

**PENGUNAAN *AVIOBRIDGE* DAN DAMPAKNYA
TERHADAP KELANCARAN *LOADING/ UNLOADING*
PENUMPANG DI BANDARA INTERNASIONAL I GUSTI
NGURAH RAI, BALI**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Tanggal 1 Desember – 27 Februari 2026



Oleh :

ANANDA CHRISTIAN Biantoro

NIT. 30623002

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

2026

**PENGUNAAN *AVIOBRIDGE* DAN DAMPAKNYA
TERHADAP KELANCARAN *LOADING/ UNLOADING*
PENUMPANG DI BANDARA INTERNASIONAL I GUSTI
NGURAH RAI, BALI**

LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)

Tanggal 1 Desember - 27 Ferbuari 2025



Oleh :

ANANDA CHRISTIAN BIANTORO

NIT. 30623002

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

2026

LEMBAR PERSETUJUAN

PENGUNAAN *AVIOBRIDGE* DAN DAMPAKNYA TERHADAP
KELANCARAN *LOADING/ UNLOADING* PENUMPANG DI BANDARA
INTERNASIONAL I GUSTI NGURAH RAI, BALI

Oleh :

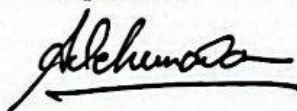
ANANDA CHRISTIAN BIANTORO
NIT. 30623002

Program Studi DIII Manajemen Transportasi Udara
Politeknik Penerbangan Surabaya

Laporan *On The Job Training* (OJT) telah diterima dan disahkan
sebagai salah satu syarat penilaian *On The Job Training* (OJT)

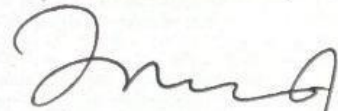
Disetujui Oleh :

Supervisor



ADE HERMAWAN
NIP. 20244220

Dosen Pembimbing



AHMAD MUSADEK, ST., M.T.
NIP. 19680217 199102 1 001

Mengetahui,
Airside Operation Services Department Head
PT. Angkasa Pura Indonesia



GEDE ADICAHYA KRISNA
NIP. 20240760

LEMBAR PENGESAHAN

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

Tim penguji

Ketua



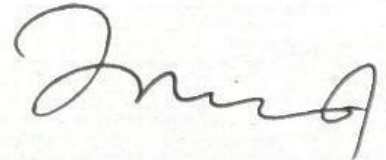
GEDE ADICAHYA KRISNA
NIK. 20240760

Sekretaris



ADE HERMAWAN
NIK. 20244220

Anggota



AHMAD MUSADEK, ST., M.T.
NIP. 19800522 200012 1 001

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa, karena atas limpahan rahmat dan hidayah-Nya penulis dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) yang berlangsung dari tanggal 01 Desember 2025 hingga 27 Februari 2026 di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali.

Pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) ini bertujuan untuk memberikan kesempatan kepada taruna dalam mengenal lingkungan kerja secara langsung, mengaplikasikan kompetensi yang telah diperoleh selama masa perkuliahan. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Tuhan Yesus Kristus yang telah memberikan limpahan anugrah dan lindungan pada hamba-Nya;
2. Orang Tua yang selalu memberikan doa dan dukungan sehingga penulis dapat menyelesaikan kegiatan ini dengan baik;
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E, M.T., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya;
4. Bapak Gede Adicahya Krisna, selaku *Airside Operation Services Department Head* PT Angkasa Pura Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Denpasar;
5. Bapak Ade Hermawan, selaku Supervisor *Apron Movement Control* PT Angkasa Pura Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Denpasar;
6. Ahmad Musadek, S.T., M.T., selaku dosen pembimbing *On the Job Training* (OJT) Politeknik Penerbangan Surabaya;
7. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.T., selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya;
8. Seluruh staf dan senior unit *Apron Movement Control* serta *Aviation Security* yang bertugas di PT. Angkasa Pura Indonesia Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Denpasar;
9. Seluruh rekan-rekan *On the Job Training* (OJT) Manajemen Transportasi Udara Angkatan IX Politeknik Penerbangan Surabaya atas kebersamaan dan kerjasamanya;

Penulis menyadari bahwa Laporan *On the Job Training (OJT)* ini masih jauh dari sempurna. Oleh karena itu, kritik dan saran yang bersifat membangun sangat penulis harapkan, akhir kata penulis mengucapkan terima kasih.

Denpasar, 24 Februari 2026



Ananda Christian Biantoro



DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	Error! Bookmark not defined.
HALAMAN PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Maksud dan Manfaat OJT	3
1.2.1 Maksud <i>On the Job Training</i> (OJT)	3
1.2.2 Manfaat <i>On the Job Training</i> (OJT)	3
BAB 2 PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING (OJT)	4
2.1 Sejarah Umum Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai	4
2.2 Data Umum Lokasi OJT	5
2.2.1 Data Sisi Udara	6
2.2.2 Fasilitas dan Personil AMC	7
2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai	8
BAB 3 PELAKSANAAN OJT	12
3.1 Lingkup Pelaksanaan OJT	12
3.1.1 <i>Apron Movement Control</i> (AMC)	12
3.1.2 <i>Aviation Security</i> (Avsec)	12
3.1.3 Lingkup Tugas OJT di <i>Apron Movement Control</i> (AMC)	13
3.1.4 Lingkup Tugas OJT di <i>Aviation Security</i> (Avsec)	14
3.2 Jadwal	16
3.3 Tinjauan Teori	19
3.3.1 Bandar Udara	19
3.3.2 Pelayanan Penumpang	19
3.3.3 <i>Apron Movement Control</i> (AMC)	20
3.3.4 Garbarata	21

3.4 Permasalahan.....	22
3.5 Penyelesaian Masalah	23
BAB 4 PENUTUP.....	24
4.1 Kesimpulan.....	24
4.1.1 Kesimpulan Terhadap Permasalahan	24
4.2 Saran	25
4.2.1 Saran Terhadap Permasalahan	25
DAFTAR PUSTAKA.....	26
LAMPIRAN	27



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Bandara I Gusti Ngurah Rai	5
Gambar 2. 2 Apron dan Runway	6
Gambar 2. 3 Layout Bandara	7
Gambar 2. 4 Struktur Organisasi Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai	8
Gambar 3. 1 Jadwal Apron Movement Control (AMC).....	17
Gambar 3. 2 Jadwal Aviation Security (Avsec).....	17
Gambar 3. 3 Layout Apron Utara	23



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Data Umum Banda I Gusti Ngurah Rai, Bali	6
Tabel 2. 2 Ukuran dan Perkerasan Apron.....	6
Tabel 2. 3 Personel AMC.....	7
Tabel 2. 4 Fasilitas AMC	7
Tabel 3. 1 Tabel Kegiatan On The Job Training di unit AMC.....	18



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1.....	27
Lampiran 2.....	28



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan salah satu perguruan tinggi vokasi yang berada di bawah naungan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia dan berperan dalam menyiapkan sumber daya manusia yang kompeten di bidang industri penerbangan. Sebagai institusi pendidikan di lingkungan Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan (BPSDMP), Politeknik Penerbangan Surabaya berkomitmen untuk menghasilkan taruna dan taruni yang profesional, berintegritas, serta memiliki daya saing yang tinggi, baik di tingkat nasional maupun internasional.

Dalam upaya mewujudkan hal tersebut, Politeknik Penerbangan Surabaya menyelenggarakan berbagai program pembelajaran yang bersifat teoritis dan praktis, salah satunya melalui *On the Job Training* (OJT). Pelaksanaan OJT bertujuan untuk memberikan pengalaman kerja nyata kepada taruna dengan mengaplikasikan teori yang telah diperoleh di bangku perkuliahan ke dalam situasi operasional sesungguhnya. Pelaksanaan OJT juga bertujuan untuk meningkatkan keterampilan, keahlian, serta kemampuan kerja sama tim dalam lingkungan kerja profesional di bidang penerbangan.

Sebagai taruna Politeknik Penerbangan Surabaya yang melaksanakan OJT di Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, penulis memperoleh kesempatan untuk terlibat dan mengamati secara langsung kegiatan operasional pelayanan penumpang. Penulis tergabung dalam dua unit kerja yaitu *Apron Movement Control* (AMC) dan *Aviation Security* (AVSEC). Keterlibatan di unit Avsec memberikan pemahaman terkait aspek keamanan penerbangan dan pengendalian akses di bandara. Sementara itu untuk unit AMC, penulis terlibat dalam pengawasan pergerakan di apron, melakukan inspeksi rutin, mengoperasikan aviobridge

termasuk melaksanakan tugas *captain aviobridge* yaitu berkoordinasi dengan *operator aviobridge*.

Selama pelaksanaan *On the Job Training* (OJT), penulis memahami bahwa *aviobridge* merupakan salah satu fasilitas penting di bandar udara yang berfungsi sebagai penghubung langsung antara pesawat dan terminal kedatangan, sehingga memudahkan pergerakan penumpang serta menjamin aspek keselamatan dan kenyamanan dalam proses *loading* dan *unloading*. Pemanfaatan *aviobridge* ini dapat melindungi penumpang dari paparan cuaca ekstrem seperti hujan dan panas. Dengan berbagai manfaat tersebut, *aviobridge* memiliki peranan strategis dalam mendukung kelancaran operasional bandara, meningkatkan mutu pelayanan, serta membantu menjaga ketepatan waktu penerbangan.

