

**MONITORING KETERSEDIAN FASILITAS TERMINAL
TERHADAP PENGGUNAAN PENUMPANG DI BANDAR UDARA
INTERNASIONAL JUANDA SURABAYA**

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

Tanggal 19 Januari – 13 Maret 2026



Disusun oleh:

MANNUEL BOAS ADI PUTRA

NIT. 30623036

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI
UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA 2026
MONITORING KETERSEDIAN FASILITAS TERMINAL**

**TERHADAP PENGGUNAAN PENUMPANG DI BANDAR UDARA
INTERNASIONAL JUANDA SURABAYA**

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

Tanggal 19 Januari – 13 Maret 2026



**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI
UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA 2026**

LEMBAR PERSETUJUAN

**MONITORING KETERSEDIAAN FASILITAS TERMINAL
TERHADAP PENGGUNAAN PENUMPANG DI BANDAR
UDARA INTERNASIONAL JUANDA SURABAYA**

Oleh:
MANNUEL BOAS ADI PUTRA
NIT. 30623036

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

Disetujui Oleh:

Supervisor

Dosen Pembimbing

Robby H Herlambang
NIP. 20241886

Lusiana Dewi., S.Pd., M.Pd
NIP. 19880511 201902 2 004

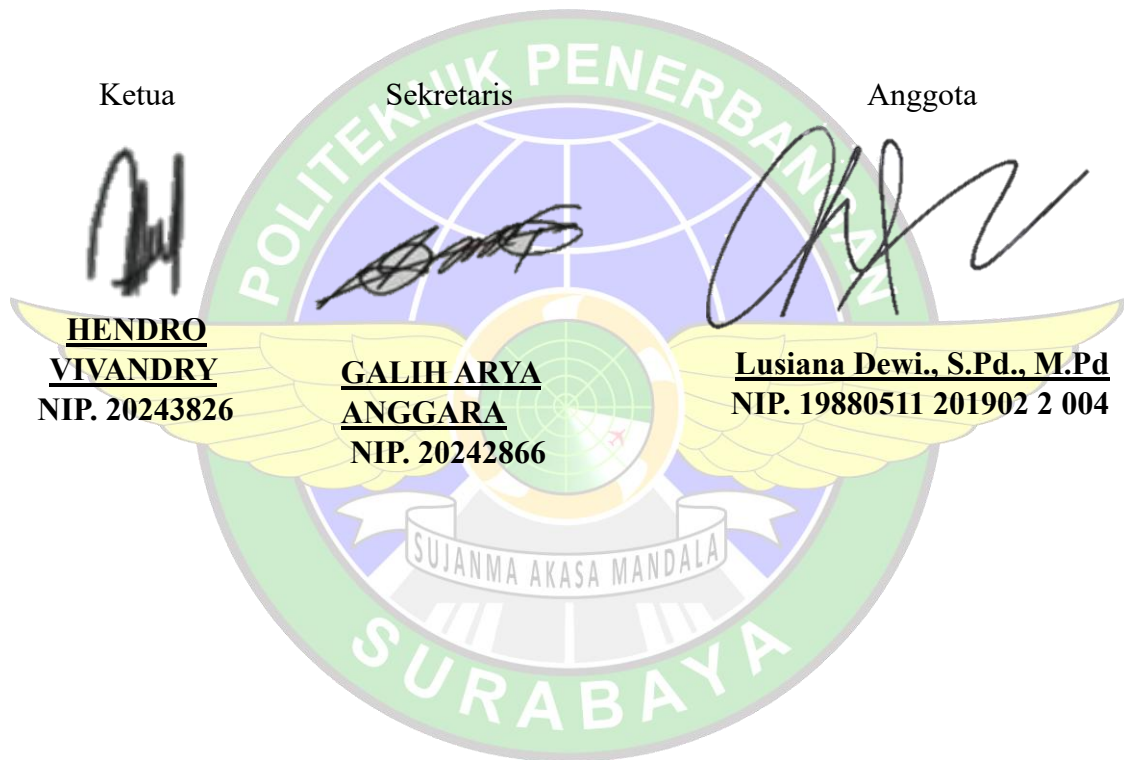
Mengetahui
Airport Operation & Services Division Head


Budi Ariyanto
NIP. 20240455

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan On The Job Training telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 10 bulan Maret tahun 2026 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian On The Job Training

Tim Penguji,



KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas berkat limpahan rahmat dan hidayah-Nya, penulis dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya dan menyelesaikan penyusunan Laporan *On the Job Training* (OJT) ini dengan baik.

Penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada seluruh pihak terkait yang telah berpartisipasi membantu demi kelancaran *On the Job Training* yang telah dilaksanakan, khususnya kepada:

1. Tuhan Yesus Kristus
2. Kedua Orang Tua yang selalu memberikan Doa dan dukungan kepada penulis.
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak Budi Ariyanto selaku *Airport Operation & Services Head* kantor cabang Bandar Udara Internasional Juanda.
5. Bapak Aswin Anzhari selaku *Airport Operation Airside Departement Head* kantor cabang Bandar Udara Internasional Juanda
6. Bapak Hendro Vivandry, selaku *Airport Operation Landside & Terminal Department head*
7. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.T., selaku ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Angkatan IX Bravo
8. Ibu Luciana Dewi., S.Pd., M.Pd selaku pembimbing kegiatan *On the Job Training* (OJT).
9. Seluruh dosen, civitas akademika, dan rekan-rekan On The Job Training program studi Manajemen Transportasi udara.

Penulis menyadari adanya kekurangan dalam penyusunan laporan *On the Job Training* ini. Penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun bagi kesempurnaan laporan ini. Semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi para pembaca, terutama untuk adik-adik yang akan melaksanakan *On the Job Training* di Bandar Udara Internasional Juanda selanjutnya.

