Terbaik di Dunia oleh *Airport Council Internasional* (ACI) pada tahun 2015. Hingga saat ini, bandar udara ini melayani penerbangan domestik dan internasional, serta menjadi pusat transportasi vital bagi Pulau Bali.

2.3 Data Umum PT Citilink Indonesia

Adapun data umum dari PT. Citilink Indonesia adalah sebagai berikut:

Tabel 2.1 Data Umum PT. Citilink Indonesia

Data	Informasi
Nama Perusahaan	PT.Citilink Indonesia
Didirikan	6 Januari 2009

Dasar Hukum Pendirian	<p>PT Citilink Indonesia ("Citilink" atau "Perusahaan") adalah anak perusahaan Garuda Indonesia, didirikan berdasarkan Akta Notaris Natakusumah No. 01 tanggal 6 Januari 2009, berkedudukan di Sidoarjo, Jawa Timur, dengan pengesahan dari Menkhumham No. AHU-14555.AH.01.01 Tahun 2009 tanggal 22 April 2009. Kepemilikan saham Citilink pada saat didirikan adalah 67% PT Garuda Indonesia (Persero), Tbk. ("Garuda") dan 33% PT Aerowisata ("Aerowisata").</p> <p>Penerbangan Citilink pada awalnya merupakan penerbangan yang dikelola oleh SBU Citilink milik Garuda Indonesia yang beroperasi dengan AOC (<i>Airline Operator Certificate</i>) Garuda dan menggunakan nomor penerbangan Garuda sejak Mei 2011. Selanjutnya sesuai dengan Akta No. 23 tanggal 13 Januari 2012 mengenai perubahan setoran permodalan, dan Akta No. 91 tanggal 10 Agustus 2012 mengenai penyertaan tambahan modal berupa pesawat terbang, maka kepemilikan saham Citilink adalah 94,3% Garuda dan 5,7% Aerowisata. Dengan dimilikinya ijin usaha penerbangan SIUAU/NB-027 tanggal 27 Januari 2012, dan sertifikat penerbangan AOC 121-046 tanggal 22 Juni 2012, Citilink mulai beroperasi secara independen tanggal 30 Juli 2012 dengan IATA flight code "QG", ICAO designation "CTV" dan call sign "Supergreen".</p>
Bidang Usaha	Jasa Angkutan Udara Niaga

Jumlah Armada	Total armada pesawat tercatat sebanyak 60 unit pesawat dengan rincian sebagai berikut: A330-900 NEO sebanyak 2 unit A330-200 NEO sebanyak 51 unit ATR 72-600 sebanyak 7 unit B737-500 Freighter sebanyak 1 unit
Rute Penerbangan	Berbasis di Jakarta dan Surabaya, melayani lebih dari 330 frekuensi penerbangan harian dengan 97 rute ke 49 kota di antaranya Jakarta, Surabaya, Batam, Kertajati, Banjarmasin, Denpasar, Balikpapan, Yogyakarta, Medan, Palembang, Padang, Makassar, Pekanbaru, Lombok, Semarang, Malang, Kupang, Tanjung Pandan, Solo, Manado, Jayapura, Samarinda serta rute internasional ke Timor Leste, Malaysia, Cina, dan Australia.

2.4 **Highlight Perkembangan PT Citilink Indonesia**

Sejak tahun 2001, Citilink Indonesia telah beroperasi sebagai maskapai berbiaya hemat dalam bentuk divisi bisnis Garuda Indonesia hanya dengan menggunakan beberapa pesawat, manajemen *bandwith* yang terbatas serta beberapa rute dengan fokus pada perkembangan merk Garuda Indonesia yang merupakan maskapai premium. Setelah perubahan signifikan bisnis Garuda ditahun 2011, pengembangan dan ekspansi Citilink turut menjadi fokus utama Garuda Group.

Citilink memiliki visi untuk menjadi maskapai penerbangan berbiaya murah terkemuka di kawasan regional dengan menyediakan jasa angkutan udara komersial berjadwal, berbiaya murah, dan mengutamakan keselamatan.

Tabel 2.2 *Highlight* Perkembangan Citilink

Tahun	<i>Highlight</i>
2001	<ul style="list-style-type: none"> • Citilink berdiri sebagai Unit Bisnis Strategis (SBU) Garuda Indonesia, beroperasi pertama kali pada 16 Juli 2001 di rute Jakarta-Surabaya dengan armada Fokker F28.
2012	<ul style="list-style-type: none"> • Citilink mendapatkan <i>Air Operator Certificate</i> (AOC) dan berdiri pada 22 Juni 2012 sebagai maskapai berbiaya hemat (LCC) di bawah naungan Garuda Indonesia Group. • Citilink beroperasi dengan armada pesawat Airbus A320 serta logo, livery, callsign dan seragam baru.
2014	<ul style="list-style-type: none"> • Citilink beroperasi perdana di Bandara Halim Perdanakusuma dan menjadi maskapai komersial pertama yang beroperasi di bandara tersebut.
2015	<ul style="list-style-type: none"> • Citilink menjadi maskapai berbiaya hemat pertama di Indonesia • yang mendapatkan sertifikasi ISO 9001:2015 perihal SOP <i>Delay Management</i>.
2016	<ul style="list-style-type: none"> • Citilink memenuhi standar keselamatan penerbangan Uni Eropa.
2017	<ul style="list-style-type: none"> • Citilink mendatangkan pesawat Airbus A320 NEO ke jajaran armada Citilink. • Citilink melakukan penerbangan internasional pertama menuju ke Dili, Timor Leste. • Citilink meraih gelar perusahaan jasa transportasi udara terbaik dalam mengelola aspek keselamatan penerbangan dalam ajang <i>Transportation Safety Management Award 2017</i> yang digelar oleh Kementerian Perhubungan.

2018	<ul style="list-style-type: none"> • Citilink mendapat predikat Maskapai Berbiaya Hemat bintang 4 dari Skytrax, Maskapai Berbiaya Hemat bintang 4 dari APEX, dan penghargaan <i>Best Low Cost Airlines-Asia</i> dari Trip Advisor. • Citilink membuka rute internasional ke Kuala Lumpur dan Penang, Malaysia. • Citilink memperkenalkan seragam awak kabin baru dengan motif Gurdo Aji.
2019	<ul style="list-style-type: none"> • Citilink membuka rute internasional ke Phnom Penh, Kamboja dan Perth, Australia. • Citilink kembali meraih predikat Maskapai Berbiaya Hemat Bintang Empat dari APEX. • Citilink Indonesia melengkapi armadanya dengan pesawat propeller ATR 72-600 dan pesawat berbadan lebar Airbus A330-900 NEO.
2020	<ul style="list-style-type: none"> • Citilink membuka rute internasional ke Melbourne (Avalon), Australia dan Jeddah, Arab Saudi. • Citilink mengoperasikan pesawat kargo (<i>freighter</i>). • Citilink meraih penghargaan <i>Best Low-Cost Airline</i> di Asia untuk ketiga kalinya dalam ajang <i>TripAdvisor Travelers' Choice Award 2020</i>.
2021	<ul style="list-style-type: none"> • Citilink menjadi maskapai berbiaya hemat kedua di dunia yang meraih predikat <i>5-Star COVID-19 Airline Safety Rating</i> dari Skytrax dan menjadi satu dari 15 maskapai di dunia yang meraih predikat bergengsi tersebut. • Citilink masuk ke jajaran 100 maskapai terbaik di dunia, 8 maskapai berbiaya hemat terbaik di Asia, maskapai berbiaya hemat terbaik di Indonesia, dan memperoleh penghargaan <i>COVID-19 Airline Excellence Awards</i> dalam ajang <i>World Airline Awards 2021</i> oleh Skytrax.

	<ul style="list-style-type: none"> • Bertepatan dengan Hari Pelanggan Nasional, Citilink memperkenalkan seragam awak kabin baru yang membawa semangat Perusahaan sebagai maskapai modern yang inovatif.
2022	<ul style="list-style-type: none"> • Citilink membuka dan mengoperasikan kembali berbagai rute domestik dan internasional. • Citilink tanam 1.000 bibit pohon mangrove di Pesisir Untia Makassar. • Citilink raih tiga penghargaan dalam ajang <i>Skytrax World Airline Awards 2022</i>
2023	<ul style="list-style-type: none"> • Citilink membuka rute internasional menuju Papua Nugini. • Citilink pindahkan operasional dari Bandara Husesin sastranegara Bandung ke Bandara Kertajati. • Citilink kembali raih tiga penghargaan dalam ajang <i>Skytrax World Airline Awards 2023</i>.

2.5 Visi dan Misi PT Citilink Indonesia

2.5.1 Visi PT Citilink Indonesia

“*World class LCC (Low Cost Carrier) with sustained profitability most admired employer in Indonesia*” yang artinya “Menjadi sebuah maskapai penerbangan berbiaya rendah berkelas dunia dengan profitabilitas yang berkelanjutan dan menjadi perusahaan paling diminati bagi pencari kerja di Indonesia.”

2.5.2 Misi PT Citilink Indonesia

“*Improving the quality of people’s life by providing hassle-free air transportation with high reliability and international safety standart through the touch of Indonesian hospitality*” yang berarti “Meningkatkan kualitas hidup masyarakat dengan menyediakan jasa layanan transportasi udara yang bebas kerumitan dengan kehandalan yang tinggi dan keamanan penerbangan berstandar internasional serta sentuhan layanan bercirikan keramahtamahan Indonesia.”

2.6 Nilai dan Budaya Perusahaan PT Citilink Indonesia

Perusahaan mengadopsi beberapa prinsip dalam mengelola perusahaan, diantaranya sebagai berikut:

1. Nilai perusahaan BUMN secara umum yakni AKHLAK yang berarti:
 - 1) Amanah, yaitu perusahaan memegang teguh kepercayaan yang diberikan.
 - 2) Kompeten, yakni perusahaan terus belajar dan mengembangkan kapabilitas.
 - 3) Harmonis, yaitu perusahaan saling peduli dan menghargai perbedaan.
 - 4) Loyal, yaitu perusahaan berdedikasi dan mengutamakan kepentingan Bangsa dan Negara.
 - 5) Adaptif, yaitu perusahaan terus berinovasi dan antusias dalam menggerakkan ataupun menghadapi perubahan.
 - 6) Kolaboratif, yaitu perusahaan membangun kerjasama yang strategis.
2. Adapun nilai-nilai perusahaan PT Citilink Indonesia adalah “*Simple – Prompt – Polite*” yang artinya “Sederhana – Ringkas – Sopan.”
 - 1) *Simple* atau sederhana, yaitu PT Citilink Indonesia memberikan kemudahan pelayanan kepada internal dan eksternal Citilink dengan mengedepankan inovasi dan adaptif terhadap perusahaan (Inovatif-Adaptif-Mudah).
 - 2) *Prompt*, yaitu menjadi insan yang fokus pada solusi dengan menunjukkan sikap proaktif berlandaskan kepada integritas (Proaktif-Integritas-Solusi) dengan penyesuaian Adaptif, Amanah, dan Kompeten.
 - 3) *Polite*, yaitu menjadi insan yang berempati dan menghargai kebutuhan pelanggan dengan semangat untuk memberikan yang terbaik (Menghargai-Empati-Semangat memberikan yang terbaik) dengan penyesuaian yang Harmonis, Loyal, dan Kompeten.

3. *The 3 Pillars*

- 1) *Solution Minded*
- 2) *Customer Oriented*
- 3) *Teamwoek*
- 4) *Skiller/Well-Trained*

The most Hassle-Free Airline (for) our Customer:

- 1) *Customer Delight*
- 2) *Most Admirer Company*
- 3) *Highly Engaged Supergreener's*

2.7 **Makna Logo Perusahaan PT Citilink Indonesia**

Logo pada sebuah merek perusahaan memiliki fungsi sebagai simbol pengingat bagi konsumen. Citilink memiliki logo dominan berwarna hijau seperti pada gambar 2.2 berikut ini.



Gambar 2.1 Logo Citilink

Sumber: Citilink 2021 Annual Report

Warna hijau Citilink juga menggambarkan keramahan yang senantiasa dihadirkan dalam setiap pelayanan Citilink. Ini memberikan makna bahwa Citilink dapat terus bekerja sama memberikan pelayanan secara maksimal melalui langkah-langkah yang sederhana (*Simple*), ringkas (*Prompt*) dan sopan (*Polite*).