Dalam praktik operasional selama pelaksanaan OJT, penggunaan *aviobridge* memiliki peranan yang sangat penting dalam menunjang kelancaran pelayanan penumpang. Namun, pada pelaksanaannya penggunaan *aviobridge* di lapangan belum sepenuhnya berjalan optimal, sehingga masih ditemukan kendala yang dapat memengaruhi kelancaran pelayanan penumpang. Penulis menemukan adanya permasalahan berupa keterlambatan *operator aviobridge* dalam melakukan pengoperasian, baik pada saat kedatangan maupun keberangkatan pesawat. Keterlambatan tersebut menyebabkan proses *docking* dan *undocking* tidak dapat dilakukan tepat waktu, sehingga berdampak langsung pada proses *loading* dan *unloading* penumpang. Akibatnya, penumpang harus menunggu lebih lama di dalam pesawat atau di gate terminal, yang pada akhirnya menurunkan tingkat kenyamanan dan kepuasan penumpang terhadap layanan bandara.

Dengan permasalahan yang penulis temukan ini, penulis membuat laporan *On The Job Training* (OJT) dengan judul "PENGUNAAN AVIOBRIDGE DAN DAMPAKNYA TERHADAP KELANCARAN LOADING/ UNLOADING PENUMPANG DI BANDARA INTERNASIONAL I GUSTI NGURAH RAI - BALI".

1.2 Maksud dan Manfaat OJT

1.2.1 Maksud *On the Job Training* (OJT)

Adapun maksud dari pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya pada akhir Pendidikan Diploma 3 adalah sebagai berikut :

1. Memahami cara pengoperasian *aviobridge*, yaitu prosedur *docking* dan *undocking aviobridge* sesuai dengan standar operasional yang berlaku.
2. Mengimplementasikan pemahaman terkait SOP *Apron Movement Control* (AMC) dalam kegiatan operasional, khususnya dalam pengoperasian *aviobridge*.
3. Memahami manfaat penggunaan *aviobridge* dalam mendukung kelancaran proses *loading* dan *unloading* penumpang.
4. Dapat Membentuk sikap disiplin dan profesionalisme bagi kesiapan tenaga kerja dibidang *Apron Movement Control* (AMC), khususnya pada pengoperasian *aviobridge*

1.2.2 Manfaat *On the Job Training* (OJT)

Adapun manfaat dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut :

1. Meningkatkan pemahaman mengenai alur pengoperasian *aviobridge*, termasuk prosedur *docking* dan *undocking aviobridge* sesuai dengan standar operasional yang berlaku.
2. Meningkatkan kemampuan dalam pengoperasian *aviobridge*, agar operasional di sisi udara dapat berjalan tertib dan lancar.
3. Meningkatkan pemahaman mengenai peran *aviobridge* sebagai fasilitas pendukung pelayanan penumpang, khususnya dalam memperlancar proses naik dan turun penumpang.
4. Meningkatkan sikap disiplin dan tanggung jawab kerja dalam melaksanakan tugas operasional, khususnya dalam mematuhi prosedur kerja yang berlaku.

BAB 2

PROFIL LOKASI ON THE JOB TRAINING (OJT)

2.1 Sejarah Umum Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai

Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai – Bali merupakan gerbang utama masuknya wisatawan internasional dan domestik ke Pulau Bali serta pintu keluar-masuk bagi penduduk lokal. Bandara ini terletak di wilayah Tuban, Kecamatan Kuta, Kabupaten Badung, dengan jarak sekitar 13 km selatan Kota Denpasar. Bandara ini menjadi bandara tersibuk ketiga di Indonesia setelah Soekarno-Hatta dan Juanda, serta salah satu yang paling sibuk di Asia Tenggara. Seperti bandara pada umumnya, bandara ini memiliki kode IATA: DPS dan ICAO: WADD.

Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai memiliki sejarah yang dimulai pada era kolonial Belanda pada tahun 1930-an. Saat itu, *Departement Voor Verkeer en Waterstaats* membangun landasan pacu sederhana sepanjang 700 meter berlapis rumput di wilayah Tuban, yang dikenal sebagai Pelabuhan Udara Tuban atau *South Bali Airstrip*. Pembangunan ini bertujuan untuk mendukung operasional penerbangan sipil terbatas seperti penerbangan *Royal Netherlands Indies Airways*. Lokasi bandara yang strategis di titik tersempit pantai selatan Bali membuatnya ideal sebagai pintu masuk udara ke pulau dewata.

Setelah kemerdekaan Indonesia pada 1945, bandara ini dialihkan ke tangan pemerintah Republik Indonesia dan mulai dikembangkan secara bertahap untuk mendukung konektivitas nasional. Fasilitas dasar seperti terminal sementara dibangun untuk menampung peningkatan lalu lintas penumpang, meskipun tantangan seperti kerusakan perang dan keterbatasan dana menghambat kemajuan signifikan. Periode ini juga menjadi saksi peralihan fungsi bandara dari aset militer menjadi simbol kedaulatan nasional. Pengembangan pasca-kemerdekaan ini tidak hanya memulihkan infrastruktur tetapi juga meletakkan dasar bagi integrasi Bali ke dalam sistem penerbangan Indonesia yang lebih luas, meskipun masih terbatas pada rute internal.

Titik balik sejarah Bandara Ngurah Rai terjadi pada 1 Agustus 1969, ketika Presiden Soeharto meresmikan Pelabuhan Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai. Penggantian nama ini untuk menghormati I Gusti Ngurah Rai, pahlawan nasional Bali yang gugur melawan Belanda pada 20 November 1946. Peresmian ini ditandai dengan penyelesaian beberapa proyek bandara Tuban (1963-1969) yang mencakup perpanjangan *runway* menjadi 2.700 meter dengan *overrun* 2x100 meter, serta pembangunan terminal internasional pertama.

Langkah pengembangan Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai ini secara strategis bertujuan untuk mendukung ledakan pariwisata Bali yang pesat. Dimulai dengan penerbangan internasional pertama dari Singapura dan Australia yang beroperasi secara reguler sejak akhir 1960-an, bandara ini dengan cepat menjelma menjadi pintu gerbang utama bagi wisatawan mancanegara. Ekspansi ini tidak hanya meningkatkan frekuensi

penerbangan harian hingga lebih dari 500 kali, tetapi juga memperkuat posisi Bali sebagai pusat pariwisata premium Asia Tenggara.

Hingga November 2025, Bandara Ngurah Rai terus mencatat pertumbuhan signifikan, dengan total penumpang Januari-September 2025 mencapai 18,23 juta orang, naik 1% dari tahun sebelumnya, di mana 63% adalah internasional dari 36 kota di 20 negara. Pada triwulan pertama 2025, bandara melayani 5,2 juta penumpang dengan 32.669 pergerakan pesawat, termasuk rute baru seperti Perth, Darwin, dan Jeddah, sementara kargo udara naik 9% menjadi 78.000 ton. Fasilitas VVIP baru diresmikan pada November 2022 untuk KTT G20, dan pada April 2025, bandara meraih peringkat keenam Best Regional Airport in Asia dari Skytrax, mencerminkan transformasi layanan holistik oleh PT Angkasa Pura I.

Gambar 2. 1 Bandara I Gusti Ngurah Rai



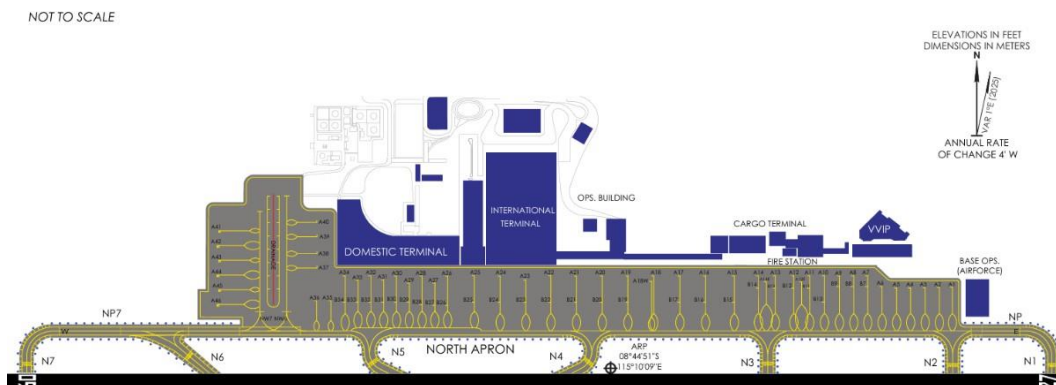
2.2 Data Umum Lokasi OJT

1	Nama Bandar Udara	Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai
2	Kode ICAO	WADD
3	Kode IATA	DPS
4	Kategori Bandar Udara	Internasional
5	Kelas Bandar Udara	Kelas IA
6	Kantor Otoritas	Otoritas Bandar Udara Wilayah IV Bali
7	Pengelola Bandar Udara	PT Angkasa Pura Indonesia
8	Alamat Bandar Udara	Jl. Airport Ngurah Rai, Tuban, Kec. Kuta, Kabupaten Badung, Bali 80361
9	Dimensi Runway	3.000 m x 40 m
10	Peralatan Navigasi	ILS, VOR/DME, PAPI, Runway Lighting System, Taxiway Lighting

		System, AGS, Windsock, SMGCS, AWOS/METAR
11	Fasilitas Bandar Udara	Gedung EMPU, Perkantoran, Gedung VIP, Pengolahan Limbah Cair (STP)
13	Nomor Telepon	+62 361 9351011 / 0823-4918-1054
14	Alamat Email	dps@angkasapura1.co.id