Sidoarjo, 10 Maret 2026

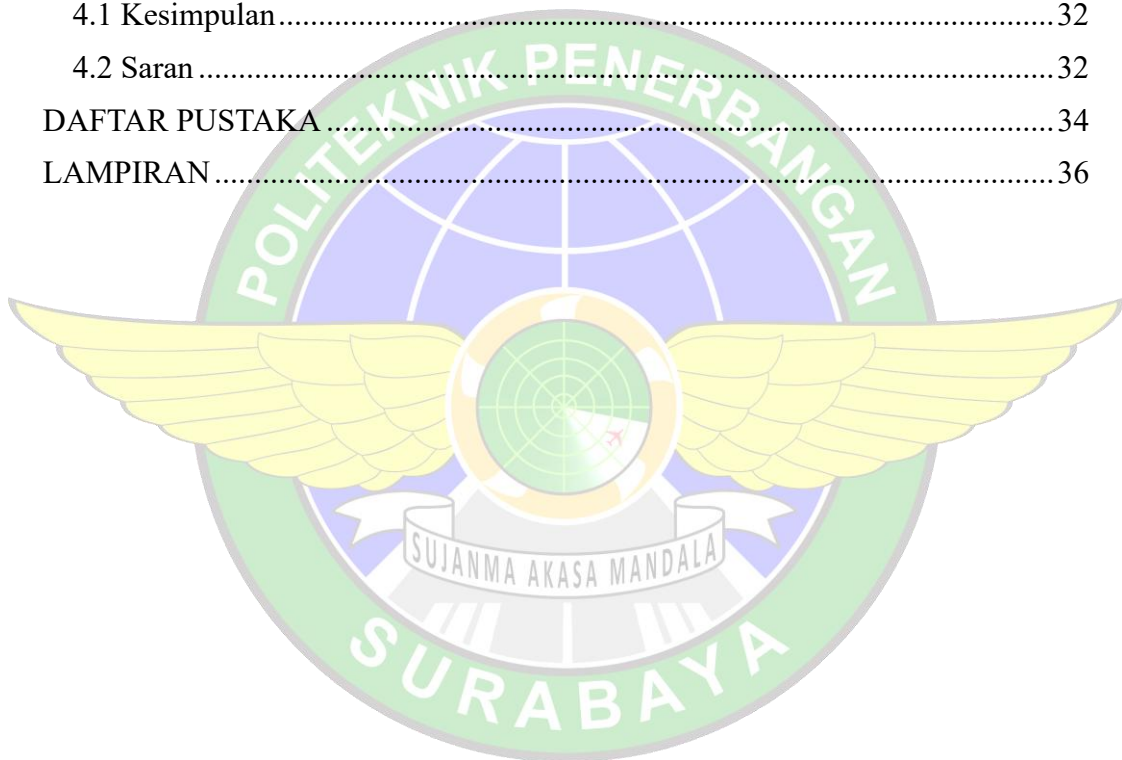


Manuel Boas Adi Putra
NIT : 30623036

DAFTAR ISI

DAFTAR GAMBAR.....	vi
DAFTAR TABEL.....	vii
BAB I	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan On the Job Training (OJT)	1
1.2 Maksud dan Manfaat On the Job Training (OJT).....	2
1.2.1 Maksud On the Job Training (OJT)	2
1.2.2 Manfaat Bagi On The Job Training (OJT)	2
BAB II.....	3
2.1 Sejarah Singkat	3
2.1.1 Sejarah Singkat InJourney	3
2.1.2 Sejarah Singkat Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya	7
2.2 Visi dan Misi InJourney	9
2.2.1 Visi	9
2.2.2 Misi	9
2.3 Data Umum.....	9
2.4 Struktur Organisasi Perusahaan.....	11
2.4.1 Struktur Organisasi General.....	11
2.4.2 Struktur Organisasi Apron Movement Control.....	12
2.4.3 Struktur Organisasi AOLT	13
BAB III PELAKSANAAN OJT	14
3.1 Lingkup Pelaksanaan OJT	14
3.1.1 Terminal Inspection (TIS).....	16
3.1.2 Apron Movement Control (AMC)	18
3.2 Jadwal OJT	22
3.2.1 Keterangan Jadwal OJT	22
3.2.2 Jadwal OJT Terminal Inspection.....	23
3.2.3 Jadwal Kegiatan OJT Apron Movement Control.....	24
3.3 Tinjauan Teori.....	24
3.3.1 Pengertian dan Fungsi Bandar Udara	24
3.3.2 Fasilitas Terminal Penumpang	25
3.3.3 Konsep Monitoring dalam Operasional Bandar Udara.....	25
3.3.4 Pengguna Jasa Penumpang dalam Perspektif Regulasi	26

3.3.5 Hubungan Monitoring Ketersediaan Fasilitas terhadap Penggunaan Penumpang.....	26
3.3.6 Standar Pelayanan Minimum Bandar Udara.....	27
3.3.7 Konsep Kualitas Pelayanan dalam Transportasi Udara	27
3.3.8 Manajemen Fasilitas (Facility Management) di Bandar Udara	28
3.3.9 Konsep Kenyamanan dan Kepuasan Penumpang.....	28
3.3.10 Peran Unit Terminal Inspection dalam Pengawasan Landside	29
3.4 Permasalahan	29
3.5 Penyelesaian Masalah.....	30
BAB 4.....	32
4.1 Kesimpulan.....	32
4.2 Saran	32
DAFTAR PUSTAKA	34
LAMPIRAN	36



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 Logo InJourney	3
Gambar 2 Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya	6
Gambar 3 Struktur Organisasi General	9
Gambar 4 Struktur Organisasi AMC	10
Gambar 5 Struktur AOLT	11
Gambar 6 Jadwal Kegiatan OJT Terminal Inspection	19
Gambar 7 Jadwal AMC Pegawai	19
Gambar 8 Jadwal AMC OJT	20
Gambar 9 Monitoring Termometer area koridor Terminal 1	30
Gambar 10 Monitoring Area Garbarata Terminal 1	30
Gambar 11 Monitoring Travalator area koridor Terminal 1	30
Gambar 12 Monitoring area ruang tunggu Terminal 1	31
Gambar 13 Monitoring Termometer area ruang tunggu Terminal 1	31
Gambar 14 Monitoring kebocoran saat hujan di area koridor Terminal 1	31
Gambar 15 Monitoring FIDS area check-in counter Terminal 1	32
Gambar 16 Monitoring AC area garbarata Terminal 1	32
Gambar 17 Monitoring Maintance Lift Terminal 1	33
Gambar 18 Monitoring Travalator area selasar ruang tunggu Terminal 1	33
Gambar 19 Monitoring Flight Delay Terminal 2	33
Gambar 20 Monitoring Eskalator area check-in counter Terminal 2	34
Gambar 21 Monitoring area security check point Terminal 2	34
Gambar 22 Monitoring FIDS area ruang tunggu Terminal 2	34
Gambar 23 Monitoring proyek tenant Terminal 2	35
Gambar 24 Monitoring area check-in counter Terminal 2	35
Gambar 25 Monitoring area ruang tunggu Terminal 2	35
Gambar 26 Monitoring Ekskalator area kedatangan Terminal 2	36
Gambar 27 Monitoring area garbarata Terminal 2	36
Gambar 28 Monitor area koridor Terminal 2	36
Gambar 29 Monitor keberangkatan haji Terminal 2	36
Gambar 30 Monitoring area kedatangan Terminal 2	37
Gambar 31 Monitoring area pengambilan bagasi Terminal 2	37
Gambar 32 Monitoring proyek tenant blue sky Terminal 2	37
Gambar 33 Rombongan penumpang yang tidur dan duduk di lantai	38