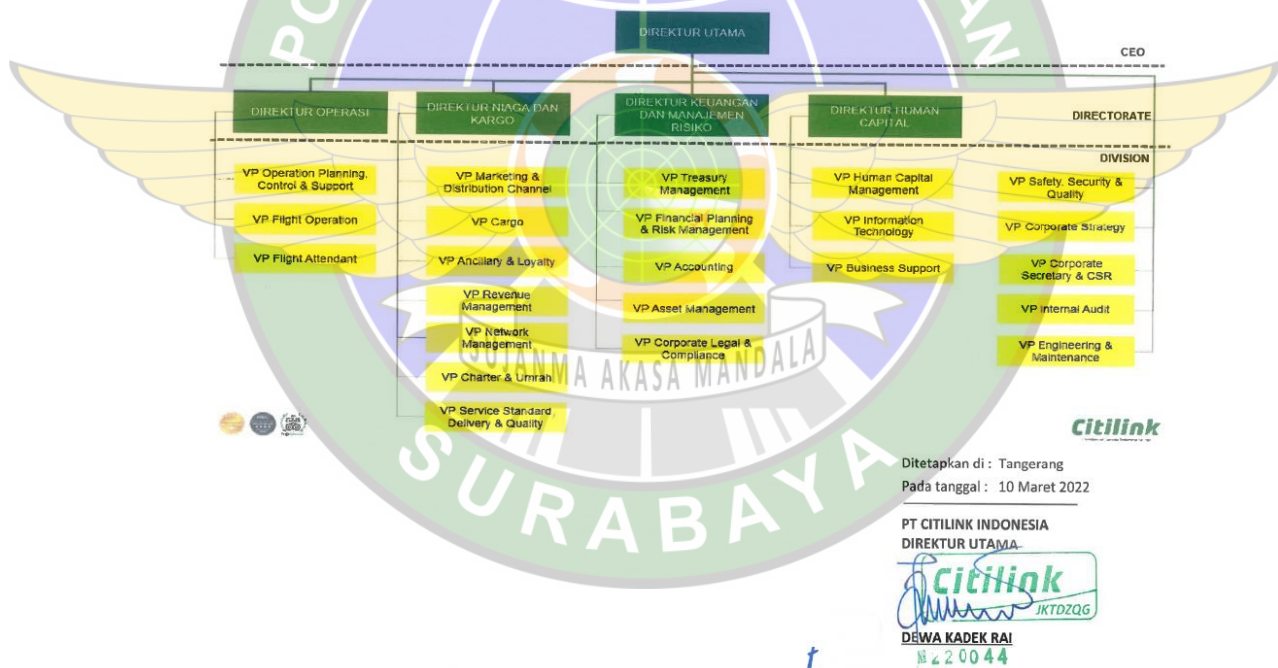
Sentuhan warna hijau telah menjadi ciri khas dari Citilink. Warna ini menggambarkan etos kerja profesionalisme, tumbuhnya rasa percaya dengan selalu berinovasi dan mengacu pada kepuasan pelanggan. Konsep dari desain logo Citilink sarat akan makna tentang budaya kerja, serta visi dan misi yang menjadi dasar bagi Citilink dalam pelayanannya.

Warna hijau yang diadopsi Citilink merupakan perpaduan antara penyegaran dan ramah lingkungan. Kolaborasi hijau, putih dan kuning, menjelaskan Citilink memberikan kesan *young, fun, dan dynamic*.

Selain itu, warna hijau tersebut memberikan kesan segar pada lini bisnis perusahaan yang memberikan suatu ketegasan. Warna korporat Citilink ini diharapkan dapat diterima dalam segala segmen.

Warna hijau merepresentasikan komitmen, serta visi dan misi Citilink untuk terus dapat menghubungkan Nusantara. Gradasi warna hijau menggambarkan sebuah personifikasi merek yang menumbuhkan rasa percaya, serta rasa aman dan nyaman.

2.8 Struktur Organisasi PT Citilink Indonesia



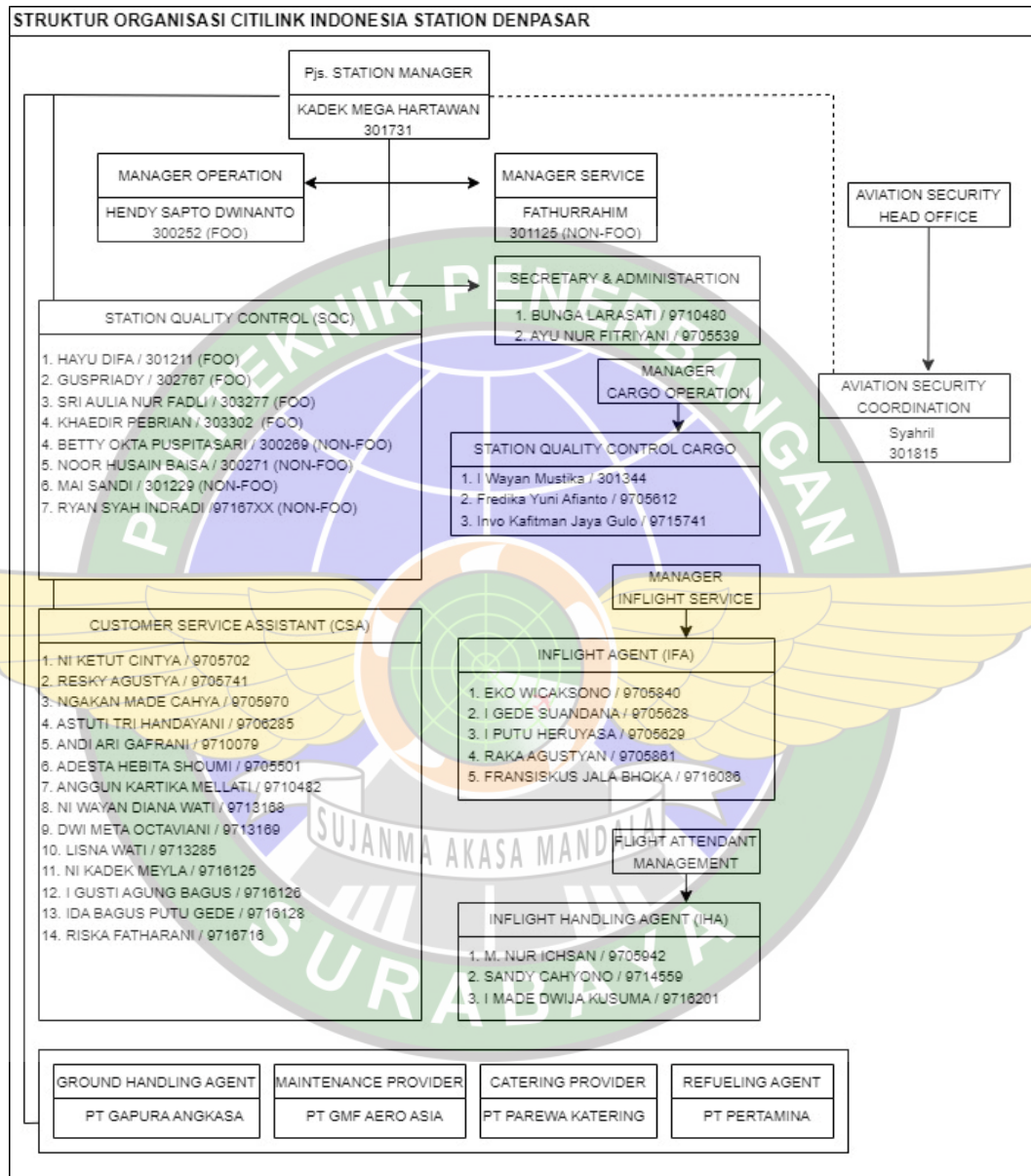
Gambar 2.2 Struktur Organisasi PT Citilink Indonesia

Sumber: Citilink *Operation Manual Part-A*, (PT Citilink Indonesia, 2022)

2.9 Struktur Organisasi PT Citilink Indonesia *Station* Denpasar

Jumlah pegawai PT Citilink Indonesia *Station* Denpasar berjumlah 43

Pegawai dengan struktur organisasi sebagai berikut:



Gambar 2.3 Struktur Organisasi PT Citilink Indonesia *Station* Denpasar

Sumber: Olahan Penulis, 2024

2.10 Tugas dan Tanggung Jawab

Sesuai Anggaran Dasar Perusahaan, Dewan Komisaris berfungsi dalam mengawasi kebijakan Direksi terhadap operasional Perusahaan secara umum dengan memperhatikan ketentuan dan peraturan yang berlaku. Rincian tugas dan tanggung jawab Dewan Komisaris antara lain sebagai berikut:

1. Dewan Komisaris bertugas melakukan pengawasan terhadap kebijakan pengurusan, jalannya pengurusan pada umumnya baik mengenai Perusahaan maupun usaha Perusahaan yang dilakukan oleh Direksi, serta memberikan nasihat kepada Direksi termasuk pengawasan terhadap pelaksanaan Rencana Jangka Panjang Perusahaan, Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan serta ketentuan Anggaran Dasar dan Keputusan Rapat Umum Pemegang Saham, serta peraturan perundang-undangan yang berlaku, kepentingan Perusahaan dan sesuai dengan maksud dan tujuan Perusahaan;
2. Dalam melaksanakan tugasnya tersebut setiap anggota Dewan Komisaris harus:
 - 1) Mematuhi Anggaran Dasar dan peraturan perundang-undangan serta prinsip-prinsip profesionalisme, efisiensi, transparansi, kemandirian, akuntabilitas, pertanggungjawaban serta kewajaran;
 - 2) Beritikad baik, penuh kehati-hatian dan bertanggung jawab dalam menjalankan tugas pengawasan dan pemberian nasihat kepada Direksi untuk kepentingan Perusahaan dan sesuai dengan maksud dan tujuan Perusahaan;
3. Setiap anggota Dewan Komisaris ikut bertanggungjawab secara pribadi atas kerugian Perusahaan apabila yang bersangkutan bersalah atau lalai menjalankan tugasnya;
4. Dalam hal Dewan Komisaris terdiri atas 2 (dua) anggota Dewan Komisaris atau lebih, tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam ayat 4 (empat) berlaku secara tanggung renteng bagi setiap anggota Dewan Komisaris; dan
5. Anggota Dewan Komisaris tidak dapat dipertanggungjawabkan atas kerugian apabila dapat membuktikan:

- 1) Telah melakukan pengawasan dengan itikad baik dan kehati-hatian untuk kepentingan Perusahaan dan sesuai dengan maksud dan tujuan Perusahaan.
- 2) Tidak memiliki kepentingan pribadi baik langsung maupun tidak langsung atas tindakan pengutusan Direksi yang mengakibatkan kerugian; dan
- 3) Telah memberikan nasihat kepada Direksi untuk mencegah timbul atau berlanjutnya kerugian tersebut.

Pada tingkat *station* terdapat *Station Manager* yang berperan sebagai perwakilan tertinggi PT Citilink Indonesia pada setiap *station* atau lokasi yang ditentukan dan akan mewakili perusahaan untuk masalah operasional dan komersial.

Fungsi *Station Manager* adalah sebagai berikut:

1. Mengelola kegiatan operasional sehari-hari untuk mempertahankan penanganan efisiensi dalam kegiatan di bandar udara, baik dengan unit internal maupun unit eksternal terkait di bandar udara, mitra kerja, dan agen penjualan.
2. Berhubungan dengan pejabat pemerintah lokal dan instansi terkait di Bandar Udara untuk kelancaran operasional dari setiap masalah yang timbul guna mempertahankan ketepatan waktu jadwal keberangkatan. Secara khusus, pemberitahuan informasi dari pergerakan pesawat ke semua unit terkait.
3. Berkoordinasi dengan bagian terkait seperti Teknik, Operasi, Katering awak pesawat, dan Ground Handling untuk penanganan yang efisien dari operasional guna mendapatkan produk tertinggi.
4. Untuk mengkoordinasikan dan menjaga hubungan dengan pihak-pihak eksternal dalam lingkungan Bandar Udara.
5. Untuk mengelola administrasi secara keseluruhan di suatu *station*.

Adapun tanggung jawab *Station Manager* diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Memastikan penanganan dari perusahaan terkait atau mitra kerja telah sesuai dengan kontrak.
2. Menjaga peralatan, personil, dalam kondisi yang baik untuk melakukan kegiatan operasional.
3. Menjaga kualitas, kemampuan, pengetahuan, dan standar penampilan karyawan di setiap *station*.
4. Melakukan pengawasan dan kontrol pada kinerja karyawan dan penanganan *ground handling*.
5. *Station Manager* melaporkan kemajuan peningkatan pada *stationnya* secara berkala.
6. Menjaga biaya untuk keperluan *stationnya* berada dalam anggaran yang diberikan.
7. Melakukan koordinasi dengan unit kerja terkait sehubungan dengan pergerakan pesawat harian.
8. Mengembangkan usulan perbaikan dengan ketersediaan sarana dan prasarana *ground handling*.
9. Memastikan *ground handling* dan operasional di *stationnya* selalu patuh terhadap standar keamanan perusahaan.

Dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya, seorang *Station Manager* tidak bekerja sendiri, terdapat *Operation Manager* dan *Service Manager*. Adapun tugas dan tanggung jawab *Manager Operation* atau *Manager Operasi* adalah sebagai berikut:

1. Memastikan pelaksanaan segala bentuk operasi penerbangan yang aman dan terjamin dengan memberikan dukungan operasional rute dan informasi serta situasi operasional
2. Memastikan kepatuhan segala bentuk kegiatan operasional terhadap program keamanan Citilink Indonesia, *Safety Management System (SMS)*, dan manajemen risiko operasi penerbangan.

3. Mendukung segala pertanyaan mengenai segala hal yang berkaitan dengan dukungan operasi
4. Mengidentifikasi area-area dalam dukungan operasi yang memerlukan perbaikan atau perubahan, dan untuk memulai perubahan tersebut guna meningkatkan efisiensi keseluruhan dalam departemen.
5. Melakukan penilaian terhadap NOTAM dan AIP Suplemen.
6. Mengendalikan dan mengelola bahwa operasional berjalan berdasarkan *Operating Manual*.
7. Menerapkan standar strategi manajemen risiko.
8. Mengendalikan, memperbarui, dan menilai data kinerja pesawat perusahaan, serta mendistribusikan informasi tersebut ke unit terkait secara efektif.
9. Berkoordinasi dengan divisi komersial untuk membantu permintaan penerbangan *charter* dengan memberikan informasi operasional serta analisis rute.
10. Berkoordinasi dengan pihak ketiga untuk memastikan bahwa semua dukungan operasional yang diperlukan tersedia baik untuk layanan terjadwal, ad-hoc (solusi, tindakan, atau koordinasi tertentu yang tidak terencana sebelumnya yang dilakukan secara fleksibel untuk memastikan dukungan operasional tersedia), atau penilaian rute.
11. Mengelola dan memberikan mitigasi terhadap tingkat risiko yang signifikan terhadap keselamatan dan/atau keamanan *ground operation*.