Tabel 2. 1 Data Umum Banda I Gusti Ngurah Rai, Bali

2.2.1 Data Sisi Udara



Gambar 2. 2 Apron dan Runway

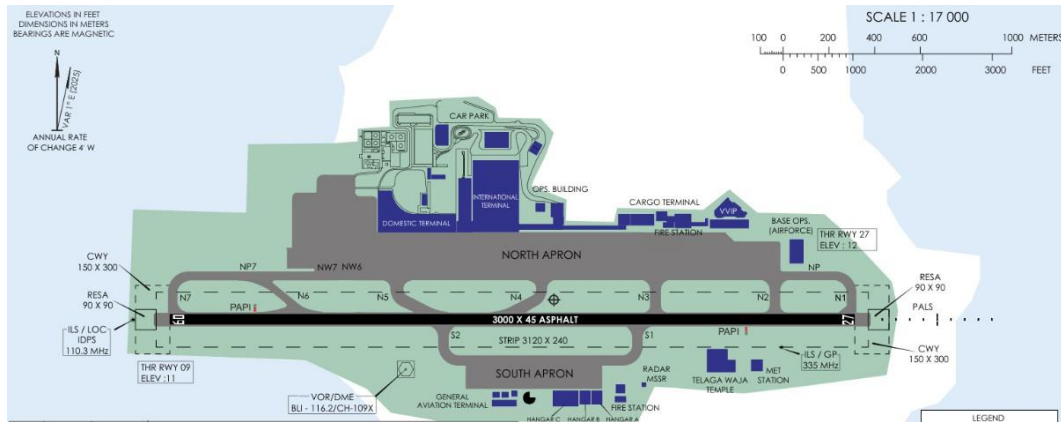
1. Runway

- a) Penomoran Runway : 09 dan 27
- b) PCN : 83 F/C/X/T
- c) Konstruksi : Aspal
- d) Dimensi : 3000m x 45m

2. Apron

Apron	Parking Stand	PCN	Dimensi
Utara	A1-A4	PCN 111/R/B/W/U	164 m x 98.70 m
	A5-A10	PCN 69/R/B/W/U	246 m x 98.70 m
	A11-A14	PCN 69/R/B/W/U	164 m x 125.60 m
	A15-A17	PCN 98/R/B/W/U	225.20 m x 125.60 m
	A18-A21	PCN 80/R/B/W/U	290.40 m x 125.60 m
	A22-A25	PCN 99/R/B/W/U	290.40 m x 125.60 m
	A26-A34	PCN 69/R/B/W/U	746.30 m x 125.60 m
	A35-A36	PCN 80/R/B/W/U	82 m x 53.30 m
	A37-A40	PCN 80/R/B/W/U	215 m x 59.30 m
	A41-A46	PCN 109/R/B/W/U	249 m x 89.60 m
Selatan	G1-G6	PCN 88/R/B/W/U	548.60 m x 69.80 m

Tabel 2. 2 Ukuran dan Perkerasan Apron



Gambar 2. 3 Layout Bandara

2.2.2 Fasilitas dan Personil AMC

a. Personel Apron Movement Control

No	Nama	Total
1	Admin	4
2	Airline Service Supervisor	12
3	AMC	15
4	Operator Aviobridge	48

Tabel 2. 3 Personel AMC

b. Fasilitas Apron Movement Control

No	Jenis	Jumlah
1	Handy Talking	19
2	Radio Base	3
3	Radio Air To Ground	4
4	Mobil Operasional	4

Tabel 2. 4 Fasilitas AMC

2.3 Struktur Organisasi Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai



Gambar 2. 4 Struktur Organisasi Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai

Struktur organisasi merupakan salah satu unsur penting dalam mendukung efektivitas pengelolaan dan operasional suatu bandar udara. Melalui struktur organisasi yang jelas, pembagian tugas, wewenang, dan tanggung jawab setiap unit kerja dapat diatur secara sistematis sehingga seluruh kegiatan operasional, pelayanan, keselamatan, dan keamanan penerbangan dapat berjalan secara terkoordinasi. Di lingkungan PT Angkasa Pura Indonesia (InJourney Airports) Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali, struktur organisasi disusun untuk memastikan bahwa setiap fungsi kebandarudaraan, baik di sisi udara (airside) maupun sisi darat (landside), dapat dilaksanakan secara profesional, efisien, dan sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Sebagai salah satu bandar udara internasional tersibuk di Indonesia, Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai Bali memiliki kompleksitas operasional yang tinggi, meliputi pelayanan penumpang, pengelolaan fasilitas bandara, pengendalian keselamatan dan keamanan penerbangan, serta koordinasi dengan berbagai pemangku kepentingan seperti maskapai, AirNav Indonesia, instansi pemerintah, dan pihak swasta. Oleh karena itu, PT Angkasa Pura Indonesia menerapkan struktur organisasi yang fungsional dan hierarkis, di mana

setiap unit kerja memiliki peran dan tanggung jawab yang saling melengkapi dalam mendukung kelancaran operasional bandara secara menyeluruh.

- a) **Regional Chief Executive Officer**
Regional CEO merupakan pimpinan tertinggi pada Kantor Regional II PT Angkasa Pura Indonesia yang memiliki tanggung jawab strategis dan operasional secara menyeluruh. Jabatan ini berwenang menetapkan arah kebijakan regional, mengoordinasikan seluruh unit kerja, serta memastikan visi, misi, dan target perusahaan pusat dapat diterapkan secara efektif di wilayah regional. Regional CEO juga berperan dalam pengambilan keputusan penting terkait operasional bandara, pengembangan bisnis, pengelolaan sumber daya, serta menjalin hubungan dengan pemangku kepentingan eksternal seperti regulator, maskapai, instansi pemerintah, dan mitra kerja.
- b) **Internal Audit dan Risk Management**
Satuan Pengawasan Internal berada langsung di bawah Regional CEO dan berfungsi sebagai unit pengendalian internal perusahaan. Unit ini bertugas melakukan audit operasional, audit keuangan, serta evaluasi kepatuhan terhadap standar operasional prosedur (SOP), regulasi penerbangan, dan kebijakan perusahaan. Selain itu, fungsi manajemen risiko dijalankan untuk mengidentifikasi potensi risiko operasional, keselamatan, keuangan, dan reputasi, serta memberikan rekomendasi mitigasi guna mendukung terciptanya tata kelola perusahaan yang baik (good corporate governance)
- c) **Legal dan Compliance Unit**
Legal & Compliance bertanggung jawab dalam pengelolaan aspek hukum dan kepatuhan perusahaan di tingkat regional. Tugasnya meliputi penanganan permasalahan hukum, pendampingan dalam penyusunan dan penelaahan kontrak kerja sama, serta pemberian opini hukum kepada manajemen. Selain itu, unit ini memastikan seluruh kegiatan operasional, komersial, dan administratif berjalan sesuai dengan peraturan perundang-undangan, regulasi penerbangan sipil, serta ketentuan internal PT Angkasa Pura Indonesia.
- d) **Deputy Regional Airport Operations dan Services**
Deputy Regional Airport Operations & Services memiliki peran penting dalam mengoordinasikan dan mengendalikan seluruh aktivitas operasional dan pelayanan bandara di wilayah regional. Jabatan ini bertanggung jawab memastikan keselamatan penerbangan (safety), keamanan bandara (security), kelancaran operasional, serta kualitas pelayanan kepada penumpang dan pengguna jasa. Deputy ini juga menjadi penghubung antara kebijakan strategis manajemen dengan pelaksanaan operasional di lapangan
- e) **Airport Services Division**

Divisi Airport Operations berfokus pada pengelolaan kegiatan operasional sisi udara dan sisi darat bandara. Tugas divisi ini meliputi pengaturan pergerakan pesawat di apron, taxiway, dan runway, pengelolaan parkir pesawat, koordinasi slot time, serta pengawasan kegiatan ground handling. Divisi ini juga berkoordinasi dengan unit Air Traffic Control (ATC), AOCC, AMC, dan pihak terkait lainnya guna memastikan operasional penerbangan berjalan aman, tertib, dan efisien

f) Airport Services Division

Divisi Airport Services bertanggung jawab atas penyelenggaraan pelayanan jasa kebandarudaraan kepada penumpang dan pengguna bandara. Lingkup tugasnya mencakup pengelolaan fasilitas terminal penumpang, pelayanan informasi, kebersihan, kenyamanan, serta penanganan keluhan pengguna jasa. Divisi ini juga memastikan standar pelayanan minimum (SPM) bandara terpenuhi serta berkoordinasi dengan maskapai, ground handling, dan instansi terkait untuk meningkatkan kualitas layanan

g) Deputy Regional Airport Commercial dan Business

Deputy Regional Airport Commercial & Business berperan dalam pengembangan dan pengelolaan kegiatan komersial bandara. Jabatan ini bertanggung jawab meningkatkan pendapatan perusahaan melalui optimalisasi pendapatan aeronautika dan non-aeronautika. Deputy ini juga mengoordinasikan strategi bisnis regional agar selaras dengan rencana bisnis perusahaan pusat.

h) Commercial dan Business Development Division

Divisi Commercial & Business Development bertugas menyusun perencanaan dan strategi pengembangan bisnis bandara. Kegiatannya meliputi analisis potensi pasar, pengembangan usaha komersial baru, kerja sama bisnis dengan pihak ketiga, serta inovasi layanan bandara. Divisi ini berperan penting dalam meningkatkan daya saing dan nilai ekonomi bandara.

i) Property dan Asset Management Division

Divisi Property & Asset Management bertanggung jawab atas pengelolaan dan pemanfaatan aset perusahaan di wilayah regional. Aset yang dikelola meliputi lahan, bangunan, ruang usaha, dan fasilitas pendukung bandara. Divisi ini memastikan aset digunakan secara optimal, terawat dengan baik, serta memberikan kontribusi maksimal terhadap pendapatan dan keberlanjutan perusahaan.

j) Deputy Regional Engineering dan Infrastructure

Deputy Regional Engineering & Infrastructure memiliki tanggung jawab dalam perencanaan, pengelolaan, dan pengembangan infrastruktur bandara. Fokus utamanya adalah menjamin kesiapan dan keandalan

fasilitas bandara agar mendukung keselamatan, keamanan, dan kelancaran operasional penerbangan.