DAFTAR TABEL

Tabel 1 Data Umum	9
Tabel 2 Regulasi bidang TIS	15
Tabel 3 Regulasi AMC	17



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan On the Job Training (OJT)

Bandar udara merupakan prasarana transportasi udara yang memiliki fungsi strategis dalam menunjang mobilitas penumpang dan distribusi barang, serta mendukung pertumbuhan ekonomi wilayah. Sebagai salah satu bandar udara dengan tingkat pergerakan yang tinggi, Bandar Udara Internasional Juanda dituntut untuk mampu menjamin terselenggaranya operasional yang aman, tertib, dan sesuai dengan standar pelayanan kebandarudaraan yang berlaku.

Dalam pelaksanaannya, kegiatan operasional bandar udara terbagi ke dalam dua area utama, yaitu sisi darat (landside) dan sisi udara (airside). Pada sisi darat, pengawasan terhadap kesiapan dan kondisi fasilitas terminal dilaksanakan oleh unit Terminal Inspection (TIS). Unit ini bertanggung jawab memastikan seluruh fasilitas terminal, seperti ruang tunggu, area sirkulasi penumpang, fasilitas sanitasi, signage, serta area komersial berada dalam kondisi layak, aman, dan mendukung kelancaran alur penumpang. Kegiatan monitoring dilakukan secara berkala sebelum operasional, saat operasional berlangsung, dan setelah operasional berakhir.

Sementara itu, pada sisi udara, pengawasan operasional dilaksanakan oleh unit Apron Movement Control (AMC). AMC memiliki tanggung jawab dalam pengaturan parking stand pesawat udara, pengawasan kendaraan dan Ground Support Equipment (GSE) yang beroperasi di apron, pelaksanaan ramp check, serta pengendalian pergerakan di area sisi udara guna menjaga keselamatan dan ketertiban operasional penerbangan. Fungsi AMC sangat penting karena area apron merupakan area dengan tingkat risiko tinggi yang berhubungan langsung dengan aktivitas pesawat udara.

Pelaksanaan On the Job Training (OJT) pada kedua unit tersebut memberikan pemahaman yang komprehensif mengenai bagaimana sistem pengawasan di bandar udara dijalankan secara terpadu antara aspek pelayanan dan aspek keselamatan. Melalui keterlibatan langsung dalam kegiatan monitoring fasilitas

terminal serta pengawasan operasional di apron, taruna dapat memahami keterkaitan antara ketersediaan fasilitas, ketertiban penumpang, serta keselamatan operasional penerbangan.

1.2 Maksud dan Manfaat On the Job Training (OJT)

1.2.1 Maksud On the Job Training (OJT)

Maksud dari dilaksanakannya On the Job Training (OJT) adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui dan memahami lingkungan kerja di tempat On the Job Training (OJT);
2. Mempersiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja yang sebenarnya setelah menyelesaikan masa pendidikan;
3. Memperhatikan secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat On the Job Training (OJT).
4. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dan instansi tempat On the Job Training (OJT).

1.2.2 Manfaat Bagi On The Job Training (OJT)

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

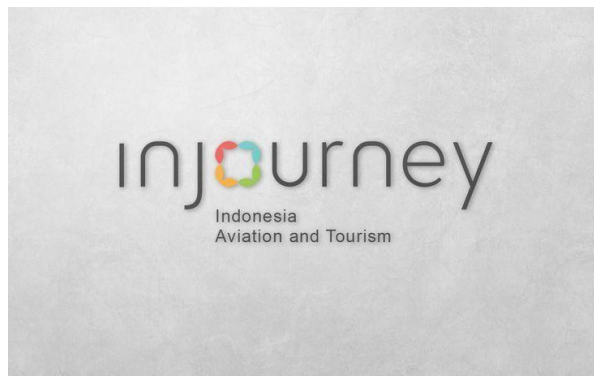
1. Menjalin relasi dan hubungan baik antara kampus dengan maskapai penerbangan terkait tempat pelaksanaan On the Job Training (OJT);
2. Terwujudnya lulusan yang memiliki pengalaman kerja di bidang industri penerbangan;
3. Mendapatkan pengalaman kerja secara langsung di maskapai penerbangan;
4. Mengaplikasikan materi pembelajaran yang telah didapat di program studi terkait dengan ruang lingkup pelaksanaan On the Job Training (OJT);
5. Mengetahui sistem operasional, struktur organisasi, serta lingkungan sosial dan budaya kerja dari suatu maskapai penerbangan tempat On the Job Training (OJT).

BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat

2.1.1 Sejarah Singkat InJourney



Gambar 1 Logo InJourney

Angkasa Pura didirikan oleh Pemerintah Indonesia pada tahun 1962 dengan nama Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura Kemayoran. Pada tanggal 20 Februari 1964, PN Angkasa Pura Kemayoran secara resmi mengambil alih seluruh asset dan operasional Bandar Udara Kemayoran dari Kementerian Perhubungan dan diberi tanggung jawab mengelola Bandar Udara di wilayah tengah dan timur Indonesia.

Pada tahun 1984, Pemerintah Indonesia mendirikan Perusahaan Umum (Perum) Bandar Udara Cengkareng untuk mengelola Bandar Udara Soekarno-Hatta. Pada tahun 1986, nama perusahaan ini berubah menjadi Perum Angkasa Pura II. Hal ini juga diikuti dengan perubahan nama Perum Angkasa Pura menjadi Perum Angkasa Pura I yang ditugaskan untuk mengelola Bandar Udara di kawasan timur Indonesia.