Flight Operation Officer (FOO) atau *Flight Dispatcher* akan menjalankan fungsi dan memenuhi tugas dan tanggung jawab *Vice President Operational Planning*, pengendalian dan dukungan untuk melaksanakan pengendalian operasional maskapai dan memberikan dukungan kepada awak penerbangan. Adapun tugas dan tanggung jawabnya adalah sebagai berikut:

1. Menerima dan memberikan pengarahan serah terima tugas sewaktu-waktu.
2. Menyusun dan menandatangani *flight plan*.

3. Mengajukan ATS *flight plan* kepada unit ATS (*Air Traffic Service*) yang sesuai, apabila terdapat perubahan ATS *flight plan* yang terjadi sebelum keberangkatan. Berkoordinasi dengan ATS unit terkait sebelum transmisi ke pesawat.
4. Mendukung PIC (*Pilot In-Command*) dalam persiapan penerbangan dan memberikan informasi yang relevan seperti MEL, CDL, analisis rute dan cuaca, NOTAM, manifest penumpang, kargo, dan lain sebagainya
5. Memberikan dan menandatangani *dispatch release* dan *flight plan* kepada semua pesawat yang diberangkatkan.
6. *Re-dispatch/re-release flight* apabila terjadi penyimpangan karena cuaca atau kondisi lainnya.
7. Merekomendasikan *delay* dan *cancel* apabila dianggap perlu atau disarankan untuk alasan operasional.
8. Melakukan *briefing* kepada PIC (*Pilot In-Command*) dan SIC (*Second In-Command*)
 - 1) FOO harus memberikan kepada pilot yang berwenang semua laporan atau informasi terkini yang tersedia mengenai kondisi bandara dan ketidakteraturan fasilitas navigasi yang dapat mempengaruhi keselamatan penerbangan.
 - 2) Sebelum memulai setiap penerbangan, FOO harus memberikan komando kepada pilot dengan segala cuaca yang tersedia laporan dan prakiraan fenomena cuaca, seperti *clear air turbulence*, badai petir, *tropical cyclone*, *volcanic ash* dan *low altitude wind shear* pada setiap rute yang akan diterbangi dan setiap bandara yang akan disinggahi.
 - 3) Selama penerbangan, FOO harus memberikan informasi tambahan kepada pilot yang berwenang mengenai kondisi meteorologi termasuk fenomena cuaca, seperti *clear air turbulence*, badai petir, *tropical cyclone*, *volcanic ash* dan *low altitude wind shear*, serta ketidakteraturan fasilitas dan layanan yang dapat mempengaruhi keselamatan penerbangan.

- 4) Untuk memenuhi ketentuan pada poin 1) dan 2) maka informasi harus disampaikan melalui pengarahannya langsung kepada PIC.
9. Memberitahukan ATS unit yang sesuai bila posisi pesawat tidak dapat ditentukan oleh alat navigasi dan upaya untuk menjalin komunikasi tidak berhasil.
10. Dalam keadaan darurat yang membahayakan keselamatan pesawat udara atau orang:
 - 1) Memulai prosedur yang relevan, mengacu pada *Emergency Response Plan* (ERP) dan menghindari tindakan apapun yang bertentangan dengan prosedur ATC.
 - 2) Memberi tahu pihak yang berwenang (merujuk pada ERP) tanpa penundaan dan mengenai sifat situasinya
11. Mematuhi ACL dan OPSPEC.

2.11 Tata Kelola Perusahaan

Penerapan tata kelola perusahaan sangat penting dalam memastikan pengelolaan usaha yang bertanggung jawab berdasarkan praktik terbaik. Citilink memberikan perhatian khusus untuk menerapkan prinsip Tata Kelola Perusahaan yang Baik (*Good Corporate Governance* atau GCG) pada setiap aspek bisnisnya. Citilink memercayai bahwa penerapan prinsip GCG lebih dari sekedar kepatuhan dan mampu meningkatkan daya saing dalam menghadapi tantangan usaha penerbangan yang semakin kompleks dan kompetitif.

Citilink melakukan asesmen terhadap penerapan tata kelola perusahaan di lingkungan Citilink setiap tahunnya. Pencapaian nilai *Good Corporate Governance Self Assesment* Perusahaan pada *Annual Report 2021* menunjukkan nilai 82,62 dimana nilai ini menunjukkan bahwa Citilink merupakan perusahaan yang akuntabel dan dapat menjalankan praktik tata kelola perusahaan dengan baik.

Selain *Good Corporate Governance Self Assesment*, Citilink juga memastikan terlaksananya sistem pelaporan *Whistle Blowing System* (WBS)

dengan menggunakan boks surat. Perangkat gratifikasi dan WBS merupakan bagian dari *soft structure* GCG yang dimiliki perusahaan, mencakup kode etik, *board manual*, piagam komite dan sejumlah kebijakan lainnya. Perusahaan ini juga telah melakukan sosialisasi khusus mengenai perkembangan kebijakan GCG melalui *online meeting* pada 22 November 2021 atas rencana asesmen tahun berikutnya. Pertemuan *online* tersebut telah dihadiri oleh PIC (*Person In-Charge*) masing-masing divisi.

Citilink menyadari bahwa penerapan GCG tidak dapat berdiri sendiri ataupun hanya berfokus pada kepentingan organisasi semata. Hubungan yang harmonis dengan para pemangku kepentingan menjadi kunci bagi Citilink untuk memperkuat penerapan GCG untuk membantu membentuk dunia usaha yang sehat, kompetitif, dan berkontribusi secara sosial untuk lingkungan sekitar.

Berkaitan dengan penerapan GCG, Citilink juga menerapkan sistem manajemen risiko. Bisnis penerbangan memiliki karakteristik yang spesifik dan unik, yaitu membutuhkan investasi yang besar (*high investment*) namun memiliki sensitivitas yang tinggi terhadap perubahan faktor eksternal yang sulit dikendalikan (*high impact of uncontrollable factor*). Terlebih lagi di tahun 2021 masih sangat dipengaruhi oleh pandemi COVID-19 sehingga masih banyak risiko bagi keberlangsungan usaha.

Seperti asesmen pada pelaksanaan GCG, Citilink juga mengevaluasi melalui asesmen pada efektivitas penerapan manajemen risiko. Pada akhir 2021, PT Citilink Indonesia bersama dengan PT Garuda Indonesia melakukan penilaian tingkat kematangan manajemen risiko (*Risk Maturity Index*). Pada penilaian ini PT Citilink Indonesia mendapatkan nilai *Risk Maturity Indeks* sebesar 3,01 dari skala 5,00. Secara umum, kegiatan *Emergency Response Management* (ERM) telah diimplementasikan dengan cukup baik serta pada prosesnya secara periodik masih perlu ditingkatkan pada ERM yang telah berjalan selama ini. Mengenai penerapan manajemen risiko tahun 2021, Direksi telah berkoordinasi dengan Dewan Komisaris serta secara sadar memandang bahwa pelaksanaan manajemen risiko perusahaan masih harus ditingkatkan pada seluruh divisi serta perlunya

pengembangan infrastruktur sistem IT sebagai penunjang kegiatan ERM.

Citilink adalah maskapai penerbangan yang senantiasa menempatkan praktik GCG sebagai perangkat kebijakan yang mendasari seluruh kegiatan usaha Perusahaan. Dalam kegiatan operasional Perusahaan, GCG merupakan aspek penting dalam rangka meningkatkan dan memaksimalkan nilai Perusahaan, mendorong pengelolaan Perusahaan yang profesional, transparan, dan efisien guna memenuhi kewajiban secara bertanggung jawab kepada Pemegang Saham, mitra bisnis, konsumen atau pelanggan, serta masyarakat pada umumnya.

2.11.1 Tujuan Penerapan Tata Kelola Perusahaan

Sebagai anak usaha dari Badan Usaha Milik Negara (BUMN) PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk, Perusahaan berkomitmen menerapkan prinsip-prinsip GCG secara konsisten sebagai mekanisme yang mendasari pelaksanaan bisnis Citilink. Penerapan GCG di lingkup Perusahaan bertujuan untuk mewujudkan kinerja yang berorientasi pada prinsip korporasi yang sehat, etis, bermataab, serta patuh terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Adapun tujuan-tujuan khusus penerapan prinsip *Good Corporate Governance* (GCG) dalam lingkup usaha Citilink antara lain sebagai berikut:

1. Menciptakan pengelolaan yang berstandar pada asa transparansi, akuntabilitas, responsibilitas, independensi, serta kewajaran dan kesetaraan;
2. Meningkatkan nilai Perusahaan yang memiliki daya saing kuat dan berlangsung secara berkelanjutan;
3. Mendorong proses pengambilan keputusan yang sesuai dengan ketentuan dan peraturan perundang-undangan yang berlaku dengan diiringi realisasi yang bermoral tinggi;
4. Mengoptimalkan kontribusi Perusahaan dalam perekonomian nasional khususnya pada industri penerbangan nasional; dan
5. Meningkatkan kepercayaan para pemangku kepentingan (*stakeholders*) kepada Perusahaan sehingga dapat membangun citra positif perusahaan di pasar.

2.11.2 Prinsip *Good Corporate Governance* (GCG)

Perusahaan memberlakukan penerapan GCG sebagai salah satu strategi pencapaian visi, misi, dan tujuan Perusahaan melalui praktik usaha yang lebih baik secara terus-menerus. Penerapan prinsip GCG di lingkup Perusahaan dilandaskan pada ketentuan dan peraturan yang berlaku, di antaranya Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perusahaan Terbatas, serta mengacu pada 5 (lima) prinsip dasar, yaitu: transparansi, akuntabilitas, responsibilitas, independensi, dan kewajaran, sebagaimana telah dirilis dalam Pedoman Umum *Good Corporate Governance* yang dikeluarkan oleh Komite Nasional Kebijakan Governance (KNKG).

Penerapan prinsip GCG di lingkungan Perusahaan sebagai sistem sekaligus struktur adalah untuk meyakinkan seluruh *stakeholders*, bahwa Perusahaan dikelola dan dikendalikan untuk melindungi kepentingan *stakeholders*.

Tabel 2.3 Prinsip *Good Corporate Governance* (GCG)

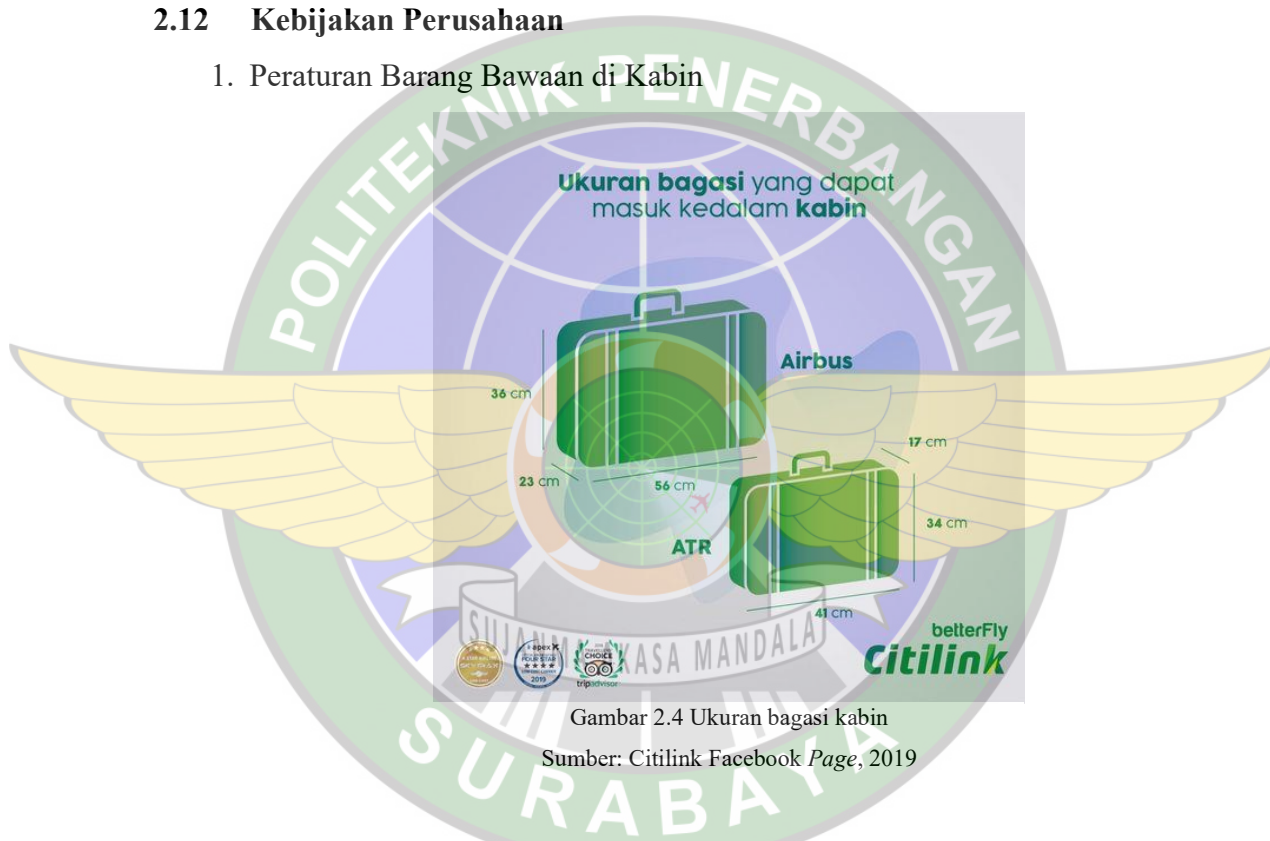
Prinsip	Penjelasan
Transparansi	Keterbukaan dalam melaksanakan proses pengambilan Keputusan dan keterbukaan dalam mengemukakan informasi materiil dan relevan mengenai Perusahaan.
Akuntabilitas	Kejelasan fungsi, pelaksanaan dan pertanggungjawaban organ sehingga pengelolaan Perusahaan terlaksana secara efektif.
Responsibilitas	Kesesuaian dalam pengelolaan Perusahaan terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku dan prinsip korporasi yang sehat.
Independensi	Suatu keadaan dimana Perusahaan dikelola secara profesional tanpa benturan kepentingan dan pengaruh/tekanan dari pihak manapun yang tidak sesuai

	dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan prinsip kolaborasi.
Kewajaran	Keadilan dan kesetaraan dalam memenuhi hak pemangku kepentingan yang timbul berdasarkan perjanjian dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Sumber: Citilink *Annual Report*, (PT Citilink Indonesia, 2021)

2.12 Kebijakan Perusahaan

1. Peraturan Barang Bawaan di Kabin



Penumpang kelas ekonomi diperbolehkan membawa barang bawaan hingga seberat 7 kg dengan dimensi 56 cm × 36 cm × 23 cm (untuk penerbangan dengan pesawat A320) dan 41 cm × 34 cm × 17 cm (untuk penerbangan dengan pesawat ATR) di kabin Citilink. Berat barang bawaan kabin tidak boleh melebihi 7 kg. Tas beroda boleh dibawa ke kabin asalkan dimensinya sama atau kurang dari dimensi yang tertera di atas.