k) Engineering dan Maintenance Division

Divisi Engineering & Maintenance bertugas melaksanakan pemeliharaan rutin dan perbaikan fasilitas bandara, seperti runway, taxiway, apron, terminal, sistem listrik, sistem mekanikal, serta fasilitas pendukung lainnya. Divisi ini memastikan seluruh fasilitas bandara selalu dalam kondisi laik operasi sesuai standar keselamatan penerbangan.

l) Project dan Infrastructure Development Division

Divisi Project & Infrastructure Development menangani pelaksanaan proyek pembangunan dan pengembangan bandara. Tugasnya meliputi perencanaan proyek, pengawasan pelaksanaan konstruksi, serta evaluasi hasil pembangunan agar sesuai dengan spesifikasi teknis, jadwal, dan anggaran yang telah ditetapkan.

m) Deputy Regional Finance dan Human Capital

Deputy Regional Finance & Human Capital bertanggung jawab atas pengelolaan keuangan dan sumber daya manusia di tingkat regional. Jabatan ini memastikan pengelolaan anggaran, keuangan, dan SDM berjalan efektif, efisien, transparan, serta sesuai dengan kebijakan perusahaan.

n) Finance dan Accounting Division

Divisi Finance & Accounting mengelola perencanaan anggaran, pencatatan transaksi keuangan, penyusunan laporan keuangan, serta pengendalian biaya operasional. Divisi ini berperan penting dalam menjaga stabilitas dan akuntabilitas keuangan perusahaan.

o) Human Capital Division

Human Capital bertanggung jawab atas pengelolaan sumber daya manusia, meliputi perencanaan kebutuhan pegawai, rekrutmen, pengembangan kompetensi, pelatihan, penilaian kinerja, serta pengelolaan hubungan industrial. Divisi ini mendukung terciptanya SDM yang profesional dan kompeten.

BAB 3

PELAKSANAAN OJT

3.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

Lingkup pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) Taruna Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Udara (MTU) Politeknik Penerbangan Surabaya dilaksanakan di Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai selama tiga bulan, terhitung mulai tanggal 1 Desember 2025 hingga 27 Februari 2026. Kegiatan OJT ini berlangsung di beberapa divisi, yaitu

3.1.1 *Apron Movement Control* (AMC)

Berdasarkan Peraturan Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 038 Tahun 2017 tentang Apron Management Service, mengatakan bahwa *Apron Movement Control* adalah unit yang bertugas menentukan tempat parkir pesawat setelah menerima *estimate time* dari unit ATC (*Tower*). Secara umum, *Apron Movement Control* (AMC) merupakan bagian dari unit layanan bandara yang memiliki tanggung jawab dalam mengawasi seluruh aktivitas lalu lintas di area Apron.

Menurut Peraturan Dirjen Perhubungan Udara No. 21 Tahun 2015, disebutkan bahwa personel yang bertanggung jawab dalam tugas AMC (*Apron Movement Control*) adalah petugas bandar udara yang memiliki lisensi dan kualifikasi profesional. Tugas mereka meliputi memantau ketertiban dan keamanan lalu lintas di area Apron serta menentukan tempat parkir pesawat. Mereka memiliki peran penting dalam menjaga kelancaran dan keamanan operasional di Apron bandar udara.

Adapun tugas utama AMC sebagai berikut :

1. Mengawasi pergerakan pesawat di area apron.
2. Mengatur dan menentukan penempatan parking stand pesawat.
3. Mengendalikan pergerakan kendaraan, peralatan, dan personel di apron.
4. Berkoordinasi dengan ATC, ground handling, dan maskapai.
5. Memastikan proses pelayanan pesawat di apron berjalan sesuai prosedur.
6. Memantau kondisi keselamatan apron, termasuk potensi FOD.
7. Menangani dan melaporkan kejadian tidak normal di area apron.

3.1.2 *Aviation Security* (Avsec)

Aviation Security (Avsec) merupakan komponen yang sangat penting dalam sistem keamanan penerbangan di bandar udara. Keberadaan Avsec bertujuan untuk memastikan terciptanya situasi yang aman serta meminimalkan potensi gangguan keamanan yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan dan pengguna jasa bandara. Avsec menjadi bagian integral dari pengelolaan

keamanan bandara dalam mewujudkan lingkungan operasional yang tertib dan kondusif. Dengan demikian, Avsec berperan besar dalam menjaga dan meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap penyelenggaraan keamanan dan keselamatan penerbangan.

Aviation Security (Avsec) memiliki peran penting dalam pelaksanaan pemeriksaan bagasi tercatat guna memastikan keamanan penerbangan. Pemeriksaan bagasi tercatat dilakukan untuk mencegah masuknya barang berbahaya, terlarang, atau berpotensi mengancam keselamatan penerbangan ke dalam ruang kargo pesawat. Proses pemeriksaan ini dilaksanakan sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP) dan ketentuan keamanan penerbangan yang berlaku.

Avsec juga bertugas melaksanakan pengamanan di *Security Check Point* (SCP) sebagai titik pemeriksaan keamanan bagi penumpang, orang selain penumpang, dan barang bawaan sebelum memasuki area terbatas bandara. Dalam pelaksanaan pemeriksaan di SCP, Avsec menggunakan peralatan keamanan seperti *Hand Held Metal Detector* (HHMD) dan *Walk Through Metal Detector* (WTMD). HHMD digunakan untuk melakukan pemeriksaan lanjutan secara individual apabila terdapat indikasi atau alarm dari WTMD. Sementara itu, WTMD digunakan untuk mendeteksi benda logam pada tubuh penumpang secara cepat dan efisien. Penggunaan kedua peralatan tersebut dilakukan sesuai SOP untuk menjamin akurasi pemeriksaan sekaligus menjaga kenyamanan penumpang.

3.1.3 Lingkup Tugas OJT di *Apron Movement Control* (AMC)

Apron Movement Control (AMC) merupakan unit yang memiliki tanggung jawab dalam pengawasan dan pengendalian seluruh kegiatan operasional di area apron bandar udara. AMC memastikan pergerakan pesawat, kendaraan, peralatan, serta personel di sisi udara berlangsung secara aman, tertib, dan efisien sesuai dengan ketentuan yang berlaku, termasuk pengaturan *parking stand*, pemantauan kedatangan dan keberangkatan pesawat, serta pengawasan kondisi keselamatan apron guna mencegah potensi gangguan yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan. Dalam pelaksanaan tugasnya, AMC dibagi ke dalam beberapa *station* kerja, yaitu Airport Operation Control Center (AOCC), aviobridge, apron utara, apron selatan, dan kargo.

Di apron utara dan apron Selatan, AMC memiliki peran dalam mengawasi seluruh aktivitas operasional di area apron guna memastikan keselamatan dan ketertiban operasional. Tugasnya meliputi pelaksanaan inspeksi apron secara berkala untuk memantau kondisi permukaan apron, mendeteksi *Foreign Object Debris* (FOD), serta mengidentifikasi potensi bahaya yang dapat mengganggu keselamatan penerbangan. Selain itu, staf AMC juga berperan sebagai *Captain Aviobridge* (Captain Avio) yang bertanggung jawab mengawasi dan mengoordinasikan pengoperasian *aviobridge*, termasuk proses docking dan undocking agar berjalan sesuai prosedur operasional standar.

Staf *Apron Movement Control* (AMC) di kargo memiliki tanggung jawab dalam mengawasi dan mengendalikan seluruh aktivitas operasional yang berlangsung di wilayah kargo bandar udara. Memastikan pergerakan kendaraan pendukung, peralatan, dan personel berjalan dengan aman, tertib, serta efisien sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Selain itu, staf AMC melakukan pemantauan kondisi Gudang kargo, termasuk mendeteksi potensi bahaya dan Foreign Object Debris (FOD) guna mencegah gangguan terhadap keselamatan penerbangan. AMC juga mengawasi manifest kargo untuk memastikan kesesuaian data muatan dengan pesawat yang dilayani.

Airport Operation Control Center (AOCC) merupakan unit pusat kendali operasional bandara yang berperan dalam mengawasi dan mengoordinasikan seluruh aktivitas penerbangan. Petugas AOCC bertugas melakukan pencatatan serta pembaruan data operasional penerbangan, meliputi *Estimate Time of Arrival* (ETA), *Estimate Time of Departure* (ETD), *Actual Time of Arrival* (ATA), *Actual Time of Departure* (ATD), *block on*, dan *block off*, yang digunakan sebagai dasar pemantauan ketepatan waktu serta administrasi operasional bandara. Selain itu, AOCC mengelola informasi mengenai perubahan parking stand pesawat apabila terjadi penyesuaian operasional akibat faktor teknis maupun kepadatan kegiatan di apron. Dalam menjalankan tugasnya, AOCC berkoordinasi secara aktif dengan *Air Traffic Control* (ATC), maskapai penerbangan, *ground handling*, serta unit terkait lainnya guna menjamin keakuratan informasi, ketepatan waktu, serta terjaganya keselamatan dan kelancaran operasional bandara.

Operator aviobridge memiliki tanggung jawab mengoperasikan jembatan penumpang yang berfungsi menghubungkan terminal dengan pesawat udara guna mendukung proses naik dan turun penumpang secara aman dan tertib. Sebelum proses *docking/undocking* dilakukan, operator memastikan kondisi *aviobridge* siap pakai, area sekitar dalam keadaan aman, serta berkoordinasi dengan petugas *ground handling* dan awak pesawat. Pelaksanaan *docking* dan *undocking* dilakukan sesuai dengan *Standard Operating Procedure* (SOP) demi menjamin keselamatan penumpang, pesawat, dan peralatan. Selama *aviobridge* digunakan, operator melakukan pengawasan, melaporkan apabila terjadi gangguan atau kerusakan, serta memastikan *aviobridge* dikembalikan ke posisi aman setelah pelayanan pesawat selesai.