Pada tanggal 6 September 2024, PT Angkasa Pura Indonesia dibentuk dibawah bendera InJourney sebagai solusi strategis untuk meningkatkan konektivitas udara yang efisien dan efektif, sekaligus mendukung ekosistem pariwisata guna mendorong pertumbuhan dan pemerataan ekonomi di Indonesia. Menteri Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Erick Thohir meresmikan

penggabungan dua perusahaan besar pengelola Bandar Udara di Indonesia yaitu PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II sesuai dengan peraturan perundangundangan yang berlaku yaitu PT Angkasa Pura Indonesia atau InJourney Airports.

InJourney Airports merupakan subholding sektor jasa kebandarudaraan yang juga merupakan anak usaha dari holding BUMN Aviasi dan Pariwisata. Sejarah InJourney Airports dapat ditarik dari impian dan aspirasi Presiden Soekarno agar Indonesia memiliki Bandar Udara yang dapat setara dengan Bandar Udara di negara maju. Enam decade kemudian, semangat dan cita-cita ini dilanjutkan melalui didirikannya InJourney Airports dengan tujuan untuk menjalankan pengelolaan dan pengusahaan dalam bidang jasa kebandarudaraan dan jasa terkait Bandar Udara.

Kini, InJourney Airports mengelola dan mengoperasikan sebanyak 37 Bandar Udara yang tersebar di wilayah barat, tengah dan timur Indonesia, serta menjadi pengelola Bandar Udara terbesar nomor 5 di dunia. 37 Bandar Udara yang dikelola InJourney, yaitu:

1. Bandar Udara Internasional Sultan Iskandar Muda (Aceh)
2. Bandar Udara Internasional Kualanamu (Medan)
3. Bandar Udara Silangit (Tapanuli Utara)
4. Bandar Udara Internasional Sultan Syarif Kasim II (Pekanbaru)
5. Bandar Udara Internasional Minangkabau (Padang)
6. Bandar Udara Sultan Thaha (Jambi)
7. Bandar Udara Internasional Hang Nadim (Batam)
8. Bandar Udara Raja Haji Fisabilillah (Tanjungpinang)
9. Bandar Udara Sultan Mahmud Badaruddin II (Palembang)
10. Bandar Udara Fatmawati Soekarno (Bengkulu)
11. Bandar Udara Depati Amir (Pangkalpinang)
12. Bandar Udara Radin Inten II (Bandar Lampung)
13. Bandar Udara H.A.S Hanandjoeddin (Belitung)
14. Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta (Tangerang)
15. Bandar Udara Internasional Halim Perdanakusuma (Jakarta)

- 
16. Bandar Udara Husein Sastranegara (Bandung)
 17. Bandar Udara Internasional Kertajati (Majalengka)
 18. Bandar Udara Jenderal Besar Soedirman (Purbalingga)
 19. Bandar Udara Adisutjipto (Yogyakarta)
 20. Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani (Semarang)
 21. Bandar Udara Adi Soemarmo (Solo)
 22. Bandar Udara Internasional Yogyakarta (Kulon Progo)
 23. Bandar Udara Dhoho (Kediri)
 24. Bandar Udara Internasional Juanda (Surabaya)
 25. Bandar Udara Banyuwangi (Banyuwangi)
 26. Bandar Udara Internasional Gusti Ngurah Rai (Bali)
 27. Bandar Udara Internasional Zauddin Abdul Madjid (Lombok)
 28. Bandar Udara Supadio (Pontianak)
 29. Bandar Udara Tjilik Riwut (Palangkaraya)
 30. Bandar Udara Syamsudin Noor (Banjarmasin)
 31. Bandar Udara Internasional SAMS Sepinggan (Balikpapan)
 32. Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin (Makassar)
 33. Bandar Udara El Tari (Kupang)
 34. Bandar Udara Internasional Sam Ratulangi (Manado)
 35. Bandar Udara Pattimura (Ambon)
 36. Bandar Udara Frans Kaisiepo (Biak)
 37. Bandar Udara Internasional Sentani (Jayapura)

Selain mengelola 37 Bandar Udara, InJourney juga memiliki penyedia pelayanan jasa berupa InJourney Aviation Services. InJourney Aviation Services adalah penyedia layanan terlengkap di sektor penerbangan, menawarkan pelayanan jasa Ground Handling & Cargo Terminal Operator, Logistics, Hospitality serta Operations Support sehingga terbentuk ekosistem layanan berkualitas dengan keramah-tamahan Indonesia yang efisien dan berbasis teknologi di seluruh Bandar Udara. Keunggulan kami terletak pada efisiensi operasional yang tinggi, pelayanan pelanggan berkualitas, dan inovasi teknologi. Dengan fokus pada kolaborasi bisnis jangka panjang, kami membangun kemitraan strategis dengan maskapai dan

perusahaan kargo untuk meningkatkan volume bisnis dan memberikan layanan yang sesuai dengan kebutuhan pelanggan. Komitmen kami terhadap keberlanjutan tercermin dalam praktik-praktik ramah lingkungan dan sosial, termasuk manajemen fasilitas yang berkelanjutan dan pemanfaatan teknologi untuk mengurangi dampak lingkungan. Pelayanan yang diberikan berupa :

1. Ground Handling

Layanan yang diberikan meliputi ramp, kargo & pergudangan, penanganan penumpang, dan bagasi, operasi penerbangan dan service pesawat. Setiap bulannya, mengelola 15,529 penerbangan berbadan sempit dan 1,483 penerbangan berbadan lebar, dengan menggunakan 970 unit peralatan bermotor dan 4,214 unit peralatan tidak bermotor, 30 Apron Bus, dan 114 garbarata. Setiap tahunnya, menangani lebih dari 180 ribu penerbangan, melayani $\pm$ 46 juta penumpang, dan didukung oleh 41 sertifikasi operasional, yang menunjukkan komitmen terhadap keunggulan. Operator terminal kargo InJourney Aviation Services dilengkapi dengan fasilitas canggih termasuk CCTV, Rush Handling, Cold Storage, Strong Room, DG Handling, AVI Handling, mesin Multiview X-ray, Bea Cukai, dan asuransi kargo laut.

2. Cargo & Logistics

InJourney Aviation Services menyediakan berbagai layanan logistik, di antaranya logistik proyek besar, bea cukai, transportasi multimoda, logistik kontrak, penyimpanan khusus, dan distribusi bernilai tambah, yang memenuhi standar ISO 9001 dan ISO 45001. Layanan komprehensif meliputi pembungkusan, pengupasan, pengiriman bagasi, dan penyimpanan, yang menjamin keamanan bagasi.