- 1) Tas tangan wanita, buku saku atau dompet yang sesuai untuk perjalanan normal dan yang tidak digunakan untuk tempat penampungan alat-alat yang dihitung sebagai barang bawaan.
- 2) Mantel, syal atau selimut.
- 3) Kamera kecil dan/atau teropong kecil.
- 4) Makanan bayi untuk dikonsumsi selama penerbangan

2. Ketentuan Bagasi Tercatat

<i>Direct Flight</i>		
<i>Domestic Route</i>	Airbus A320 & A330	FBA 20kg + 7kg cabin baggage
	ATR	FBA 10kg + 7kg cabin baggage
<i>International Route</i>	Airbus A320 & A330	7kg cabin baggage
<i>Connecting Flight</i>		
<i>Domestic Route</i>	Airbus A320 & A330 to ATR (and vice versa)	FBA 10kg + 7kg cabin baggage
<i>International Route</i>	Domestic Route to International (and vice versa)	7kg cabin baggage

**Except DILI route get Free Baggage Allowance 20kg and 7kg cabin baggage*

Gambar 2.5 Syarat dan Ketentuan Bagasi

Sumber: Website Citilink www.citilink.co.id, 2024

Setelah bagasi diserahkan kepada pihak Perusahaan Pengangkut untuk dititipkan, maka tanda pengenal bagasi atau label untuk setiap bagasi tercatat akan diterbitkan. Nama atau tanda pengenal pribadi lainnya yang ditempelkan harus terdapat pada bagasi tercatat adalah tanggung jawab penumpang untuk memastikan bahwa bagasi tercatat telah diberi label secara cukup dan benar untuk tujuan identifikasi. Jika bagasi tercatat penumpang tidak memiliki nama, inisial, atau pengenal pribadi lainnya, maka penumpang harus menempelkan identifikasi tersebut pada barang yang akan dibagasi sebelum diserahkan kepada pihak perusahaan pengangkut.

Bagasi tercatat akan diangkut pada pesawat udara yang sama dengan yang akan digunakan penumpang kecuali jika pihak pengangkut memutuskan bahwa hal ini tidak dapat dilakukan, dimana pihak pengangkut akan mengangkutnya pada penerbangan lain dimana ruang tersedia. Jika bagasi tercatat penumpang diangkut pada penerbangan berikutnya, pihak pengangkut akan mengirimkan kepada penumpang dalam jangka waktu yang patut dari ketibaan penerbangan tersebut, kecuali hukum yang berlaku mewajibkan Anda untuk hadir untuk pemberesan bea cukai.

Kami menyediakan fasilitas bagasi tercatat seberat 20 kg secara cuma-cuma. Untuk berat yang melebihi 20 kg akan dikenakan biaya tarif yang dinyatakan pada daftar biaya dan dalam cara yang ditetapkan dalam peraturan pihak pengangkut. Tidak ada fasilitas bagasi untuk bayi yang tidak menempati tempat duduk, meskipun kereta bayi akan diangkut tanpa dikenakan biaya.

Penumpang tidak diperkenankan untuk menggunakan bagasi tercatat milik penumpang lainnya yang tidak dipergunakan kecuali bepergian pada rencana pada rencana perjalanan yang sama. Para penumpang yang melakukan pemesanan dalam rencana penerbangan yang sama dengan mereka tidak bepergian tidak dapat mengalihkan berat bagasi tercatat yang tidak digunakan kepada (para) penumpang yang bepergian dalam rencana perjalanan yang sama.

Untuk alasan kesehatan dan keselamatan, pengangkut tidak akan menerima barang perorangan melebihi 32 kg dengan dimensi gabungan lebih dari ketinggian 81 cm, lebar 119 cm, dan kedalaman 119 cm. Batasan berat ini tidak berlaku untuk peralatan mobilitas.

Peralatan olahraga dapat dibawa dalam tempat barang di pesawat udara setelah pembayaran biaya yang ditetapkan pada daftar biaya dan atas risiko penumpang sendiri. Oleh karenanya, penumpang disarankan untuk membeli asuransi yang diperlukan untuk barang-barang tersebut. Alat-alat musik yang melebihi dimensi bagasi kabin (dengan ketentuan masih berada dalam

batas 20 kg) dapat dibawa ke atas kabin jika tempat duduk untuk peralatan musik tersebut telah dibeli dan biaya perjalanan yang sesuai telah dibayarkan. Dimensi maksimal dari instrumen tersebut tidak dapat melebihi ketinggian 100 cm, lebar 50 cm dan kedalaman 40 cm. Tidak ada fasilitas bagasi terkait dengan pembelian tempat duduk eksta.

Bagi member *LinkSport*, gratis 20 kg bagasi peralatan olahraga dengan ketentuan sebagai berikut:

- 1) Bebas biaya 20 kg bagasi peralatan olahraga berlaku sampai dengan 31 Desember 2024 dengan ketentuan sebagai berikut:
 - a) Bebas biaya 20 kg bagasi peralatan olahraga berlaku sesuai dengan masa berlaku keanggotaan saat ini. Untuk anggota *LinkSport* dengan masa berlaku 1 Januari 2025 – 22 Maret 2025 hanya dapat menggunakan bagasi olahraga sampai dengan 31 Desember 2024.
 - b) Anggota *LinkSport* dengan masa berlaku 1 Januari 2025 – 22 Maret 2025 dapat mengajukan *refund* dengan mengirimkan email ke customercare@citilink.co.id pengajuan *refund* berlaku hingga 30 April 2024 (anggota *LinkSport* yang tidak melakukan pengajuan *refund* sampai dengan waktu yang ditentukan dianggap menyetujui syarat dan ketentuan di poin 1 huruf a).
- 2) Bagasi olahraga dapat dibawa penumpang masuk ke dalam alokasi bagasi gratis tercatat atau *Free Baggage Allowance*.
- 3) Apabila terdapat kelebihan Apabila terdapat kelebihan bagasi maka akan dikenakan tarif *excess baggage* sesuai dengan tarif rute penerbangan yang berlaku.
- 4) Bebas biaya 20 kg bagasi peralatan olahraga berlaku untuk bagasi sepeda, golf, surfing, diving, gantole.
- 5) Pendaftaran dan perpanjangan keanggotaan *LinkSport* sudah tidak dapat dilakukan sampai dengan waktu yang tidak ditentukan.

- 6) Peralatan olahraga yang dapat dibawa dalam penerbangan tergantung pada ketersediaan tempat di kompartemen dan selama masih tersedia.
- 7) Citilink berhak merubah syarat dan ketentuan sewaktu-waktu tanpa pemberitahuan terlebih dahulu.

3. Pelayanan Penyandang Disabilitas

Penumpang penyandang disabilitas yang memerlukan bantuan khusus harus memberitahukan kebutuhan khususnya kepada Citilink sebagai pihak Perusahaan Pengangkut pada saat *booking*. Perusahaan pengangkut akan melayani penumpang tersebut jika telah mengatur semua kebutuhan khusus penumpang tersebut. Jika Penumpang tersebut tidak memberitahukan kebutuhan khususnya pada saat *booking*, Perusahaan Pengangkut akan tetap berupaya untuk mengakomodasi kebutuhan khusus Penumpang tersebut.

Penumpang penyandang disabilitas yang telah memberitahu Perusahaan Pengangkut mengenai kebutuhan khususnya pada saat *booking* dan telah diterima oleh Perusahaan Pengangkut tidak akan ditolak untuk dilayani karena kondisi disabilitas atau kebutuhan khususnya. Akan tetapi, peraturan Perusahaan Pengangkut atau pemerintah dapat berlaku untuk pengangkutan Penumpang penyandang disabilitas. Perusahaan Pengangkut dapat meminta Penumpang penderita cacat untuk melakukan perjalanan bersama Asistennya sendiri jika memang diperlukan untuk alasan keselamatan atau jika Penumpang tersebut tidak dapat menjalankan proses evakuasinya sendiri atau tidak dapat mengerti instruksi-instruksi keselamatan.

Berdasarkan PM Nomor 30 Tahun 2021 pasal 13 ayat 1 A, maka jumlah total penumpang Penyandang Disabilitas dan anak-anak tanpa pendamping (*unaccompanied minor*) hanya boleh diangkut sebanyak-banyaknya 10% (sepuluh persen) dari total kapasitas pesawat udara yang digunakan per penerbangan.

4. Penumpang Hamil (*Pregnant Woman*) PGNT

Ada beberapa syarat bagi ibu hamil untuk dapat terbang dengan maskapai Citilink, yaitu:

- 1) Ibu hamil diharapkan dapat berkonsultasi dengan dokter untuk dapat mendapatkan surat kesehatan atau surat layak terbang. Surat berlaku 7 hari sejak tanggal dikeluarkannya.
- 2) Dalam hal kondisi tertentu dimana penumpang ibu hamil tidak dapat menunjukkan surat keterangan kesehatan atau surat layak terbang dari dokter, Citilink akan mewajibkan penumpang untuk menandatangani Pernyataan Pertanggungjawaban terbatas Citilink (*Form of Indemnity*) pada saat melakukan check-in, untuk membebaskan Citilink dari pertanggungjawaban yang timbul dari hal tersebut.
- 3) Apabila penumpang tidak dapat menandatangani, penumpang dapat menunjuk anggota keluarganya untuk menandatangani Surat Pernyataan tersebut.
- 4) Ibu hamil dengan usia kehamilan di atas 36 minggu, tidak diizinkan untuk melakukan perjalanan udara.

5. Bayi (*infant*) dan Anak-Anak (*child*)

- 1) Anak-anak diklasifikasikan sebagai usai 2-12 tahun.
- 2) Kategori bayi termasuk dalam usia 0-23 bulan.
- 3) Dalam suatu penerbangan *infant* maksimal berjumlah 10% dari kapasitas dalam pesawat.
 - (1) Airbus A330 = 36 *infant*
 - (2) Airbus A320 = 18 *infant*
 - (3) ATR 72-600 = 7 *infant*
- 4) Bayi prematur dianggap sebagai *medical cases* atau MEDA dan akan ditangani sebagai *incapacitated passenger*.
- 5) Surat rekomendasi medis berlaku 7 hari.

6. *Snack dan Meal In-Flight*

Layanan *Pre-Book Meals* (PBM) adalah layanan pemesanan makanan, untuk tiket via *website* www.citilink.co.id dengan syarat dan ketentuan sebagai berikut:

- 1) Pemesanan melalui *Pre-Book Meals* (PBM) dapat dilayani selambat-lambatnya 24 jam sebelum jam penerbangan, bersamaan dengan pemesanan tiket atau pembelian melalui *Manage My Booking* (MMB).
- 2) Jenis makanan yang dipesan akan tercantum pada *boarding pass* penumpang dalam bentuk kode SSR dan dapat diklaim kepada Awak Kabin saat melakukan penerbangan, sesuai dengan rute keberangkatan dari bandar udara CGK, HLP, SUB, DPS, KNO, UPG, BPN, YIA dan PKU.
- 3) Makanan yang dipesan dapat ditukar dengan menu lain yang senilai, apabila makanan tersebut mengalami kerusakan atau hal lain yang menyebabkan pesanan tidak layak dikonsumsi atau tidak sesuai dengan pesanan awal.
- 4) Makanan yang dipesan tidak dapat dibatalkan, dipindahtangankan, ataupun ditukar setelah melakukan pemesanan.
- 5) Segala sesuatu/keadaan kahar (*force majeure*) di luar kemampuan PT Citilink Indonesia, yang menyebabkan makanan tidak diterima oleh penumpang, maka Citilink tidak berkewajiban atas penggantian tersebut.
- 6) Biaya pemesanan makanan akan dikembalikan apabila terjadi pembatalan sepihak penerbangan oleh pihak Citilink.
- 7) Pembatalan pesanan tidak dapat dilakukan apabila terjadi perubahan jadwal atas permintaan penumpang (*re-schedule* atau *pax no show*).
- 8) Harga yang tertera sudah termasuk PPN.

7. Keterlambatan, Pembatalan, dan Perubahan Jadwal

Pada setiap saat setelah pemesanan dilakukan, PT Citilink Indonesia dapat mengubah jadwalnya dan/atau membatalkan, mengakhiri, mengalihkan, menunda, menjadwalkan kembali atau menanggungkan setiap penerbangan yang menurut pertimbangan pihak perusahaan pengangkut sepantasnya, hal ini dibenarkan karena keadaan-keadaan di luar kendali pihak perusahaan pengangkut namun tidak terbatas pada cuaca buruk atau keterlambatan kontrol lalu lintas atau untuk alasan-alasan keamanan atau operasional. Dalam keadaan-keadaan tersebut, PT Citilink Indonesia akan mengembalikan biaya perjalanan yang telah dibayarkan kepada penumpang.