3.1.4 Lingkup Tugas OJT di *Aviation Security* (Avsec)

Aviation Security (Avsec) merupakan unit yang berperan dalam menjaga keamanan penerbangan di bandar udara dengan tujuan menciptakan kondisi yang aman dan tertib bagi seluruh kegiatan operasional penerbangan. Avsec menjadi bagian penting dalam sistem keamanan bandara yang berfokus pada pencegahan terhadap segala bentuk ancaman atau gangguan yang dapat membahayakan keselamatan penerbangan, penumpang, awak pesawat, serta fasilitas bandara. Dalam pelaksanaannya, Avsec bekerja berdasarkan peraturan dan *Standard*

Operating Procedure (SOP) yang telah ditetapkan untuk menjamin konsistensi dan keandalan sistem keamanan.

Lingkup tugas avsec dibagi menjadi empat, yaitu Sumber Daya Manusia (SDM), Fasilitas Keamanan Penerbangan, Dokumen dan Investigasi. Dibagian Fasilitas Keamanan Penerbangan (Faskampen), Avsec berperan dalam pengawasan dan pemanfaatan berbagai fasilitas keamanan penerbangan agar berfungsi secara optimal sesuai dengan standar yang berlaku. Fasilitas keamanan tersebut meliputi *Walk Through Metal Detector* (WTMD), *Hand Held Metal Detector* (HHMD), mesin X-ray untuk pemeriksaan bagasi kabin dan bagasi tercatat, *Closed Circuit Television* (CCTV), serta peralatan pendukung keamanan lainnya. Dengan pengelolaan fasilitas keamanan yang baik, keselamatan penerbangan dan kelancaran operasional bandara dapat terjaga secara optimal.

Pada bagian dokumen, Avsec memiliki peran dalam mengatur dan mengendalikan administrasi keamanan penerbangan agar selaras dengan ketentuan serta prosedur yang berlaku. Aktivitas ini mencakup pembuatan, pendataan, pengarsipan, dan pemutakhiran dokumen keamanan, seperti laporan insiden, hasil pemeriksaan, catatan pelanggaran, serta dokumen pendukung kegiatan operasional keamanan bandara. Seluruh dokumen tersebut digunakan sebagai dasar evaluasi, bahan audit, dan pelaporan kepada pihak terkait guna meningkatkan efektivitas sistem keamanan penerbangan. Pengelolaan dokumen tersebut bertujuan untuk memastikan bahwa seluruh aktivitas pengamanan di bandar udara dilaksanakan sesuai dengan ketentuan dan standar yang berlaku, baik pada tingkat nasional maupun internasional.

Selanjutnya, pada bagian investigasi, Avsec menjalankan peran dalam melakukan penyelidikan dan pemeriksaan terhadap setiap kejadian maupun dugaan pelanggaran keamanan yang terjadi di lingkungan bandar udara. Pelanggaran yang ditangani dapat meliputi upaya membawa barang terlarang, akses ke area terbatas tanpa otorisasi, penyalahgunaan tanda pengenal bandara, ketidaksesuaian pelaksanaan prosedur pemeriksaan keamanan, serta kelalaian personel dalam mematuhi standar keamanan yang telah ditetapkan. Proses investigasi dilakukan untuk mengetahui kronologi peristiwa, penyebab terjadinya pelanggaran, serta pihak-pihak yang terlibat sebagai dasar penentuan tindakan lanjutan. Hasil investigasi selanjutnya digunakan sebagai bahan evaluasi dan rekomendasi perbaikan guna memperkuat sistem keamanan dan mencegah terulangnya kejadian serupa.

Dalam bidang Sumber Daya Manusia (SDM), Avsec berperan dalam mengelola dan mengoordinasikan personel keamanan penerbangan agar sesuai dengan standar kompetensi, kedisiplinan, dan profesionalisme yang berlaku. Ruang lingkupnya meliputi pengaturan penugasan, penilaian kinerja, serta pembinaan personel guna memastikan pelaksanaan tugas pengamanan dapat berjalan secara efektif. Selain itu, pengelolaan SDM Avsec juga diarahkan pada pemenuhan

Adapun jadwal pelaksanaan On The Job Training (OJT) taruna/I Manajemen Transportasi Udara (MTU) yang berada di PT Angkasa Pura Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai Denpasar Bali sebagai berikut :

No. Urut	PENEMPATAN OJT														
	ADCC			APRON SELATAN			APRON UTARA			AVIATION			CARGO		
	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L	PS	M	L
1	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gaseka Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	- Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amni Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neryna	Amniyah Gunturmadia	Aining Fadilatul	Engel Sanika Purba	Dian Vitasari Sahuan	Dina Rahma	Ananda Christian Blantoro	Angga Pratama Widjontoro
2	Angga Pratama Widjontoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gaseka Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	- Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amni Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neryna	Amniyah Gunturmadia	Aining Fadilatul	Engel Sanika Purba	Dian Vitasari Sahuan	Dina Rahma	Ananda Christian Blantoro
3	Ananda Christian Blantoro	Angga Pratama Widjontoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gaseka Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	- Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amni Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neryna	Amniyah Gunturmadia	Aining Fadilatul	Engel Sanika Purba	Dian Vitasari Sahuan	Dina Rahma
4	Dina Rahma	Ananda Christian Blantoro	Angga Pratama Widjontoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gaseka Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	- Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amni Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neryna	Amniyah Gunturmadia	Aining Fadilatul	Engel Sanika Purba	Dian Vitasari Sahuan
5	Dian Vitasari Sahuan	Dina Rahma	Ananda Christian Blantoro	Angga Pratama Widjontoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gaseka Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	- Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amni Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neryna	Amniyah Gunturmadia	Aining Fadilatul	Engel Sanika Purba
6	Engel Sanika Purba	Dian Vitasari Sahuan	Dina Rahma	Ananda Christian Blantoro	Angga Pratama Widjontoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gaseka Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	- Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amni Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neryna	Amniyah Gunturmadia	Aining Fadilatul
7	Aining Fadilatul	Engel Sanika Purba	Dian Vitasari Sahuan	Dina Rahma	Ananda Christian Blantoro	Angga Pratama Widjontoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gaseka Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	- Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amni Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neryna	Amniyah Gunturmadia
8	Amniyah Gunturmadia	Aining Fadilatul	Engel Sanika Purba	Dian Vitasari Sahuan	Dina Rahma	Ananda Christian Blantoro	Angga Pratama Widjontoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gaseka Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	- Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amni Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neryna
9	Desak Putu Neryna	Amniyah Gunturmadia	Aining Fadilatul	Engel Sanika Purba	Dian Vitasari Sahuan	Dina Rahma	Ananda Christian Blantoro	Angga Pratama Widjontoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gaseka Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	- Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amni Lubis	Elgia Cakra
10	Elgia Cakra	Desak Putu Neryna	Amniyah Gunturmadia	Aining Fadilatul	Engel Sanika Purba	Dian Vitasari Sahuan	Dina Rahma	Ananda Christian Blantoro	Angga Pratama Widjontoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gaseka Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	- Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amni Lubis
11	- Agusanta Br Depari - Zahra Amni Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neryna	Amniyah Gunturmadia	Aining Fadilatul	Engel Sanika Purba	Dian Vitasari Sahuan	Dina Rahma	Ananda Christian Blantoro	Angga Pratama Widjontoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gaseka Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	- Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma
12	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amni Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neryna	Amniyah Gunturmadia	Aining Fadilatul	Engel Sanika Purba	Dian Vitasari Sahuan	Dina Rahma	Ananda Christian Blantoro	Angga Pratama Widjontoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gaseka Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	- Ni Wayan Santika Yoni
13	Desak Putu Neryna	Amniyah Gunturmadia	Aining Fadilatul	Engel Sanika Purba	Dian Vitasari Sahuan	Dina Rahma	Ananda Christian Blantoro	Angga Pratama Widjontoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gaseka Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	- Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amni Lubis	Elgia Cakra
14	Elgia Cakra	Desak Putu Neryna	Amniyah Gunturmadia	Aining Fadilatul	Engel Sanika Purba	Dian Vitasari Sahuan	Dina Rahma	Ananda Christian Blantoro	Angga Pratama Widjontoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gaseka Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	- Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amni Lubis
15	- Agusanta Br Depari - Zahra Amni Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neryna	Amniyah Gunturmadia	Aining Fadilatul	Engel Sanika Purba	Dian Vitasari Sahuan	Dina Rahma	Ananda Christian Blantoro	Angga Pratama Widjontoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gaseka Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	- Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma
16	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amni Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neryna	Amniyah Gunturmadia	Aining Fadilatul	Engel Sanika Purba	Dian Vitasari Sahuan	Dina Rahma	Ananda Christian Blantoro	Angga Pratama Widjontoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gaseka Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	- Ni Wayan Santika Yoni

15	- Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna	Anniash Qotrunnada	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda
16	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	- Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna	Anniash Qotrunnada	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo
17	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	- Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna	Anniash Qotrunnada	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya
18	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	- Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna	Anniash Qotrunnada	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro
19	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	- Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna	Anniash Qotrunnada	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro
20	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	- Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna	Anniash Qotrunnada	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma
21	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	- Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna	Anniash Qotrunnada	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan
22	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	- Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna	Anniash Qotrunnada	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba
23	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	- Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna	Anniash Qotrunnada	Arining Fadilatul
24	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	- Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna	Anniash Qotrunnada
25	Anniash Qotrunnada	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	- Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna
26	Desak Putu Neyna	Anniash Qotrunnada	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	- Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra
27	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna	Anniash Qotrunnada	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	- Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis
28	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna	Anniash Qotrunnada	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	- Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma

29	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna	Anniash Qotrunnada	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	- Ni Wayan Santika Yoni
30	- Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna	Anniash Qotrunnada	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda
31	- Ni Wayan Gasela Mandala Putri - Fahrurnisa Ananda	- Ni Wayan Santika Yoni	Syifa Aditia Pratma	- Agusanta Br Depari - Zahra Amini Lubis	Elgia Cakra	Desak Putu Neyna	Anniash Qotrunnada	Arining Fadilatul	Engel Santika Purba	Dian Vitasari Siahaan	Dina Rahma	Ananda Christian Biantoro	Angga Pratama Widyantoro	I Gede Tantra Jaya	Bagus Hidayat Cahyo