3. Hospitality

Memberikan layanan perhotelan Bandar Udara eksklusif di seluruh Bandar Udara strategis di Indonesia, penyedia layanan katering yang bersertifikat HALAL MUI dan ISO 22000:2018 serta memegang sertifikat Peralatan Keselamatan Penerbangan, dan menawarkan Layanan Pax Premium yang menyediakan bantuan penumpang dan penanganan bagasi pada saat keberangkatan dan kedatangan di Bandar Udara.

4. Operation Support

Menyediakan solusi operasional terkemuka di industri penerbangan, fokus pada Facility Management, Manpower Services, Equipment Supply & Maintenance, dan ICT Solution. Layanan kami bertujuan meningkatkan keberlanjutan dan efisiensi operasional Bandar Udara, menciptakan lingkungan yang menarik, nyaman, bersih, dan berkualitas internasional. Keunggulan kami terletak pada perekrutan tenaga kerja berkualitas, pemeliharaan peralatan terjadwal, integrasi sistem teknologi informasi canggih, serta komitmen terhadap keamanan dan lingkungan. Sebagai mitra operasional yang handal, kami berkomitmen memberikan nilai tambah berkelanjutan bagi pelanggan dan menyumbang positif pada komunitas serta lingkungan sekitar.

2.1.2 Sejarah Singkat Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya



Gambar 2 Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya

Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya (ICAO: WARR, IATA: SUB) pada awalnya dibangun dan difungsikan sebagai pangkalan udara militer milik Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut. Bandar udara ini berlokasi di Kabupaten Sidoarjo, Provinsi Jawa Timur, dan memiliki peran penting dalam mendukung kegiatan pertahanan serta operasional penerbangan militer.

Seiring dengan meningkatnya kebutuhan transportasi udara sipil di wilayah Surabaya dan sekitarnya, Bandar Udara Juanda mulai dikembangkan untuk melayani penerbangan komersial. Pengembangan ini dilakukan sebagai pengganti Bandara Morokrem yang sebelumnya melayani penerbangan sipil, namun tidak lagi mampu menampung pertumbuhan lalu lintas penerbangan. Sejak saat itu, Bandar Udara Juanda ditetapkan sebagai bandar udara utama di wilayah Jawa Timur.

Pengelolaan Bandar Udara Internasional Juanda selanjutnya diserahkan kepada PT Angkasa Pura I (Persero) sebagai badan usaha milik negara yang bergerak di bidang pengelolaan kebandarudaraan, dengan pembinaan teknis tetap berada di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Di bawah pengelolaan tersebut, berbagai pengembangan infrastruktur dan fasilitas terminal penumpang terus dilakukan guna meningkatkan kapasitas dan kualitas pelayanan kepada pengguna jasa bandar udara.

Dalam perkembangannya, Bandar Udara Juanda kemudian ditetapkan sebagai bandar udara internasional yang melayani penerbangan dari dan ke luar negeri. Penetapan status internasional tersebut mendorong peningkatan standar pelayanan, keselamatan, dan keamanan penerbangan, serta pengembangan fasilitas pendukung sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Pada tahun 2024, terjadi perubahan struktur organisasi pengelolaan bandar udara di Indonesia, di mana PT Angkasa Pura I (Persero) dan PT Angkasa Pura II (Persero) resmi bergabung menjadi PT Angkasa Pura Indonesia. Sejak penggabungan tersebut, pengelolaan Bandar Udara Internasional Juanda berada di bawah naungan PT Angkasa Pura Indonesia dengan tujuan meningkatkan efisiensi dan integrasi pengelolaan bandar udara secara nasional.

Secara geografis, Bandar Udara Internasional Juanda memiliki posisi yang strategis karena berada di kawasan metropolitan Surabaya. Bandar udara ini berperan sebagai pintu gerbang utama transportasi udara di wilayah Jawa Timur serta mendukung konektivitas antarwilayah, pertumbuhan ekonomi, dan mobilitas masyarakat.

2.2 Visi dan Misi Injourney

2.2.1 Visi

Menjadi ekosistem aviasi dan pariwisata kelas dunia yang terintegrasi dan berkelanjutan.

2.2.2 Misi

1. Mengintegrasikan layanan aviasi dan pariwisata secara end-to-end guna menciptakan pengalaman perjalanan yang aman, nyaman, dan bernilai tambah bagi pengguna jasa.
2. Mengelola dan mengembangkan aset aviasi dan pariwisata secara profesional, efisien, dan berdaya saing global.
3. Mendorong pertumbuhan sektor aviasi dan pariwisata nasional sebagai penggerak perekonomian dan peningkatan konektivitas antarwilayah.
4. Menciptakan nilai berkelanjutan bagi pemangku kepentingan melalui penerapan tata kelola perusahaan yang baik, inovasi, dan transformasi digital.
5. Mendukung pembangunan berkelanjutan dengan memperhatikan aspek keselamatan, keamanan, sosial, dan lingkungan.

2.3 Data Umum

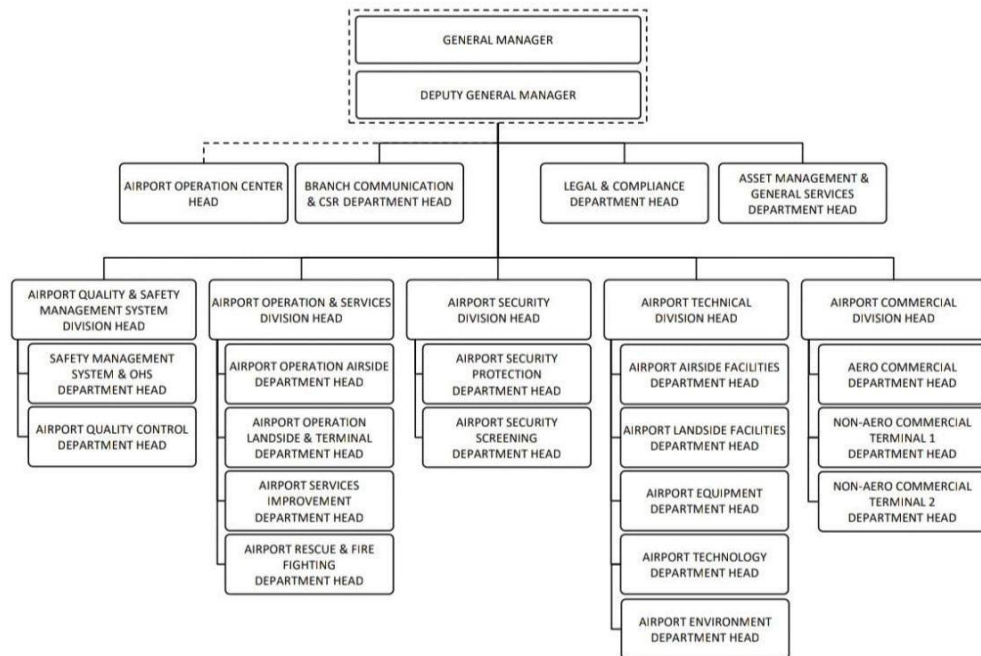
No	Uraian	Keterangan
1	Nama Bandar Udara	Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya
2	Kode ICAO	WARR
3	Kode IATA	SUB
4	Lokasi	Kabupaten Sidoarjo, Provinsi Jawa Timur
5	Pengelola	PT. Angkasa Pura Indonesia (Injourney Airports)