Dalam keadaan kahar atau *force majeure* seperti bencana alam (*Act of God*) PT Citilink Indonesia akan melakukan pengembalian biaya kepada penumpang atau orang yang telah membayarkan tiket secara penuh; namun, pengembalian biaya tunduk pada pemotongan sebesar 10% yang merupakan biaya administrasi PT Citilink Indonesia.

8. Pengembalian biaya (*refund*)

Pihak Citilink akan melakukan pengembalian biaya atau *refund* untuk tiket atau porsi yang tidak dapat dipergunakan sesuai dengan peraturan-peraturan terkait biaya perjalanan atau tarif serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 30 Tahun 2021, sebagaimana yang diubah dari waktu ke waktu, sebagai berikut:

- 1) Kecuali ditetapkan sebaliknya pada bagian ini, kami berhak untuk melakukan pengembalian biaya baik kepada orang yang namanya tercantum pada Tiket atau kepada orang yang membayarkan Tiket, setelah memperlihatkan bukti pembayaran yang memuaskan; dan
- 2) Apabila tiket telah dibayarkan oleh orang selain daripada Penumpang yang namanya tercantum pada Tiket, dan Tiket menunjukkan bahwa terdapat pembatasan terhadap pengembalian biaya, kami akan

melakukan pengembalian biaya hanya kepada orang yang membayarkan Tiket, atau kepada orang yang diperintahkannya.

3) Jumlah pengembalian biaya

Sesuai dengan peraturan yang berlaku, PT Citilink Indonesia akan melakukan pengembalian biaya kepada Anda atau orang yang telah membayarkan Tiket atau kepada orang yang diperintahkannya, dalam persentase sebagaimana yang ditetapkan pada daftar berikut ini:

- (1) Lebih dari 72 jam sebelum penerbangan 75% (tujuh puluh lima persen) dari tarif dasar
- (2) 48 sampai dengan kurang dari 72 jam sebelum penerbangan 50% (lima puluh persen) dari tarif dasar
- (3) 24 sampai dengan kurang dari 48 jam sebelum penerbangan 40% (empat puluh persen) dari tarif dasar
- (4) 12 sampai dengan kurang dari 24 jam sebelum penerbangan 30% (tiga puluh persen) dari tarif dasar
- (5) 4 sampai dengan kurang dari 12 jam sebelum penerbangan 20% (dua puluh persen) dari tarif dasar
- (6) Kurang dari 4 jam sebelum penerbangan 10% (sepuluh persen) dari tarif dasar

9. Biaya-biaya

Adapun ketentuan biaya yang ditanggung oleh penumpang berdasarkan beberapa kategori. Mulai dari pembelian kursi hingga bagasi. Namun, terdapat ketentuan sesuai dengan PKPS 121.585 (b) dan SE No. 14 Tahun 2021, penggunaan *Emergency Seat* (Kursi nomor 12 dan 14) dan 1 (satu) baris di depan atau 1 (satu) baris di belakang jendela darurat kursi nomor 11 dan 15) tidak diperbolehkan untuk:

- 1) Penumpang wanita yang sedang hamil.
- 2) Penumpang yang bepergian dengan bayi.
- 3) Penumpang yang memiliki keterbatasan gerak (Obesitas).

- 4) Penumpang yang memerlukan kebutuhan khusus (penyandang disabilitas).
- 5) Penumpang di bawah 15 tahun.
- 6) Penumpang lansia (lanjut usia).
- 7) Penumpang yang tidak dapat memahami instruksi awak kabin.
- 8) Penumpang yang tidak bersedia membantu.

Tabel 2.4 Biaya-Biaya Citilink

Deskripsi	Biaya	Kondisi
Administrasi	Sudah termasuk harga tiket	Sudah termasuk harga tiket
Pajak (PPN)	11% dari harga tiket	Per penumpang
Asuransi (IWJR)	Rp 5.000	Per penumpang
Tambahan biaya bahan bakar	Sudah termasuk dalam harga tiket	Sudah termasuk harga tiket
Kartu Kredit	3% dari total pembelian	Per transaksi
Ketentuan harga untuk <i>infant</i>	10% dari harga <i>basic fare</i> penumpang dewasa	Per penumpang per penerbangan satu arah, ditambah perbedaan harga tiket
Perubahan jadwal penerbangan	Mulai dari IDR 150.000	Per penumpang per penerbangan satu arah, ditambah perbedaan harga tiket.
Perubahan nama	Rp 1.500.000/pax/rute	Perubahan nama dapat dilakukan ketika <i>pax</i> melakukan kesalahan memasukkan nama dan perubahan tidak

		termasuk kategori <i>corename</i> , maka akan dikenakan biaya sesuai ketentuan. Penumpang wajib menunjukkan identitas yang berlaku. Perubahan nama maksimal H-2 Jam sebelum penerbangan.
Koreksi nama	Tidak dikenakan biaya	Koreksi nama dapat dilakukan penyesuaian dengan ketentuan sebagai berikut : 1. Koreksi nama yang tidak sesuai ejaan, 2. Perubahan huruf maksimal 3 karakter, 3. Kekurangan huruf pada nama belakang dan atau nama marga/baptis. Penumpang wajib menunjukkan identitas yang berlaku. Koreksi nama maksimal H-2 Jam sebelum penerbangan.
GreenZone+ A320 (Row 1 dengan	Rp 205.000 per seat per sektor	Per penumpang per penerbangan satu arah

layanan tambahan: Air Minum)		
GreenZone A320 (Row 2-5 dengan layanan tambahan: Air Minum)	Rp 165.000 per seat per sektor	Per penumpang per penerbangan satu arah
GreenZone A320 (Row 12-14 dengan layanan tambahan: Air Minum)	Rp 195.000 per seat per sektor	Per penumpang per penerbangan satu arah
RegularZone A320 (Row 6-31 kecuali row 12&14 dengan layanan tambahan: Air Minum)	Rp 85.000 per seat per sektor	Per penumpang per penerbangan satu arah
GreenZone ATR (Row 1 dengan layanan tambahan: Air Minum)	Rp 85.000 per seat per sektor	Per penumpang per penerbangan satu arah
GreenZone ATR (Row 16-19 dengan layanan tambahan: Air Minum)	Rp 115.000 per seat per sektor	Per penumpang per penerbangan satu arah
RegularZone ATR (Row 2-15 dengan layanan tambahan: air minum)	Rp 55.000 per seat per sektor	Per penumpang per penerbangan satu arah
Tarif <i>Sweeping Baggage</i> (DOM)	Rp 250.000	Per koli
Tarif <i>Sweeping Baggage</i> (INTL)	Per koli	Untuk Detail Biaya:

		Terdapat di Link citolink.co.id
Senjata api/ perangkat keamanan, pisau, pedang, dan benda-benda lain yang dikategorikan sebagai jenis <i>Security Items</i> lainnya	Rp 111.000	Per item
Alat-alat musik	Perhitungan normal (<i>excess baggage</i>)	Per barang

Sumber: Website Citilink (www.citolink.co.id), 2024

2.13 Jadwal Penerbangan PT Citilink Indonesia *Station* Denpasar

Jadwal penerbangan pada maskapai Citilink Indonesia *Station* Denpasar dapat berubah-ubah tergantung pada kondisi di lapangan, cuaca serta rotasi pesawat, dan faktor lainnya yang dapat menyebabkan perubahan jadwal penerbangan. Berikut merupakan jadwal penerbangan Citilink Indonesia *station* Denpasar:

2.13.1 Jadwal Kedatangan Citilink Indonesia *Station* Denpasar

No	Arrival From	Flight Number	STA (UTC)	STA (WITA)
1.	UPG	QG-383	22:50	06:50
2.	CGK	QG-680	00:05	08:05
3.	BPN	QG-444	01:55	09:55
4.	CGK	QG-682	02:55	10:55
5.	PER	QG-555	03:30	11:30
6.	LOP	QG-1671	03:35	13:45
7.	SUB	QG-698	03:35	13:45
8.	DIL	QG-501	06:10	14:10

9.	CGK	QG-686	06:35	14:35
10.	SUB	QG-668	07:20	15:20
11.	LOP	QG-1673	08:35	16:35
12.	KJT	QG-825	10:10	18:10
13.	CGK	QG-688	10:30	18:30
14.	HLP	QG-194	11:45	19:45
15.	CGK	QG-684	02:00	22:00
16.	CGK	QG-660	02:05	22:05
17.	SUB	QG-662	02:55	22:55
18.	SUB	QG-694	03:25	23:25
19.	CGK	QG-666	03:30	23:30

2.13.2 Jadwal Kedatangan Citilink Indonesia *Station* Denpasar

No	Departure To	Flight Number	STD (UTC)	STD (WITA)
1.	SUB	QG-661	23:05	07:05
2.	CGK	QG-663	23:30	07:30
3.	DIL	QG-500	01:30	09:30
4.	BPN	QG-445	02:45	10:45
5.	KJT	QG-822	03:35	11:35
6.	LOP	QG-1672	03:35	11:35
7.	CGK	QG-667	04:15	12:15
8.	LOP	QG-1670	06:25	14:25
9.	SUB	QG-699	06:30	14:30
10.	CGK	QG-685	06:50	14:50
11.	CGK	QG-683	07:35	15:35
12.	HLP	QG-195	08:00	16:00
13.	CGK	QG-693	08:50	16:50
14.	SUB	QG-669	09:15	17:15
15.	CGK	QG-687	11:05	19:05

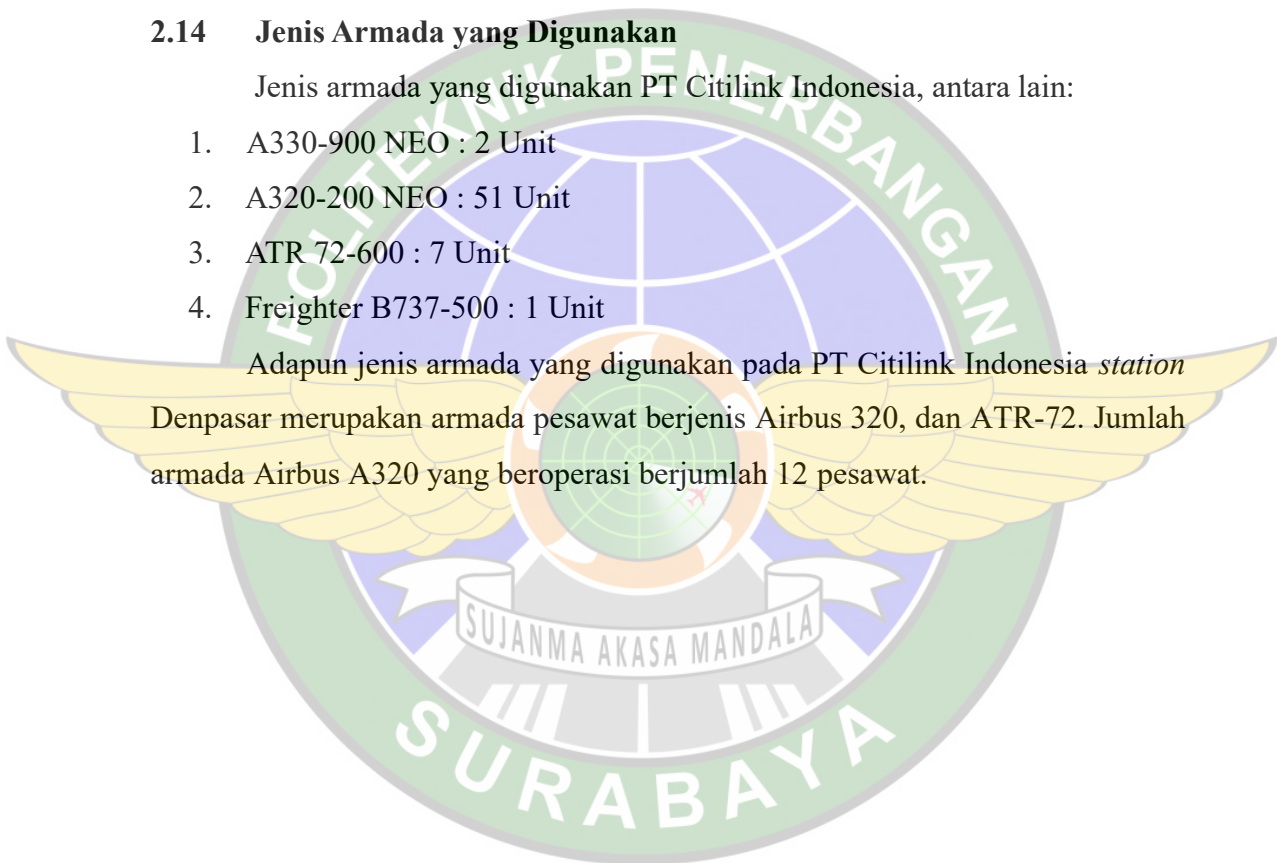
16.	HLP	QG-197	11:15	19:15
17.	UPG	QG-342	13:00	21:00
19.	SUB	QG-695	13:15	21:15
20	CGK	QG-691	13:40	21:40
21.	PER	QG-554	15:00	23:00
22.	CGK	QG-689	15:25	23:25

2.14 Jenis Armada yang Digunakan

Jenis armada yang digunakan PT Citilink Indonesia, antara lain:

1. A330-900 NEO : 2 Unit
2. A320-200 NEO : 51 Unit
3. ATR 72-600 : 7 Unit
4. Freighter B737-500 : 1 Unit

Adapun jenis armada yang digunakan pada PT Citilink Indonesia *station* Denpasar merupakan armada pesawat berjenis Airbus 320, dan ATR-72. Jumlah armada Airbus A320 yang beroperasi berjumlah 12 pesawat.