KETERANGAN :
PS : PAGI SIANG (07.00-19.00 WITA)
M : MALAM (19.00-00.00 WITA)
L : LUBUR

NB:
1. PENEMATAN APRON SELATAN MENYESUAIKAN DENGAN PERSONIL AMC YANG AKAN BERTUGAS DI APRON SELATAN.
2. JIKA TIDAK BERTUGAS DI APRON SELATAN NAKA SECARA OTOMATIS BERTUGAS DI APRON UTARA

Gambar 3. 1 Jadwal Apron Movement Control (AMC)

NO	KETERANGAN	14	15	16	19	20	21	22	23	25	26	27	28	29	1	2
1	SOM	TIM 2	TIM 2	TIM 2	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 3	TIM 3	TIM 3	TIM 3
2	DOKUMEN	TIM 3	TIM 3	TIM 3	TIM 2	TIM 2	TIM 2	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 1
3	FASKAMPEM	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 3	TIM 3	TIM 3	TIM 2	TIM 2	TIM 2	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4
4	INVESTIGASI	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 3	TIM 3	TIM 3	TIM 2	TIM 2	TIM 2	TIM 5	TIM 5	TIM 5
5	HOSPITALITY	TIM 5	TIM 5	TIM 5	TIM 4	TIM 4	TIM 4	TIM 1	TIM 1	TIM 1	TIM 3	TIM 3	TIM 3	TIM 2	TIM 2	TIM 2
TIM 1 ELGIA CAKRA AJUJAFIDH ZAHRA AMINI LUBIS AGUSANTA BR DEPARI		TIM 2 ANGGA PRATAMA WIDYANTORO ENGEL SANTIKA PURBA ANNISAH QOTRUNNADA PURWANTO		TIM 3 ANANDA CHRISTIAN BIANTORO ARINING FADILATUL ANNISA DIAN VITASARI SIAHAAN		TIM 4 FAHRURNISA ANANDA DINA RAHMA AISYAH DESAK PUTU NEYNA		TIM 5 ALFONSUS SERENO AURELIUS CESAR LASTO YOTENI CHRABENUM RAMSES E.B JANUARISKY YULIANA PIAHAAR KADR JAILANI TEMONGMERE								

Gambar 3. 2 Jadwal Aviation Security (Avsec)

Adapun uraian dari kegiatan On The Job Training (OJT) sebagai berikut:

No	Tanggal	Divisi	Kegiatan
1	03/12/2025	AMC	Inspeksi malam kargo internasional dan domestik

2	05/12/2025	AMC	Input data waktu <i>take off</i> dan <i>landing</i>
3	06/12/2025	AMC	Input data <i>block on</i> dan <i>block off</i>
4	08/12/2025	AMC	Inspeksi p
5	09/12/2025	AMC	<i>Shift</i> siang, proses pengenalan <i>flow wheelchair assistant</i>
6	11/12/2025	AMC	<i>Shift</i> siang, <i>special handling</i> pesawat MH853
7	12/12/2025	AMC	<i>Shift</i> siang, <i>special handling</i> pesawat JQ37
8	14/12/2025	AMC	<i>Shift</i> pagi, <i>special handling</i> pesawat JQ93
9	15/12/2025	AMC	<i>Shift</i> pagi, <i>special handling</i> pesawat SQ934
10	17/12/2025	AMC	<i>Shift</i> pagi, <i>special handling</i> pesawat SQ934
11	18/12/2025	AMC	<i>Shift</i> pagi, <i>special handling</i> pesawat AI2145
12	20/12/2025	AMC	<i>Shift</i> pagi, <i>special handling</i> pesawat CX785
13	21/12/2025	AMC	<i>Shift</i> sore, <i>special handling</i> pesawat QR960
14	23/12/2025	AMC	<i>Shift</i> siang, <i>special handling</i> pesawat MH853
15	24/12/2025	AMC	<i>Shift</i> siang, <i>special handling</i> pesawat JQ57
16	26/12/2025	AMC	<i>Shift</i> pagi, <i>special handling</i> pesawat SQ936
17	27/12/2025	AMC	<i>Shift</i> pagi, <i>special handling</i> pesawat AI2145
18	29/12/2025	AMC	<i>Shift</i> pagi, <i>special handling</i> pesawat SQ936
19	30/12/2025	AMC	<i>Shift</i> pagi, <i>special handling</i> pesawat SQ936
20	1/01/2026	AMC	<i>Shift</i> pagi, <i>special handling</i> pesawat AI2145
21	2/01/2026	AMC	<i>Shift</i> siang, <i>special handling</i> pesawat TK66
22	4/01/2026	AMC	<i>Shift</i> siang, <i>special handling</i> pesawat JQ33
23	5/01/2026	AMC	<i>Shift</i> siang, <i>special handling</i> pesawat QR962
24	7/01/2026	AMC	<i>Shift</i> pagi, <i>special handling</i> pesawat MH715
25	8/01/2026	AMC	<i>Shift</i> siang, <i>special handling</i> pesawat VA91

Tabel 3. 1 Tabel Kegiatan On The Job Training di unit AMC

3.3 Tinjauan Teori

3.3.1 Bandar Udara

Bandar udara atau bandara Undang-undang nomor 1 tahun 2009 adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat Pesawat Udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan Keamanan Penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya. Menurut Annex 14 dari ICAO (International Civil Aviation Organization): 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.

Di dalam UU no.1 tahun 2009 tentang penerbangan, menyebutkan jenis bandar udara, yaitu:

- a) Bandar Udara Umum adalah bandar udara yang digunakan untuk melayani kepentingan umum.
- b) Bandar Udara Khusus adalah bandar udara yang hanya digunakan untuk melayani kepentingan sendiri untuk menunjang kegiatan usaha pokoknya.
- c) Bandar Udara Domestik adalah bandar udara yang ditetapkan sebagai bandar udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri.
- d) Bandar Udara Internasional adalah bandar udara yang ditetapkan sebagai bandar udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri dan rute penerbangan dari dan ke luar negeri.
- e) Bandar Udara Pengumpul (hub) adalah bandar udara yang mempunyai cakupan pelayanan yang luas dari berbagai bandar udara yang melayani penumpang dan/atau kargo dalam jumlah besar dan mempengaruhi perkembangan ekonomi secara nasional atau berbagai provinsi.
- f) Bandar Udara Pengumpan (spoke) adalah bandar udara yang mempunyai cakupan pelayanan dan mempengaruhi perkembangan ekonomi terbatas.
- g) Pangkalan Udara adalah kawasan di daratan dan/atau di perairan dengan batas-batas tertentu dalam wilayah Republik Indonesia yang digunakan untuk kegiatan lepas landas dan pendaratan pesawat udara guna keperluan pertahanan negara oleh Tentara Nasional Indonesia.

3.3.2 Pelayanan Penumpang

Pelayanan penumpang dalam konteks transportasi udara merupakan proses penyediaan fasilitas dan bantuan yang bertujuan untuk memastikan kenyamanan, keamanan, dan efisiensi perjalanan penumpang dari tahap pra-penerbangan hingga pasca-penerbangan. Pelayanan dapat dipahami sebagai bentuk strategi komunikasi

yang ditujukan kepada pelanggan dan berfungsi sebagai bagian dari upaya pemasaran, baik untuk produk berupa barang maupun jasa. Merujuk pada komunikasi pemasaran, pelayanan merupakan elemen pokok yang paling krusial (Wibowo, 2018)

Pelayanan yang bermutu adalah pelayanan yang mampu memenuhi atau melampaui harapan pengguna jasa melalui proses yang cepat, tepat, aman, dan nyaman, serta dilakukan secara konsisten sesuai standar yang telah ditetapkan. menurut (Alma, 2016) Kualitas pelayanan yang prima dapat menjadi pendorong terciptanya kepuasan pengguna jasa, yang menjadi faktor kunci dalam membentuk loyalitas

Dari perspektif manajemen bandara, Kotler dan Keller (2016) dalam *Marketing Management* mendefinisikan pelayanan penumpang sebagai bagian dari *service marketing mix*, yang meliputi *product* (layanan *ground handling* dan *concierge*), *price* (biaya tambahan), *place* (lokasi terminal), *promotion* (informasi digital), *people* (SDM terlatih), *process* (alur *check-in* hingga *boarding*), dan *physical evidence* (desain bandara yang *user-friendly*). Selanjutnya (Abdurrahman, 2015) mengatakan bahwa untuk dapat unggul dalam persaingan, perusahaan dituntut untuk mampu memberikan nilai lebih dan kepuasan kepada pengguna jasa dengan ketersediaan barang dan jasa yang bermutu dengan tarif yang bersaing.

Dalam regulasi Indonesia, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Pasal 42-45) mewajibkan pelayanan penumpang mencakup hak atas informasi akurat, kompensasi keterlambatan, serta aksesibilitas bagi penumpang berkebutuhan khusus, selaras dengan standar International Civil Aviation Organization (ICAO) Annex 9 tentang Facilitation. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara lebih lanjut mengatur kompensasi dan asuransi penumpang

3.3.3 *Apron Movement Control (AMC)*

Apron Movement Control (AMC) merupakan personel bandara yang memiliki lisensi resmi untuk menjalankan tanggung jawab dalam operasional pelayanan penerbangan. Tugas mereka mencakup pemantauan pergerakan pesawat, lalu lintas kendaraan, arus penumpang dan barang di area sisi udara, memastikan ketertiban, dan keteraturan di wilayah Apron, serta melakukan pencatatan data penerbangan dan penyusunan laporan pelaksanaan tugas di area tersebut (Neng Winda, 2023).