6	Status Bandar Udara	Bandar Udara Kelas Internasional
7	Klasifikasi Bandar Udara	Bandar Udara Kelas I
8	Jam Operasional	24 Jam
9	Fungsi	Melayani Penerbangan Sipil Domestik dan Internasional
10	Jumlah Terminal	2 (Dua) Terminal
11	Terminal 1	Terminal Domestik
12	Terminal 2	Terminal Internasional
13	Jumlah Landasan Pacu (Runaway)	1 (Satu)
14	Dimensi Runaway	Panjang 3000 Meter, Lebar 45 Meter
15	Arah Runaway	10/28
16	Apron Terminal 1	30 Parking Stand Garbarata 9 Single, 2 Double
17	Apron Terminal 2	14 Parking Stand Garbarata 4 Single, 4 Double
18	Jenis Penerbangan	Berjadwal dan Tidak Berjadwal
19	Wilayah Pelayanan	Jawa Timur
20	Aksesibilitas	Terhubung Langsung Dengan Kota Surabaya dan Kabupaten Sidoarjo
21	Pembinaan Teknis	Direktorat Jendral Perhubungan Udara

Tabel 1 Data Umum

2.4 Struktur Organisasi Perusahaan

2.4.1 Struktur Organisasi General



Gambar 3 Struktur Organisasi General



2.4.2 Struktur Organisasi Apron Movement Control



Gambar 4 Struktur Organisasi AMC



2.4.3 Struktur Organisasi AOLT



Gambar 5 Struktur AOLT

BAB III

PELAKSANAAN OJT

3.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

Lingkup pelaksanaan On the Job Training (OJT) dilaksanakan di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya pada dua unit kerja utama, yaitu Terminal Inspection (TIS) dan Apron Movement Control (AMC). Penempatan pada kedua unit tersebut dimaksudkan agar taruna memperoleh pemahaman secara langsung mengenai proses pengawasan operasional terminal penumpang serta pengendalian aktivitas di sisi udara yang berkaitan dengan keselamatan, keamanan, dan kelancaran penerbangan.

Pada unit Terminal Inspection (TIS), kegiatan yang dilaksanakan berfokus pada pengawasan kondisi fasilitas dan pelayanan di area terminal. Pengawasan dilakukan sebelum operasional penerbangan dimulai, selama operasional berlangsung, hingga setelah operasional selesai. Taruna turut mempelajari bagaimana memastikan kesiapan fasilitas, menjaga kebersihan, kenyamanan, serta keamanan terminal, dan melakukan pemantauan terhadap alur pergerakan penumpang maupun bagasi agar tetap tertib dan sesuai prosedur. Lingkup kerja Terminal Inspection mencakup seluruh area terminal penumpang, baik area keberangkatan, kedatangan, maupun fasilitas pelayanan lainnya yang mendukung aktivitas operasional bandar udara.

Pada unit Apron Movement Control (AMC), lingkup kegiatan lebih diarahkan pada pengawasan dan pengendalian aktivitas operasional di sisi udara, khususnya apron. Taruna mempelajari pelaksanaan ramp check yang meliputi pemeriksaan dokumen kendaraan operasional, masa berlaku pass, serta pengecekan peralatan keselamatan pada Ground Support Equipment (GSE) dengan berkoordinasi bersama unit terkait. Selain itu, dilakukan inspeksi untuk memastikan kendaraan, peralatan, dan fasilitas di area airside berada dalam kondisi layak operasi dan tidak menimbulkan potensi bahaya terhadap keselamatan penerbangan.

Taruna juga memperoleh pemahaman mengenai pengoperasian garbarata (aviobridge), mulai dari persiapan sebelum proses docking dan undocking, pengawasan area sekitar agar bebas dari hambatan, hingga pelaporan apabila ditemukan kerusakan fasilitas kepada unit yang berwenang. Pada kegiatan pengaturan parking stand pesawat udara, taruna mempelajari proses perencanaan penempatan parkir pesawat dengan mempertimbangkan kapasitas apron, jarak aman antar pesawat, serta koordinasi dengan maskapai dan unit operasional lainnya.

Selain itu, taruna dikenalkan pada pelayanan followme car yang digunakan untuk pengawalan pergerakan pesawat udara maupun kendaraan operasional pada kondisi tertentu di sisi udara. Taruna juga mempelajari kegiatan pendataan operasional penerbangan melalui proses data entry, meliputi pencatatan waktu kedatangan dan keberangkatan aktual pesawat, block on dan block off, docking dan undocking garbarata, jumlah penumpang, bagasi, kargo, serta pengisian bahan bakar.

Secara keseluruhan, lingkup pelaksanaan OJT pada unit Terminal Inspection dan Apron Movement Control memberikan pemahaman yang bersifat aplikatif mengenai sistem operasional bandar udara. Kegiatan ini menjadi sarana bagi taruna untuk memahami mekanisme kerja di lapangan, meningkatkan kemampuan koordinasi, serta mengenal secara langsung standar keselamatan dan pelayanan yang menjadi bagian penting dalam mendukung kelancaran operasional bandar udara

3.1.1 Ramp

Ramp adalah area operasional di sisi udara atau airside bandar udara yang menjadi lokasi utama bagi pesawat saat melakukan proses turn around, yaitu rangkaian kegiatan sejak pesawat tiba hingga siap berangkat kembali. Area ramp digunakan untuk berbagai aktivitas penting seperti parkir pesawat, penurunan dan pengisian bagasi/kargo, pengisian bahan bakar, pelayanan *catering*, penggantian kru, pemeriksaan teknis pesawat, serta proses naik-turun penumpang baik melalui *aerobridge* maupun *remote stand*. Karena menjadi pusat konsentrasi kegiatan operasional, ramp termasuk area berisiko tinggi dan hanya boleh diakses oleh

personel berwenang yang sudah memahami standar safety, prosedur komunikasi, dan penggunaan Ground Support Equipment (GSE).