BAB 3

TINJAUAN TEORI

3.1 Bandar Udara

Bandar udara merupakan sebuah fasilitas yang digunakan untuk mendarat ataupun lepas landas pesawat maupun helikopter. Atau bisa disebut juga sebagai suatu fasilitas perantara antara transportasi udara dengan transportasi darat yang berfungsi memberikan pelayanan bagi keberangkatan maupun kedatangan pesawat, bongkar muat barang serta naik turunnya penumpang.

Menurut ANNEX 14 pada (*International Civil Aviation Organization*, 2022) Bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat.

Menurut Undang- Undang Nomor 1 Tahun 2009 pasal 1 ayat 33 (Presiden Republik Indonesia, 2009) Bandar udara adalah kawasan didaratan 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 antar moda transportasi yang dilengkapi fasilitas keselamatan, keamanan penerbangan serta fasilitas pokok penunjang lainnya. Berdasarkan beberapa pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa Bandar udara adalah sebuah fasilitas tempat pesawat terbang dapat lepas landas dan mendarat.

3.1.1 Terminal Bandar Udara

Suatu terminal bandar udara merupakan sebuah bangunan di bandar udara dimana penumpang berpindah antara transportasi darat dan fasilitas yang membolehkan mereka untuk menaiki dan meninggalkan pesawat. Di terminal, penumpang dapat melakukan pengurusan perjalanan udara seperti pembelian tiket, pemeriksaan barang serta menunggu jadwal keberangkatan. Pada terminal bandar udara ini terdapat beberapa fasilitas seperti ruang tunggu, restoran, serta berbagai toko. Bangunan yang menyediakan akses menuju pesawat (melalui gerbang) dapat

disebut ‘*concourse*’. Tetapi, sebutan “terminal” dan “*concourse*” kadang-kadang digunakan berganti-ganti tergantung dari konfigurasi bandara.

Bandara kecil memiliki sebuah terminal sementara bandara besar memiliki beberapa terminal dan/atau *concourse*. Di bandara kecil, bangunan terminal tunggal melayani semua fungsi sebuah terminal dan *concourse*. Beberapa bandara besar memiliki terminal yang terhubung dengan banyak *concourse* melalui jalan setapak, jembatan layang, atau terowongan bawah tanah (seperti Bandar Udara Internasional Denver. Beberapa bandara besar memiliki lebih dari satu terminal, masing-masing dengan satu *concourse* atau lebih (seperti Bandar Udara La Guardia New York). Bandar udara besar lainnya memiliki terminal ganda di mana masing-masing telah termasuk fungsi sebuah *concourse* (seperti Bandar Udara Internasional Dallas/ Fort Worth)

Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/347/XII/1999 (Menteri Perhubungan Republik Indonesia, 1999) tentang Standar Rancang Bangun dan/atau Rekayasa Fasilitas dan Peralatan Bandar Udara, dinyatakan bahwa bangunan terminal penumpang adalah penghubung utama antara sistem transportasi darat dan sistem transportasi udara yang bertujuan untuk menampung kegiatan-kegiatan transisi antara akses dari darat ke pesawat udara atau sebaliknya ; pemrosesan penumpang datang, berangkat maupun transit dan transfer serta pemindahan penumpang dan bagasi dan ke pesawat udara. Terminal penumpang harus mampu menampung kegiatan operasional, administrasi dan komersil serta harus memenuhi persyaratan keamana beserta keselamatan operasi penerbangan, disamping persyaratan lain yang berkaitan dengan masalah bangunan.

Layaknya terminal pada umumnya, terminal bandar udara juga mempunyai sistem yang mengatur daerah tempat pemrosesan penumpang yang akan memulai ataupun mengakhiri perjalanan udara dan untuk mengangkut bagasi serta penumpang dari dan ke pesawat.

Menurut (Horonjeff & McKelvey, 2018), sistem terminal penumpang (*Passenger Terminal System*) terdiri dari tiga bagian utama. Bagian-bagian tersebut dan kegiatan-kegiatan yang terjadi didalamnya adalah sebagai berikut :

- a. Jalur masuk/*Acces Interface*: merupakan area dimana penumpang berpindah menuju jalan masuk ke bagian pemrosesan penumpang, sirkulasi parkir, dan naik turunnya penumpang merupakan kegiatan-kegiatan yang terjadi dalam bagian ini
- b. Pemrosesan/*Processing system*: merupakan area di mana kegiatan penjualan, lapor-masuk bagasi, pemesanan tempat duduk, pengambilan bagasi, serta pelayanan pengawasan federal dan keamanan berlangsung.

3.2 Maskapai Penerbangan

Maskapai penerbangan menurut (Damardjati, 2001) dalam bukunya yang berjudul *Istilah-Istilah Dunia Pariwisata* memiliki pengertian sebagai perusahaan penerbangan milik swasta atau pemerintah yang khusus menyelenggarakan pelayanan jasa angkutan udara untuk umum bagi penumpang atau barang baik berjadwal (*schedule service/regular flight*) maupun yang tidak berjadwal (*non schedule service*). Maskapai penerbangan juga diatur oleh (Undang-Undang Nomor 1, 2009) tentang Penerbangan, yang mengatur tentang pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan, dan keamanan.

Ada dua jenis maskapai penerbangan: yang pertama Penerbangan Berjadwal (*Schedule Service/Regular Flight*): Maskapai ini menempuh rute penerbangan berdasarkan jadwal waktu, kota tujuan, dan kota persinggahan yang tetap. Contohnya adalah penerbangan komersial yang kita kenal sehari-hari.

Penerbangan Tidak Berjadwal (*Non-Schedule Service*): Penerbangan ini tidak mengikuti jadwal tetap. Waktu, rute, dan kota tujuan serta persinggahan bergantung pada kebutuhan dan permintaan pihak penyewa. Contohnya adalah penerbangan *charter* atau sewaan. Sedangkan menurut (Suwarno, 2001) berpendapat “Perusahaan penerbangan atau *airlines* adalah perusahaan

penerbangan yang menerbitkan dokumen penerbangan untuk mengangkut penumpang beserta bagasinya, barang kiriman (*cargo*), dan benda pos (*mail*) dengan pesawat udara”.

Dari pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa perusahaan penerbangan adalah suatu perusahaan angkutan udara yang memberikan dan menyelenggarakan pelayanan jasa angkutan udara yang mengoperasikan dan menerbitkan dokumen penerbangan dengan teratur dan terencana untuk mengangkut penumpang, bagasi penumpang, barang kiriman (*kargo*), dan benda pos ke tempat tujuan tertentu.

Syarat Pendirian Maskapai Penerbangan Untuk mendirikan maskapai penerbangan, perusahaan harus memenuhi beberapa persyaratan, antara lain:

1. Memiliki akta pendirian badan usaha Indonesia yang bergerak di bidang angkutan udara niaga.
2. Menyampaikan surat persetujuan dari Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) atau Badan Koordinasi Penanaman Modal Daerah (BKPD) jika menggunakan fasilitas penanaman modal.
3. Memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP).
4. Menyampaikan tanda bukti modal yang disetor.
5. Menyampaikan rencana bisnis (*business plan*) untuk minimal 5 tahun ke depan, termasuk jenis dan jumlah pesawat udara yang akan dioperasikan.

Maskapai penerbangan memiliki tanggung jawab yang diatur dalam Pasal 147 a, yang menyatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas tidak memenuhi kewajiban dalam pengangkutan penumpang dan/atau pengirim kargo. Tanggung jawab maskapai penerbangan juga diatur oleh Pasal 1365 KUHPerdata, yang menegaskan bahwa setiap perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian terhadap orang lain mewajibkan orang yang melakukan perbuatan tersebut mengganti kerugian tersebut. Dengan demikian, maskapai penerbangan harus bertanggung jawab jika mereka merugikan penumpang.

Selain itu, maskapai penerbangan juga memiliki tanggung jawab dalam mengatur kualitas pelayanan. Mereka harus memiliki Standar Operasional Prosedur (SOP) yang jelas dan terstruktur untuk memastikan keamanan dan kualitas

pelayanan. SOP ini harus menjadi pedoman dalam melaksanakan pekerjaan rutin dan mempengaruhi tingkat kedisiplinan para pegawai agar dapat mematuhi ketentuan prosedur yang telah ditetapkan.

3.2.2 Maskapai Penerbangan *Low Cost Carrier* (LCC)

Maskapai penerbangan bertarif rendah atau *low-cost carrier* (LCC) adalah perusahaan penerbangan berjadwal (*schedule carrier*) dengan biaya jauh lebih rendah dibandingkan perusahaan pada umumnya. Oleh karena itu, maskapai penerbangan bertarif rendah atau LCC telah menjadi semakin umum di seluruh dunia, menawarkan perjalanan cepat dengan harga yang jauh lebih rendah dibandingkan dengan maskapai tradisional.

Dasar teoretis industri LCC berbasis pada konsep optimasi, di mana maskapai bergantung pada mengurangi biaya dan meningkatkan lalu lintas untuk menciptakan nilai bagi pelanggan. Berbeda dengan maskapai jaringan, LCC tidak mengelola beberapa pesawat dan bergantung pada *outsourcing* dan struktur pendapatan yang lebih sederhana untuk mempertahankan keuntungan. Pendekatan ini memungkinkan LCC untuk berkembang cepat dan efisien dengan membuka rute baru setelah sebuah penerbangan tertentu menjadi profitabel.

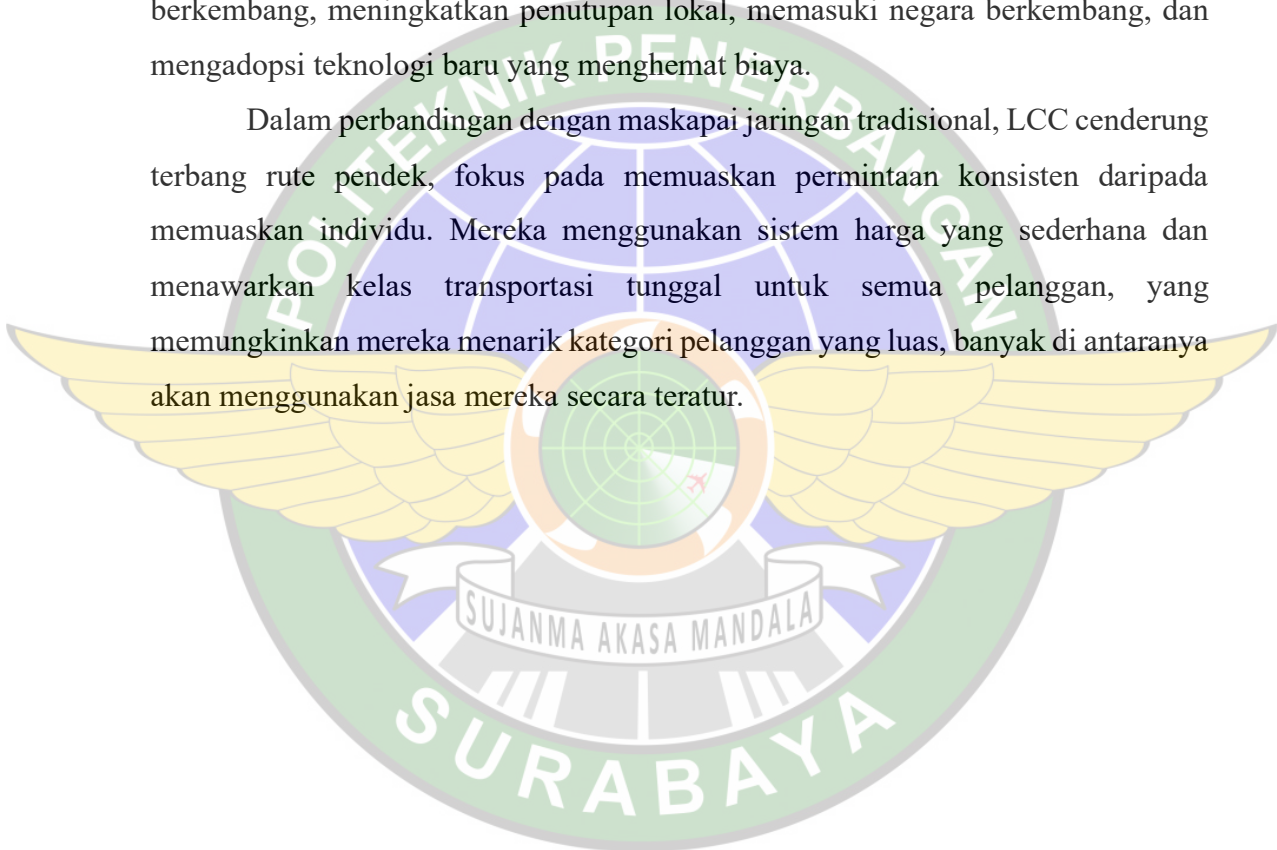
Maskapai penerbangan berbiaya rendah atau *Low Cost Carrier* (LCC) dapat mencapai efisiensi biaya dengan menghilangkan kelas premium dan bisnis, sehingga dalam penerapannya dilakukan dengan memperluas ruangan di dalam kabin untuk mengangkut lebih banyak penumpang dan penumpang hanya mendapatkan air mineral. Selain itu, Maskapai LCC juga menggunakan pesawat baru yang cenderung lebih efisien dan lebih hemat bahan bakar avtur. Namun maskapai berbiaya rendah atau *Low Cost Carrier* (LCC) tidak mengabaikan aspek keselamatan dengan memangkas biaya perawatan pesawat.