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor 21 Tahun 2015, personel yang bertugas dalam *Apron Movement Control (AMC)* merupakan petugas bandar udara yang wajib memiliki lisensi serta kualifikasi profesional yang sesuai. Petugas AMC memiliki tanggung jawab untuk mengawasi ketertiban dan keselamatan lalu lintas di area apron serta menetapkan posisi parkir pesawat. Dalam pelaksanaan tugasnya, mereka berperan penting dalam memastikan

kelancaran arus pergerakan pesawat dan kendaraan operasional. Oleh karena itu, keberadaan petugas AMC sangat krusial dalam menjaga keamanan dan efisiensi operasional di area apron bandar udara.

Berdasarkan Peraturan Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 038 Tahun 2017 tentang Apron Management Service, mengatakan bahwa *Apron Movement Control* adalah unit yang bertugas menentukan tempat parkir pesawat setelah menerima *estimate time* dari unit ATC (*Tower*). Secara umum, *Apron Movement Control* (AMC) merupakan bagian dari unit layanan bandara yang bertanggung jawab melakukan pengawasan terhadap seluruh aktivitas lalu lintas di area apron. Tugas pokok AMC meliputi pengaturan dan penentuan posisi parkir pesawat (*parking stand*), pengendalian pergerakan orang dan kendaraan, koordinasi dengan layanan *ground handling*, serta pengelolaan data administrasi penerbangan di wilayah airside. Selain itu, AMC juga memiliki kewenangan dalam pemberian izin operasional bagi kendaraan yang beraktivitas di area apron. Dengan peran tersebut, AMC berfungsi menjaga ketertiban, keselamatan, dan kelancaran operasional di area apron bandar udara.

3.3.4 Garbarata

Garbarata atau yang dikenal juga sebagai aviobridge, merupakan struktur penghubung berbentuk lorong yang mengintegrasikan pesawat udara dengan terminal bandar udara. Peran utamanya adalah untuk memfasilitasi proses embarkasi dan debarkasi penumpang secara efisien dan aman antara pesawat dan terminal.

Garbarata merupakan infrastruktur berupa koridor atau lorong layang yang menghubungkan pesawat udara dengan terminal bandara. Struktur ini memperlancar proses naik turun penumpang antara pesawat udara dan terminal. Petugas *Apron Movement Control* (AMC) mengoperasikan Garbarata dengan memanfaatkan joystick kontroler bertenaga listrik yang terintegrasi dengan panel kontrol. (Handoyo, 2011).

Pengoperasian garbarata dilakukan oleh operator melalui panel kontrol yang terletak di ujung terowongan. Setelah pesawat berhenti dengan posisi yang tepat di Apron, tunnel garbarata akan diperpanjang dan diposisikan untuk menyatu dengan pintu pesawat (*docking*). Ketika sambungan telah terpasang secara optimal, operator garbarata akan melakukan koordinasi dengan tim *ground handling*, yang kemudian memberikan tanda kepada awak kabin bahwa pintu pesawat dapat dibuka. Prosedur yang sama berlaku dalam proses pelepasan garbarata dari pesawat (*undocking*) (Aizatul Mufidah, 2019).

Penggunaan garbarata meningkatkan kepuasan penumpang 70,3% melalui perlindungan cuaca dan kemudahan bagi difabel, meski tantangan seperti

maintenance AC dan desain interior memerlukan perbaikan rutin. Di bandara seperti Halu Oleo Kendari atau Depati Amir, garbarata prioritas untuk full-service carrier, mengurangi keluhan saat hujan dan mendukung mobilitas tinggi (Azmamiyani & Kurniasari, 2023).

Kenyamanan adalah rasa aman yang dirasakan oleh pelanggan karena kualitas layanan dan fasilitas yang unggul yang disediakan oleh bandara. Ini mencakup kepuasan terhadap aspek-aspek seperti AC, kebersihan, dan suasana yang menyenangkan. Kenyamanan adalah suatu kondisi di mana individu menerima layanan yang memadai dan memiliki akses ke fasilitas yang sesuai yang mendukung kemudahan mereka saat terlibat dalam kegiatan di tempat tertentu (Fauziah, 2024)

3.4 Permasalahan

Selama periode On-the-Job Training (OJT) di apron bandara, penulis mengamati bahwa keterlambatan *docking* dan *undocking aviobridge* menjadi suatu permasalahan utama. Keterlambatan ini bisa terjadi karena tidak ada pembagian zonasi, terutama saat perpindahan operator dari *parking stand* area domestik ke internasional, sehingga tim *operator aviobridge* kesulitan mengantisipasi permintaan untuk *docking/ undocking* dengan tepat waktu.

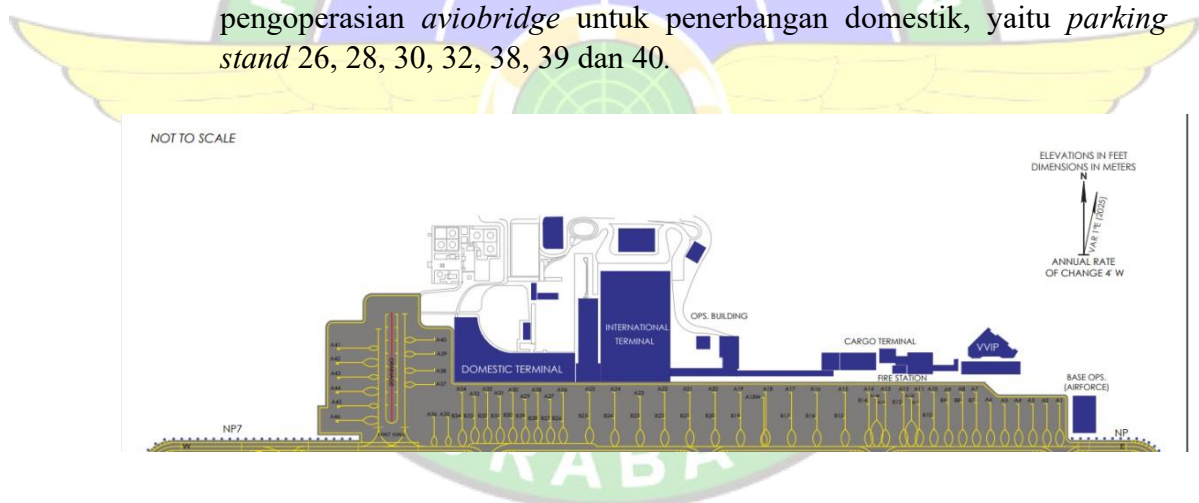
Berdasarkan pengamatan penulis, keterlambatan docking aviobridge dapat terjadi karena jarak yang cukup jauh antara *office* AMC dan beberapa *parking stand* menyebabkan waktu respons menjadi lebih lama ketika permintaan adanya *docking/ undocking*, sehingga penumpang harus menunggu cukup lama di dalam pesawat atau *gate*, hal ini dapat memengaruhi penilaian mereka terhadap kualitas layanan. Selain faktor jarak, keterlambatan juga dapat dipicu oleh komunikasi yang belum berjalan optimal antara *captain aviobridge* dan operator *aviobridge*, terutama dalam penyampaian informasi mengenai waktu permintaan *docking* maupun *undocking*. Kurangnya koordinasi yang cepat dan akurat membuat operator tidak dapat mempersiapkan pelayanan secara maksimal, sehingga proses *docking/undocking* menjadi lebih lambat.

Dampak dari permasalahan ini cukup signifikan terhadap kualitas pelayanan secara keseluruhan. Keterlambatan *docking* dan *undocking aviobridge* dapat menyebabkan penumpang mengalami ketidaknyamanan, seperti menunggu di dalam pesawat yang panas. Selain itu, waktu tunggu yang lama akan memicu keluhan dan komplain langsung kepada petugas ground handling, sehingga berpotensi menciptakan citra negatif terhadap pengelola bandara maupun maskapai.

3.5 Penyelesaian Masalah

Untuk mengatasi permasalahan yang terjadi penulis dapat memberikan saran atau solusi antara lain :

1. Penyampaian Informasi Secara *Real Time* Kepada Operator *Aviobridge*
Diperlukan penyampaian informasi yang cepat dan jelas antara *captain aviobridge* dan operator *aviobridge*. Informasi permintaan *docking/undocking* harus disampaikan tepat waktu melalui media komunikasi yang efektif agar operator dapat melakukan persiapan lebih awal
2. Pengadaan Sepeda Sebagai Sarana Mobilitas Operator *Aviobridge*.
Penggunaan sepeda dinilai lebih efisien, mudah digunakan, serta mampu mempercepat pergerakan operator di area apron sehingga proses *docking* dan *undocking* dapat dilakukan secara lebih tepat waktu.
3. Pembagian Zonasi Operator *Aviobridge*
Alokasi operator *aviobridge* ditetapkan berdasarkan pembagian wilayah operasional. Operator yang ditempatkan di *office parking stand* 24 bertanggung jawab terhadap pengoperasian *aviobridge* untuk penerbangan internasional, yaitu *parking stand* 15-26. Sementara itu, operator yang ditempatkan di *office parking stand* 30 bertanggung jawab terhadap pengoperasian *aviobridge* untuk penerbangan domestik, yaitu *parking stand* 26, 28, 30, 32, 38, 39 dan 40.