3.1.1 Terminal Inspection (TIS)

Terminal Inspection (TIS) merupakan kegiatan pemeriksaan dan pemantauan kondisi fasilitas serta pelayanan pada terminal penumpang yang dilaksanakan secara berkala oleh penyelenggara bandar udara. Kegiatan ini bertujuan untuk memastikan seluruh fasilitas terminal berada dalam kondisi layak, berfungsi dengan baik, serta memenuhi aspek keselamatan, keamanan, dan kenyamanan pengguna jasa.

Pelaksanaan Terminal Inspection mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 178 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara, yang menegaskan bahwa pengelola bandar udara wajib menjamin ketersediaan dan kelaikan fasilitas pelayanan penumpang sesuai standar yang telah ditetapkan.

Selain itu, kegiatan tersebut juga sejalan dengan ketentuan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 41 Tahun 2011 tentang Standar Pelayanan Minimum Bandar Udara, yang mengatur kewajiban penyelenggara bandar udara dalam menjaga kualitas pelayanan, kebersihan, kenyamanan, serta fungsi sarana dan prasarana terminal.

Secara operasional, Terminal Inspection dilakukan melalui pemeriksaan langsung pada area keberangkatan, kedatangan, ruang tunggu, fasilitas umum, sistem informasi penerbangan, serta peralatan pendukung lainnya. Hasil pemeriksaan kemudian dicatat dan dilaporkan sebagai dasar tindak lanjut perbaikan maupun pemeliharaan oleh unit terkait.

1. Regulasi

Jenis Regulasi`	Nomor & Tahun	Tentang	Keterkaitan dengan Penelitian

Peraturan Menteri Perhubungan	PM 41 Tahun 2023	Pelayanan Jasa Kebandarudaraan di Bandar Udara	Mengatur jenis dan standar pelayanan jasa kebandarudaraan, termasuk pelayanan terminal penumpang yang berkaitan langsung dengan ketersediaan dan kualitas fasilitas.
Keputusan Menteri Perhubungan	KM 22 Tahun 2005	Pemberlakuan SNI 03-70942005 tentang Rambu-Rambu di Terminal Bandar Udara sebagai Standar Wajib	Mengatur standar rambu dan signage di terminal bandar udara guna mendukung keteraturan, keselamatan, dan kemudahan penumpang dalam menggunakan fasilitas.
Keputusan Direktur Jenderal	KP 205 Tahun 2016	Penataan Area Komersial pada Terminal	Mengatur penataan dan pengelolaan area komersial di

Perhubungan Udara		Penumpang Bandar Udara	terminal agar tetap mendukung fungsi pelayanan penumpang dan tidak mengganggu alur pergerakan.
-------------------	--	------------------------	--

Tabel 2 Regulasi bidang TIS

2. Tugas dan Tanggung Jawab

- Melakukan pengawasan terhadap kesiapan seluruh fasilitas Bandar Udara baik sebelum operasional penerbangan, saat operasional penerbangan, dan sesudah operasional penerbangan.
- Memastikan semua area terminal dalam keadaan bersih, nyaman, dan aman.
- Melakukan pengawasan dan memastikan flow penumpang dan bagasi.
- Lingkup kerjanya di seluruh terminal Bandar Udara.

3.1.2 Apron Movement Control (AMC)

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 21 Tahun 2015 tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139–11 (Advisory Circular CASR Part 139–11) mengenai Lisensi Personel Bandar Udara, dijelaskan bahwa Apron Movement Control (AMC) merupakan personel bandar udara yang wajib memiliki lisensi dan rating sesuai ketentuan yang berlaku.

Personel AMC bertugas melaksanakan pengawasan terhadap ketertiban dan keselamatan pergerakan lalu lintas di apron, termasuk mengatur pergerakan kendaraan dan peralatan pendukung operasional, serta melakukan penentuan posisi parkir pesawat udara sesuai prosedur operasional yang telah ditetapkan.

Dalam pelaksanaannya, personel AMC berperan penting dalam menjaga keselamatan dan kelancaran aktivitas di sisi udara, khususnya pada area apron yang memiliki tingkat pergerakan pesawat dan kendaraan operasional yang tinggi. Oleh karena itu, keberadaan personel AMC menjadi bagian dari sistem pengendalian

operasional bandar udara guna memastikan seluruh kegiatan di apron berjalan sesuai standar keselamatan penerbangan sipil.

1. Regulasi

Jenis Regulasi	Nomor & Tahun	Tentang	Keterkaitan dengan Penelitian
Undang-Undang	UU No. 1 Tahun 2009	Penerbangan	Menjadi dasar hukum penyelenggaraan bandar udara serta kewajiban

			pemenuhan aspek keselamatan, keamanan, dan pelayanan kepada penumpang.
Peraturan Menteri Perhubungan	PM 83 Tahun 2017	Standar Teknis dan Operasional Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (CASR Part 139) Bandar Udara	Mengatur standar teknis dan operasional bandar udara termasuk kelayakan fasilitas aerodrome.

Keputusan Dirjen Perhubungan Udara	KP 635 Tahun 2015	Standar Peralatan Penunjang Pelayanan Darat dan Kendaraan Operasional di Sisi Udara	Mengatur standar peralatan dan kendaraan operasional guna menjamin keselamatan di sisi udara.
Keputusan Dirjen Perhubungan Udara	KP 362 Tahun 2019	Manual of Standard CASR Part 139 Volume I Bandar Udara	Memberikan pedoman teknis rinci mengenai standar operasional bandar udara
Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Udara	SKEP/100/XI/1985	Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara	Mengatur ketertiban dan tata tertib operasional di lingkungan bandar udara.
Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Udara	SKEP/140/VI/1999	Persyaratan dan Prosedur Pengoperasian Kendaraan di Sisi Udara	Mengatur ketentuan operasional kendaraan di sisi udara untuk menjaga keselamatan penerbangan.