Berfokus pada rute pendek dan intensif, sehingga rute yang ditempuh lebih simpel dengan sistem pulang-pergi sehingga maskapai penerbangan tidak perlu menyediakan tempat penginapan atau hotel untuk kru pesawat. Selain itu, para kru pesawat memiliki tugas ganda. Untuk menghemat anggaran, maskapai penerbangan biasanya melakukan efektivitas karyawan. Contoh sederhananya, pramugari yang

kemudian juga melakukan tugas kebersihan serta menghapus layanan yang tidak esensial atau meng-*outsource* ke perusahaan yang lebih efektif dalam biaya.

Model maskapai *low-cost carrier* telah sukses dalam menangkap bagian besar dari pasar di negara maju, terutama dengan mengabaikan model *hub-based* dan fokus pada penerbangan pendek lokal. Namun, industri ini menghadapi tantangan seperti persaingan yang intens dan fluktuasi harga bahan bakar, yang dapat berdampak signifikan pada keuntungan. Meskipun demikian, LCC terus berkembang, meningkatkan penutupan lokal, memasuki negara berkembang, dan mengadopsi teknologi baru yang menghemat biaya.

Dalam perbandingan dengan maskapai jaringan tradisional, LCC cenderung terbang rute pendek, fokus pada memuaskan permintaan konsisten daripada memuaskan individu. Mereka menggunakan sistem harga yang sederhana dan menawarkan kelas transportasi tunggal untuk semua pelanggan, yang memungkinkan mereka menarik kategori pelanggan yang luas, banyak di antaranya akan menggunakan jasa mereka secara teratur.



BAB 4

PELAKSANAAN *ON THE JOB TRAINING*

4.1 Ruang Lingkup Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Dalam melaksanakan *On the Job Training* (OJT), Taruna D3 Manajemen Transportasi Udara (MTU) Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan pada beberapa tempat di wilayah kerja PT Citilink Indonesia di Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai Denpasar Bali. Berikut merupakan wilayah kerja atau ruang lingkup yang meliputi:

1. *Check-in Counter*
2. *Customer Service*
3. *Gate (Boarding Gate)*
4. *Lost Luggage (Lost and Found)*
5. FLOP (*Flight Operation*)

4.2 Jadwal dan Kegiatan

Jadwal pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) Taruna D3 Manajemen Transportasi Udara (MTU) Politeknik Penerbangan Surabaya dilaksanakan selama 3 (tiga) bulan terhitung mulai tanggal 22 April 2024 sampai dengan 22 Juli 2024 di PT Citilink Indonesia pada Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Denpasar Bali. Dalam melaksanakan *On The Job Training* (OJT) waktu pelaksanaannya disesuaikan sesuai dengan *shift* yang telah diatur oleh pihak PT Citilink Indonesia. Jadwal masuk dibagi menjadi 2 waktu shift, yakni:

1. Shift pagi (pukul 05.00–13.00 wita)
2. Shift siang (pukul 13.00–21.00 wita)

Tebagi menjadi 3 (tiga) kelompok yang masing-masing berisikan 3 hingga 4 taruna/i. Adapun jam masuk shift terhitung 4 hari kerja dan 2 hari libur dengan jadwal sebagai berikut:

dan boeing, 10 kg untuk pesawat ATR), maka penumpang tersebut harus membayar jumlah berat yang kelebihan tergantung rute sesuai kebijakan maskapai. Sedangkan untuk bagasi yang dibawa ke dalam kabin atau *cabin baggage* tidak boleh melebihi ketentuan berat 7 kg dan dimensi yang ditentukan, telah disediakan juga alat *baggage test unit* (BTU) untuk mengukur berat dan dimensi *cabin baggage* pada area *check in counter*.

Jika penumpang memiliki barang bawaan yang termasuk dalam kategori berbahaya (*dangerous goods*), penumpang harus melaporkan barang bawaan tersebut untuk diperiksa apakah boleh dibawa terbang dengan pesawat atau tidak. Untuk *dangerous goods* sendiri, penanganannya dilakukan oleh AVSEC (*Aviation Security*) dan nantinya akan dibuatkan sebuah dokumen yang bernama NOTOC (*Notification to Captain*).

Ada juga Sistem *Check In* yang digunakan oleh PT Citilink Indonesia adalah *Self Check In*. *Self Check In* merupakan sistem yang sedang digunakan oleh maskapai penerbangan Citilink Indonesia. Sistem ini bersifat *online* atau dalam jaringan berbasis *website*, dimana dalam proses pengoperasiannya dapat menggunakan menggunakan komputer maupun *smartphone*, koneksi internet, dan tenaga listrik sehingga ketika mencapai *check in counter* penumpang hanya melakukan drop bagasi. Ada pula sistem *self check in* yang dilakukan secara *on-site* menggunakan mesin *self check in* yang dapat mencetak *boarding pass*. Namun *self check in* secara *on site* hanya diperuntukkan bagi penumpang yang tidak membawa bagasi yang akan dititipkan atau bagasi tercatat.

4.3.2 Customer Service

Petugas *customer service* atau pelayanan konsumen dapat menangani masalah penumpang yang berkaitan dengan penerbangannya. Pelayanan konsumen berfungsi menengahi komunikasi antara pihak maskapai dengan pihak konsumen jika konsumen memiliki pertanyaan atau komplain terkait dengan perjalanan dengan pesawat terbang. Salah satu tugas utama *customer service* penerbangan adalah memberikan pelayanan yang baik kepada para penumpang, juga membina hubungan dan komunikasi antara pihak maskapai, penumpang, dan semua pihak yang terkait dengan penerbangan.

Petugas *customer service* juga melayani penumpang dengan status CIP (*Commercial Important Person*), VIP (*Very Important Person*), dan VVIP (*Very-Very Important Person*). Petugas juga harus cerdas dalam merumuskan masalah, menangani dan mencari jalan keluar dalam waktu yang relatif singkat jika sewaktu-waktu pelanggan melaporkan permasalahannya terkait dengan penerbangan seperti melakukan reservasi tiket, memesan tiket secara langsung (*go show*), membatalkan penerbangannya (*cancel*), perubahan jadwal penerbangan (*reschedule*), melakukan penggantian biaya pengembalian uang (*refund*), meminta akomodasi saat terjadi *misconnecting flight* atau dampak lainnya yang disebabkan karena operasional penerbangan, memberikan saran terbaik, dan lain sebagainya.

4.3.3 Gate (Boarding Gate)

Proses yang dilakukan saat berada di *gate* adalah *boarding*. Oleh karena itu, penumpang akan menjalani serangkaian prosedur yang bertujuan untuk memastikan keamanan dan kesiapan sebelum naik pesawat. Proses di *gate* juga merupakan waktu yang tepat bagi penumpang untuk memeriksa kembali informasi penerbangan mereka dan memastikan bahwa mereka siap untuk naik pesawat dengan nyaman.

Petugas di *gate* akan memverifikasi *boarding pass* penumpang dan identitas diri yang akan di *input* ke dalam sistem untuk kemudian dicocokkan dengan jumlah penumpang yang telah melewati proses *check-in* sebelum mereka akhirnya diizinkan untuk naik ke pesawat. Petugas di *gate* juga berperan dalam melakukan *sweeping* pada *cabin bagagge* yang melebihi ketentuan dimensi dan berat 7 kg yang dibuktikan dengan alat *baggage test unit* sehingga harus dibagasikan. Kemudian memberi label *late baggagge*, dan mengantarnya ke petugas *ramp* untuk di *loading* ke kompartemen pesawat, hal ini dilakukan untuk memperoleh waktu *ground time* yang lebih optimal serta efisiensi penggunaan ruang dan kapasitas pada *cabin head rack*.

Petugas di *gate* akan melayani *special pax* seperti mengantar jempit penumpang dengan *wheel chair* dari dan ke pesawat, mengantar *unaccompanied*

minor atau anak-anak yang bepergian tanpa didampingi orang dewasa dari turun pesawat hingga bertemu penjemputnya.

4.3.4 *Lost Luggage (Lost and Found)*

Lost luggage merupakan unit yang beroperasi di terminal kedatangan penumpang yang dikhususkan untuk menangani proses pengambilan bagasi tercatat. Pada unit *lost and found* di bandara, staf dan petugasnya bertanggung jawab untuk membantu penumpang dalam menghadapi permasalahan bagasi tercatat yang dititipkan kepada pihak maskapai, seperti kehilangan, kerusakan, tertukar, maupun tertinggal di bandara berangkat. Setiap bandara memiliki kantor *lost and found* yang bertugas mengumpulkan, menyimpan, dan mengelola barang-barang yang ditemukan di bandara atau di pesawat.

Penumpang yang kehilangan barang dapat mengunjungi kantor *lost and found* untuk melaporkan kehilangan dan memberikan deskripsi barang yang hilang. Prosedur *tracing* atau upaya pencarian bagasi yang dilaporkan dilakukan dengan cara penumpang mendatangi kantor *baggage service*, kemudian mengisi *Property Irregularity Report* (PIR). Petugas *lost and found* akan mencatat laporan tersebut dan meminta kelengkapan dokumen yang dibutuhkan, kemudian mencoba menemukan barang yang hilang dengan *tracing* atau memeriksa daftar barang yang ditemukan sebelumnya.

Setelah menemukan barang yang hilang, petugas *lost and found* akan menghubungi pemiliknya menggunakan informasi kontak yang disediakan dalam laporan kehilangan. Penumpang dapat mengambil barang mereka di kantor *lost and found* dengan menyediakan bukti identitas dan memberikan deskripsi yang sesuai dengan barang yang hilang. Jika barang tidak segera ditemukan, penumpang juga dapat meninggalkan informasi kontak mereka sehingga mereka dapat dihubungi jika barang itu ditemukan di kemudian hari. Proses *lost and found* di bandara bertujuan untuk memberikan layanan yang efisien dan membantu penumpang mengatasi permasalahan mengenai barang bagasi mereka dengan semudah mungkin.

Saat pesawat *landing* dan penumpang turun dari pesawat, akan dilakukan proses *unloading* bagasi dari kompartemen pesawat oleh petugas *ramp* untuk kemudian satu-persatu bagasi tersebut diletakkan ke *conveyor belt* pada terminal kedatangan.

Petugas *lost and found* akan *standby* di sekitar conveyor belt untuk memeriksa apakah *baggage claim tag* yang dibawa penumpang sudah sesuai dengan *baggage tag label* yang terdapat pada bagasi tercatat yang diambil penumpang untuk meminimalisir bagasi yang tertukar. Selain itu petugas juga harus mengisi *first baggage-last baggage performance report* yang merupakan laporan informasi kesesuaian performa layanan *delivery baggage* sesuai dengan ketentuan waktu *delivery* yang berlaku di setiap bandara sehingga yang harus disusun tiap pesawat *landing* setiap harinya.

Dalam melaksanakan *On The Job Training* di unit *lost and found* terdapat beberapa pelajaran yang diambil seperti kerusakan bagasi maupun kehilangan bagasi akan menjadi tanggung jawab suatu maskapai dan kerusakan maupun kehilangan pada bagasi dapat digantikan dengan biaya sesuai dengan tingkat kerusakan.

4.3.5 FLOP (*Flight Operation*)

Ruang flop atau *flight operatios* merupakan pusat dari operasi penerbangan dimana ruang ini menjadi tempat personil FOO untuk mengatur jadwal slot penerbangan serta mengurus pemberkasan atau dokumen yang diperlukan dalam kelancaran pelaksanaan penerbangan. FOO adalah orang yang ditunjuk oleh perusahaan penerbangan sipil guna melaksanakan tugas-tugas operasional untuk mempersiapkan keberangkatan suatu penerbangan (*flight dispatch*), memberangkatkan atau melepas penerbangan (*dispatch release*) dan bertanggung jawab memantau penerbangan yang diberangkatkan sampai ke tempat tujuan dengan aman, nyaman dan efisien.

Petugas *Flight Operation* umumnya memiliki lisensi FOO (*Flight Operation Officer*). Tugas yang diemban *Flight Operation* ini adalah membantu pilot yang sedang mengudara dengan cara berkomunikasi lewat radio untuk memberikan dan mempersiapkan berbagai informasi dan dokumen yang berhubungan dengan pesawat (*Keadaan cuaca, Load Sheet, Flight Plan, dsb.*). Sebelum melaksanakan penerbangan, terdapat beberapa dokumen yang harus dipersiapkan antara lain: *Flight Document* berupa *flight plan*, *NOTAM*, *flight clearance*, *MEL*, *weather report*, *NOTOC*, *Flight Approval*, *General*

declaration/gendec atau *manifest*; dan *route manual* berupa *aerodrome information, regulation book, dan route facility chart*.

Namun, petugas *Flight Operation* PT Citilink Indonesia Station Denpasar hanya menangani *Flight Planning* dan juga *weather*. Sedangkan untuk pengisian *loadsheets* menjadi tanggung jawab pihak PT GAPURA. Serta dalam hal *briefing* dengan para pilot pada saat pre-flight, FOO di Citilink *Station* Denpasar hanya memberikan *briefing* kepada pilot dengan pesawat dengan tipe ATR. Untuk pesawat Airbus ditangani oleh pihak dari PT GAPURA.

4.4 Permasalahan

Selama melaksanakan *On The Job Training* (OJT) di lima unit di atas (*Check-in Counter, Customer Service, Gate, Lost Luggage, dan FLOP (Flight Operation)*) di PT Citilink Indonesia *Station* Denpasar yang melayani rute penerbangan domestik dan internasional. *On The Job Training* (OJT) berlangsung selama kurang lebih 3 bulan, terhitung mulai 22 April hingga 22 Juli 2024 terdapat permasalahan yang penulis temukan.