Gambar 3. 3 *Layout Apron Utara*

BAB 4

PENUTUP

4.1 Kesimpulan

4.1.1 Kesimpulan Terhadap Permasalahan

Dalam operasional di area apron, keterlambatan proses *docking* dan *undocking aviobridge* merupakan salah satu kendala yang berdampak langsung terhadap kelancaran *boarding* penumpang. Kondisi ini dipengaruhi oleh jarak yang cukup jauh antara *office* AMC dengan beberapa *parking stand*, sehingga waktu tanggap operator menjadi lebih lama ketika terdapat permintaan *docking/undocking*. Dampaknya, penumpang harus menunggu lebih lama baik di dalam pesawat maupun di area *gate*, yang pada akhirnya dapat menurunkan penilaian terhadap kualitas pelayanan bandara. Permasalahan tersebut semakin diperparah oleh keterbatasan jumlah operator *aviobridge*, terutama saat volume pergerakan pesawat meningkat pada jam sibuk.

Untuk mengatasi permasalahan tersebut, diperlukan langkah-langkah melalui penerapan pembagian zonasi kerja operator *aviobridge* secara lebih sistematis. Penempatan operator berdasarkan wilayah operasional, misalnya pembagian tanggung jawab *office parking stand 24* untuk penerbangan internasional dan *office parking stand 30* untuk penerbangan domestic. Hal ini dapat membantu mempercepat respons sekaligus mempermudah pengaturan jadwal *docking/undocking*. Upaya lainnya juga dapat dilakukan melalui pengadaan kendaraan operasional untuk membantu mobilitas operator *aviobridge* antar *parking stand*. Dengan tersedianya kendaraan tersebut, pergerakan operator menjadi lebih cepat dan efisien, sehingga proses *docking* dan *undocking* dapat dilaksanakan tepat waktu serta meminimalisir potensi keterlambatan pelayanan pesawat.

4.2 Saran

4.2.1 Saran Terhadap Permasalahan

Berdasarkan hasil pengamatan dan pembahasan mengenai keterlambatan docking dan undocking aviobridge, penulis memberikan beberapa saran yang dapat diterapkan untuk meningkatkan kelancaran pelayanan penumpang serta mempercepat waktu respons operator aviobridge. Adapun saran yang diajukan adalah sebagai berikut:

1. **Pembagian Zonasi Operator *Aviobridge***
Pihak *Apron Movement Control* (AMC) dapat menerapkan pembagian zonasi kerja operator *aviobridge* berdasarkan wilayah operasional secara jelas dan terstruktur. Operator yang ditempatkan di *office parking stand* 24 dapat difokuskan untuk menangani pengoperasian *aviobridge* pada penerbangan internasional, sedangkan operator yang berada di *office parking stand* 30 bertanggung jawab pada penerbangan domestik.
2. **Peningkatan Penyampaian Informasi Kepada Operator *Aviobridge***
Meningkatkan komunikasi antara *captain aviobridge* dan operator *aviobridge* agar informasi terkait permintaan docking/undocking dapat tersampaikan secara cepat dan jelas. Penyampaian informasi harus dilakukan tepat waktu agar proses *docking/undocking* akan berjalan lebih lancar dan potensi keterlambatan dapat diminimalkan.
3. **Melakukan *Briefing* tiap pergantian *shift***
Briefing singkat setiap awal *shift* antara AMC dan operator *aviobridge* untuk membahas jadwal penerbangan, potensi perubahan *parking stand*, serta prediksi kondisi *peak hour*. *Briefing* ini dapat meningkatkan kesiapan operator dan mengurangi potensi keterlambatan.
4. **Pengadaan Sarana Transportasi Operasional**
Pihak *Apron Movement Control* (AMC) dapat mempertimbangkan pengadaan sarana transportasi operasional bagi operator *aviobridge* guna mendukung mobilitas antar *parking stand*. Pengadaan sepeda dapat menjadi solusi yang efektif dan efisien untuk mempercepat pergerakan operator di area apron, sehingga proses docking dan undocking dapat dilakukan secara lebih tepat waktu.

DAFTAR PUSTAKA

Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Kotler, P. &. (n.d.). Marketing management (15th ed.). *Pearson Education*.

Wibowo, F. M. (2018). Pelayanan Konsumen. Yogyakarta: Parama Publishing

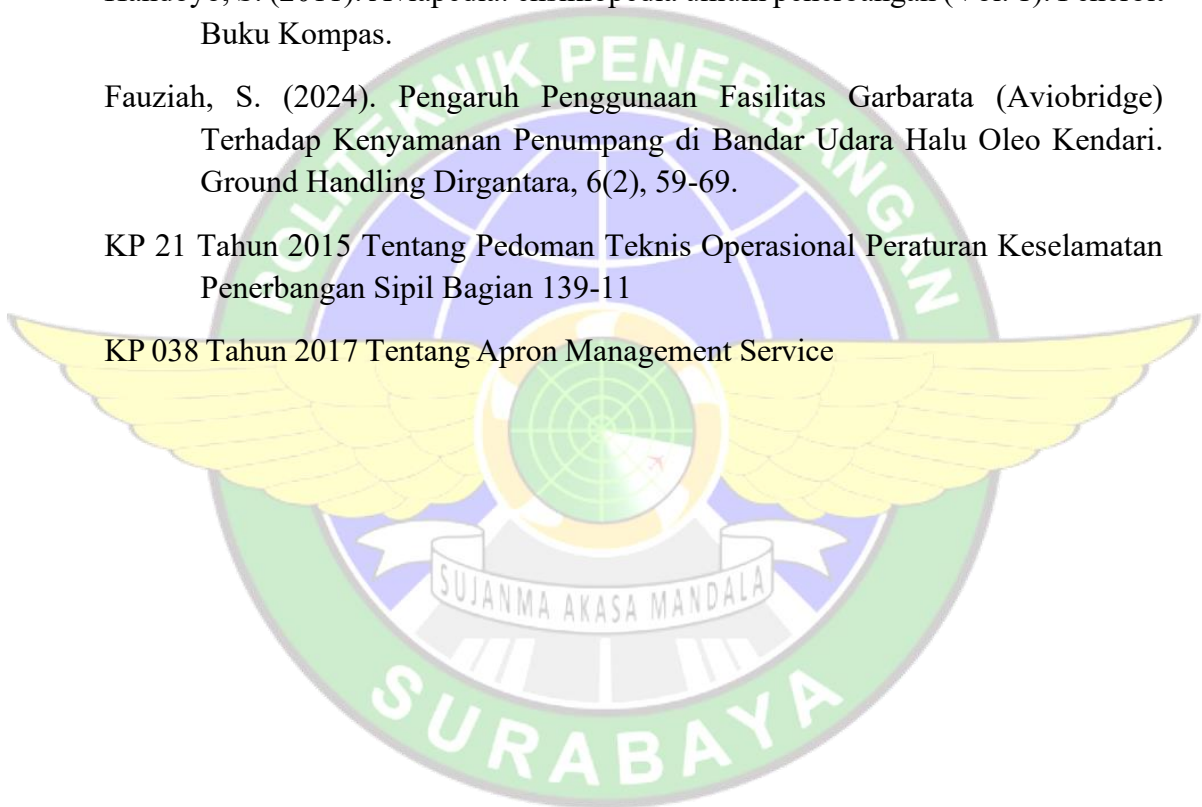
Neng Winda, Y. P. (2023). Evaluasi Kinerja Unit Apron Movement Control (AMC) Dalam Pengawasan Fasilitas di Area Apron Pada PT.Angkasa Pura I Bandar Udara Internasional Yogyakarta. *Journal of Creative Student Research (JCSR)*, Vol.1, No.3 Juni 2023.

Handoyo, S. (2011). *Aviapedia: ensiklopedia umum penerbangan* (Vol. 1). Penerbit Buku Kompas.

Fauziah, S. (2024). Pengaruh Penggunaan Fasilitas Garbarata (Aviobridge) Terhadap Kenyamanan Penumpang di Bandar Udara Halu Oleo Kendari. *Ground Handling Dirgantara*, 6(2), 59-69.

KP 21 Tahun 2015 Tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139-11

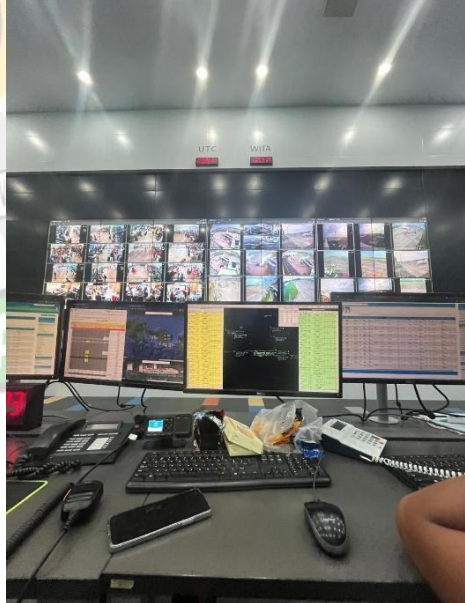
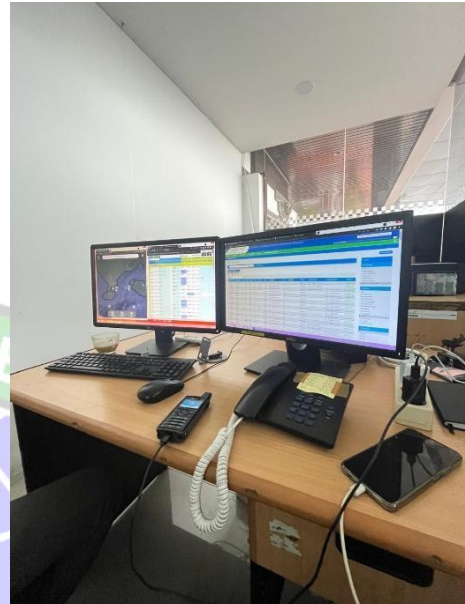
KP 038 Tahun 2017 Tentang Apron Management Service



LAMPIRAN

Lampiran 1

Dokumentasi Kegiatan *Apron Movement Control (AMC)*



Lampiran 2

Dokumentasi Kegiatan di *Aviation Security* (Avsec)