Dalam penerbangan *non-direct* atau lanjutan (*connecting flight*) dengan tujuan akhir Gunung Sitoli dari Denpasar dan menempuh rute DPS-CGK-KNO-GNS dimana rute tersebut dari DPS-CGK-KNO menggunakan pesawat bertipe Airbus, sedangkan dari KNO-GNS menggunakan pesawat bertipe ATR.

Sesuai kebijakan bagasi *connecting flight* pada penerbangan domestik Citilink penumpang tersebut memperoleh *Free Baggage Allowance* sebesar 10 kg ditambah dengan 7 kg *cabin baggage*. Oleh karena itu penumpang tersebut berencana membeli *pre-book baggage* atau ekstra bagasi yang hanya dapat dibeli maksimal 4 jam sebelum keberangkatan secara *online* baik melalui *website* maupun aplikasi. Pilihan *Pre-Book Baggage* terdiri dari paket 5 kg, paket 10 kg, paket 20 kg, paket 30 kg dan paket 40 kg. Saat penumpang melakukan proses pembelian melalui sistem secara *online* terjadi kesalahan sistem saat akan memilih opsi *add more 5 kg* pada tampilan di sistem menunjukkan bagasinya berubah menjadi 5 kg sehingga penumpang beranggapan *free baggage allowance*-nya yang

semula 10 kg berubah menjadi 5 kg. Oleh karena itu, penumpang merasa ragu untuk melanjutkan proses pembayaran dan mendatangi kantor *customer service* untuk meminta penjelasan lebih lanjut.

Salah satu ketentuan bagasi tercatat Citilink adalah tidak melebihi 20 kg. Permasalahan lain saat proses *check-in* di terminal keberangkatan internasional untuk penerbangan menuju Dili, seorang penumpang hendak melakukan pembayaran *excess baggage* atau kelebihan bagasi, namun penumpang tersebut menggunakan alat tukar dengan mata uang dolar sehingga proses pembayarannya tidak diterima dan diharuskan menggunakan opsi pembayaran yang lain.

4.5 Penyelesaian Masalah

Berdasarkan permasalahan yang terjadi, penyelesaian yang dilakukan pihak Citilink untuk mengatasi masalah tersebut adalah dengan memberikan penjelasan secara langsung kepada penumpang melalui petugas *customer service* mengenai layanan *Pre-Book Baggage* terjadi kesalahan pada tampilan di sistem sehingga harus diluruskan dengan memberikan pemahaman bahwa bagasi yang didapat semula 10 kg *Free Baggage Allowance* ditambah dengan paket 5 kg *Pre-Book Baggage* sehingga total bagasi yang didapat adalah 15 kg. Setelah menjelaskan hal tersebut, petugas *customer service* juga menjelaskan kelebihan *Pre-Book Baggage* lebih hemat daripada membayar *excess baggage* saat proses *check-in* kepada penumpang tanpa provokasi namun keputusan terakhir tergantung pada penumpang itu sendiri.

Untuk penyelesaian permasalahan mengenai pembayaran *excess baggage* di terminal keberangkatan internasional saat proses *check-in*, setelah diberi penjelasan akhirnya penumpang memilih untuk menggunakan opsi pembayaran lain menggunakan kartu debit yang terhubung dengan jaringan visa dengan pertimbangan *money changer* berada cukup jauh dari lokasi dan waktu penerbangan yang semakin dekat. Selain itu, perbedaan kurs saat melakukan penukaran dan susahnyanya menukar mata uang lain ketika kondisi uang kurang baik (khawatir palsu atau sedikit saja sobek) maka tidak diterima pihak *money changer*.

BAB 5

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Terhadap Permasalahan

Selama melaksanakan *On The Job Training* (OJT) di PT Citilink Indonesia *Station* Denpasar pada Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Denpasar Bali, penulis banyak mendapatkan pengetahuan dan pengalaman bekerja di lapangan. Penulis juga dapat melihat langsung permasalahan yang sudah dijelaskan pada bab sebelumnya. Dengan adanya permasalahan tersebut, penulis dapat mengetahui sebab atau bagaimana hal tersebut dapat terjadi beserta solusi penyelesaian masalah terbaik untuk menangani permasalahan tersebut.

Prosedur dapat diterapkan asal tidak menyimpang dari peraturan baku yang telah ditetapkan serta sesuai bagi kondisi kerja di lokasi tersebut karena diperlukan sistem regulasi atau peraturan dan prosedur yang baik dan sesuai dengan kondisi permasalahan di lapangan. Selain itu pembelajaran mengenai pemberian pelayanan sebagaimana mestinya dan semaksimal mungkin.

5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Kegiatan *On the Job Training* (OJT) bagi taruna/i Diploma III Manajemen Transportasi Udara diharapkan dapat menerapkan ilmu yang telah didapat selama proses belajar di Politeknik Penerbangan Surabaya dan mendapatkan gambaran ketika nantinya masuk dalam dunia kerja, selain itu juga dapat memperoleh pengetahuan yang belum bisa didapatkan selama belajar di Politeknik Penerbangan Surabaya.

Selama OJT taruna/i dapat terjun secara langsung ke lapangan untuk mengamati dan mempelajari proses kerja personel bandar udara terutama pada bagian *Check-in*, *Customer Service*, *Gate*, *Lost Luggage*, dan *FLOP (Flight Operation)*. Dalam pelaksanaan OJT taruna/i diawasi oleh supervisor dari PT Citilink Indonesia.

Penulis menyadari adanya kekurangan dalam penyusunan laporan *On The Job Training* (OJT) ini. Kami mengharapkan kritik dan saran yang dapat membangun bagi kebaikan laporan ini. Semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi para pembaca di masa yang akan datang.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Terhadap Permasalahan

Saran yang dapat diberikan terhadap permasalahan yang telah dipaparkan pada bab sebelumnya yaitu mengenai perbaikan tampilan sistem sehingga tidak lagi menimbulkan kebingungan maupun kesalahpahaman pengguna dalam menggunakan sistem tersebut sehingga memberikan pelayanan dalam jaringan terbaik. Adapun saran yang dapat diberikan pada permasalahan selanjutnya adalah dengan memberikan opsi pembayaran yang lebih universal dengan turut memperhatikan aspek keamanan seperti pemahaman *change rate* pada saat itu dan ketelitian mengenai perbedaan uang asli atau palsu serta memastikan uang dalam kondisi baik sehingga dapat diterima sebagai alat pembayaran yang memiliki nilai tukar yang sesuai.

5.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Selama tiga bulan melaksanakan *On The Job Training* (OJT) di PT Citilink Indonesia *Station* Denpasar pada Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Denpasar Bali, diharapkan agar pelaksanaannya dapat dilaksanakan dengan rentang waktu yang lebih lama agar para taruna dapat lebih memahami lagi tugas dan kegiatan yang dilakukan agar taruna dapat menerapkan solusi dari berbagai permasalahan yang ditemukan. Taruna juga sebaiknya dibekali dengan matang sehingga sebelum pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) taruna dapat lebih mengetahui ruang lingkup apa saja yang akan menjadi kegiatannya dalam melaksanakan *On The Job Training* (OJT).

DAFTAR PUSTAKA

- Damardjati, R. S. (2001). *Istilah-Istilah Dunia Pariwisata. Tinjauan Perusahaan Penerbangan*. In 9789794082300 9794082309 (Ed.),
- F.X Widadi, A. S. (2001). *Maskapai Penerbangan, Tertundanya Penerbangan dan Penumpang*. 07.
- Horonjeff & McKelvey. (2018). *Perencanaan dan Perancangan Bandar Udara*.
- International Civil Aviation Organization. (2022). *Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation - Aerodomes - Volume I - Aerodrome Design and Operations* (Vol. 9, Issue July).
- Kementerian Perhubungan. (2021). *PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR PM 99 TAHUN 2021 TENTANG ORGANISASI DAN TATA KERJA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA*.
- Kementrian Perhubungan Republik Indonesia. (1985). *SKEP/100/XI/1985 tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara*.
- Menteri Perhubungan. (2018). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 21 Tahun 2018 Tentang Statuta Politeknik Penerbangan Surabaya*. In *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 32 Tahun 2017 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Politeknik Penerbangan Surabaya* (pp. 1–24).
- Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (1999). *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/347/XII/1999 tentang Standar Rancang Bangun dan/atau Rekayasa Fasilitas dan Peralatan Bandar Udara* (Issue 2017).
- Pemerintah Indonesia. (2014). *Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi. Standar Nasional Pendidikan*, 37.
- Presiden Republik Indonesia. (2003). *UNDANG-UNDANG REPUBLIK*

INDONESIA NOMOR 20 TAHUN 2003 TENTANG SISTEM PENDIDIKAN NASIONAL.

Presiden Republik Indonesia. (2009). *UU Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan* (Vol. 2, Issue 5, p. 255).

Presiden Republik Indonesia. (2012). *UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 12 TAHUN 2012 TENTANG PENDIDIKAN TINGGI.*

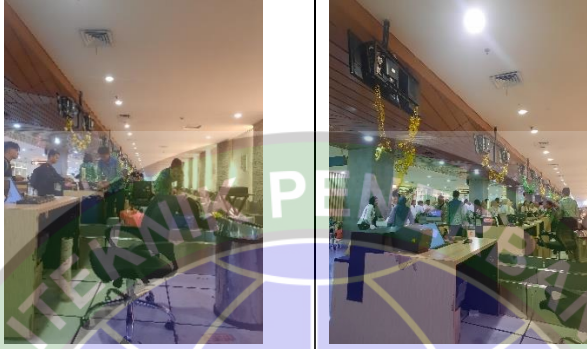

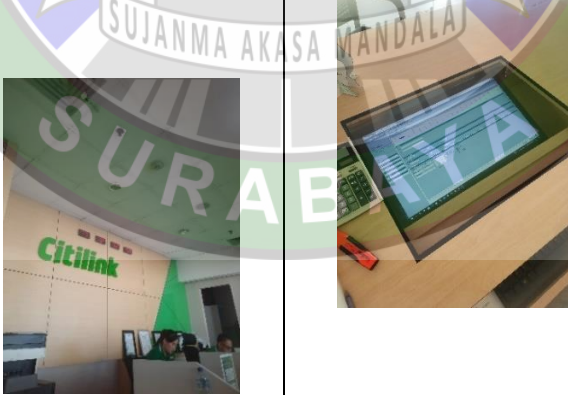
PT Citilink Indonesia. (2021). *STEADYING THE SHIP : MODERN AIRLINE PEMANTAPAN LANGKAH PERUSAHAAN: Sanggahan dan Batasan Tanggung Jawab. Annual Report Edisi 2021, 1–343.*
https://www.citilink.co.id/uploads/eaedb8a6-a9c5-4858-a48c-c5d7d087ad2c/AR_2021_Final-compressed.pdf

PT Citilink Indonesia. (2022). *Citilink Operating Manual Part A (OM-A).* PT Citilink Indonesia.



LAMPIRAN

A. FOTO KEGIATAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Unit	Foto Kegiatan	Keterangan
<i>Check-in Counter</i>		Observasi aktivitas di <i>check-in counter</i>
		Observasi pembayaran <i>excess baggage</i> di <i>check-in counter</i>
<i>Customer Service</i>		Observasi pelayanan pelanggan oleh dan mempelajari sistem reservasi <i>software SkySpeed</i>

		<p>Pembuatan <i>Pre Flight Check</i> (PFC) dan meng-<i>input</i> surel <i>pax</i></p>
		<p><i>Monitoring</i> manifest penumpang dan bagasi di <i>gate</i></p>
<p><i>Gate</i> (<i>Boarding Gate</i>)</p>		<p>Observasi proses <i>boarding pax</i> di <i>gate</i> dan mengarahkan penumpang</p>
		<p>Mempersiapkan dokumen <i>manifest</i> dan mengisi <i>ground handling check list</i></p>

			<p><i>Sweeping cabin baggage dengan baggage test unit dan mengisi late baggage tag</i></p>
<p><i>Lost Luggage (Lost and Found)</i></p>			<p>Monitoring estimated time arrival pesawat</p>
			<p>Standby di sekitar conveyor belt memeriksa baggage claim tag tag dan mengisi Fibag-Labag</p>
<p>FLOP (Flight Operation)</p>			<p>Observasi pengaturan slot time dengan chronos serta koordinasi dengan unit terkait</p>

		<p>Pilot <i>briefing</i> oleh PT GAPURA dan <i>crew management</i> dengan sistem Citilink</p>
		<p>Monitoring <i>cuaca</i> dan segala kegiatan operasional pesawat</p>
		<p>Pembuatan <i>general declaration</i> dan penginputan ke sistem Kemendagri Australia</p>

B. FORMULIR NILAI *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA

**FORMULIR NILAI
PRAKTEK KERJA LAPANGAN**

Nama : Ghaisandra April Khairunisa
NIT : 30621034
Jurusan : D-III Manajemen Transportasi Udara
Kampus : Politeknik Penerbangan Surabaya
Unit Kerja : FOO dan Pasasi
Periode PKL : 22 April 2024 – 22 Juli 2024

NO	UNSUR YANG DINILAI	BOBOT	NILAI	BOBOT+NILAI
1	Kemampuan Kerja	15%	90	13,5
2	Disiplin	15%	91	13,65
3	Inisiatif	13%	90	11,7
4	Tanggung jawab	15%	90	13,5
5	Kerjasama	14%	90	12,6
6	Kerajinan	13%	90	11,7
7	Sikap	15%	91	13,65
JUMLAH				90,3

Keterangan :

Sangat Baik : 85 – 100

Baik : 70 – 84

Cukup : 60 – 69

Kurang : 40 – 59

Buruk : 0 – 39

Bali, 08 Juli 2024

Mengetahui:

Station Manager

Supervisi

Kadek Mega Hartawan
NIP. 301731

Khaedir Pebrian, A.Md
NIP. 303302