Peraturan Menteri Perhubungan	PM 37 Tahun 2021	Personel Bandar Udara	Mengatur persyaratan kompetensi dan tanggung jawab personel bandar udara dalam pelaksanaan tugas operasional dan pelayanan.
-------------------------------	------------------	-----------------------	---

Tabel 3 Regulasi AMC

2. Tugas dan Fungsi Pelayanan

- Ramp Check

Yaitu melakukan pengecekan dokumen, kelaikan beroperasi, masa berlaku pass kendaraan, pengecekan APAR yang dibantu oleh personel ARFF terhadap semua alat dan kendaraan GSE serta kendaraan operasional yang beroperasi di Airside.

- Inspeksi

Inspeksi dilakukan untuk memeriksa dan memastikan bahwa seluruh kendaraan, peralatan, dan fasilitas diarea Airside terhindar dari kerusakan ataupun hal-hal lain yang dapat mengancam keselamatan penerbangan.

- Pengoperasian Garbarata (Aviobridge)

Pengoperasian garbarata dilaksanakan oleh seorang operator garbarata yang memiliki tanggung jawab untuk pelaksanaan proses pemasangan (docking) dan penarikan (undocking) Garbarata dan pengawasan fasilitas Garbarata serta operator juga harus segera melaporkan ke unit facilities jika ditemukan kerusakan pada Garbarata. Untuk melakukan persiapan, Operator Garbarata harus stand by di Garbarata 10 menit sebelum melakukan kegiatan dan memastikan area sekitar aman dari obstacle. Operator juga mengisi Block on dan block off Garbarata sebagai bukti untuk pembayaran penggunaan fasilitas Garbarata.

- Pengaturan Parking Stand Pesawat

Pengaturan lokasi Parking Stand atau tempat parkir pesawat dilakukan oleh Apron Movement Control dengan mempertimbangkan Apron Capacity. Parking Stand harus memiliki jarak yang aman terhadap aircraft stand yang lain, bangunan- bangunan didekatnya, dan benda-benda lain di apron. AMC melakukan perencanaan slot parkir pesawat untuk esok hari sesuai dengan standar operasional prosedur, bahwa sebelum jam operasional berakhir plotting parkir pesawat udara sudah harus didistribusikan ke masing- masing maskapai dan ground handling dengan kolaborasi informasi gate, desk, belt dari unit Landside. - Followme Car

Pelayanan Followme car merupakan pelayanan pengawalan, pengawasan, dan penjagaan pesawat udara dan kendaraan di area sisi udara dari Apron Movement Control kepada maskapai maupun pihak lainnya menggunakan mobil Followme dalam kondisi tertentu.

- Data Entry

Apron Movement Control melakukan data entry semua kendaraan dan alat GSE yang beroperasi di sisi udara. Apron Movement Control juga melakukan pendataan, pergerakan dan kegiatan pesawat udara seperti pendataan takeoff landing pesawat udara, pendataan jumlah penumpang, jumlah bagasi dan kargo, jumlah pengisian bahan bakar, Actual Time Arrive ,Actual Time Departure, Time Block On, Time Block Off, Time Docking, dan Time Dedocking Aviobridge.

3.2 Jadwal OJT

Selama melaksanakan OJT di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya, penulis melaksanakan kegiatan OJT dengan sistem shift 3 hari masuk, 1 hari libur di Terminal Inspection T1, Terminal Inspection T2, dan Apron Movement Control T1

3.2.1 Keterangan Jadwal OJT

Pembagian shift dimulai dari shift malam (20:00 hingga 06:00), shift siang (13:00 hingga 20:00), shift pagi (06:00 hingga 13:00), lalu libur. Selama kegiatan berlangsung penulis melaksanakan OJT di Terminal Inspection Terminal 1 Bandar

Keterangan Waktu :

- Malam (20:00 – 06:00)
- Siang : (13:00 – 20:00)
- Pagi : (06:00 – 13:00) Keterangan Tempat Kerja :
- Terminal Inspection, Terminal 1
- Terminal Inspection, Terminal 2 Internasional
- Apron Movement Control, Terminal 1

JADWAL DINAS OJT POLTEKBANG SURABAYA
AIRPORT OPERATION LANDSIDE & TERMINAL DEPARTMENT
BANDAR UDARA INTERNASIONAL JUANDA SURABAYA
FEBRUARI 2026

**Juanda
International Airport**

[illegible]

Keterangan:

S (Siang)	:	13.00 s.d 20.00 WIB
P (Pagi)	:	06.00 s.d 13.00 WIB
M (Malam)	:	20.00 s.d 06.00 WIB
OH	:	08.00 s.d 16.30 WIB
L (Libur)	:	-

Sidoarjo, 26 Januari 2026
AIRPORT OPERATION LANDSIDE & TERMINAL
DEPARTMENT HEAD



M. JASMAN J

Gambar 6 Jadwal Kegiatan OJT Terminal Inspection

3.2.3 Jadwal Kegiatan OJT Apron Movement Control

**JADWAL DINAS APRON MOVEMENT CONTROL
BANDARA INTERNASIONAL JUANDA - SIDOARJO
MARET 2026**

NO	GROUP	TANGGAL																															
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
1	GROUP A	DN	SL	RB	KM	JM	DN	SL	RB	KM	JM	DN	SL	RB	KM	JM	DN	SL	RB	KM	JM	DN	SL	RB	KM	JM	DN	SL	RB	KM	JM	DN	SL
2	GROUP B	SL	RB	KM	JM	DN	SL	RB	KM	JM	DN	SL	RB	KM	JM	DN	SL	RB	KM	JM	DN	SL	RB	KM	JM	DN	SL	RB	KM	JM	DN	SL	
3	GROUP C	DN	SL	RB	KM	JM	DN	SL	RB	KM	JM	DN	SL	RB	KM	JM	DN	SL	RB	KM	JM	DN	SL	RB	KM	JM	DN	SL	RB	KM	JM	DN	SL
4	GROUP D	SL	RB	KM	JM	DN	SL	RB	KM	JM	DN	SL	RB	KM	JM	DN	SL	RB	KM	JM	DN	SL	RB	KM	JM	DN	SL	RB	KM	JM	DN	SL	

Note: a.n Hariat Besar dan Gaji Sesuai Melaksanakan Ular pada tanggal 1 Maret 2026 karena pertimbangan shift.

Supervisor :

Ca. Ipr :

Admin :

Anggota :

KELOMPOK A

1. RIZKI APRINANTO (DPV)

2. GADYU PUTRA (DPV)

3. ANDI SUKANTO (JMC)

4. FENI SARAFI (JMC)

5. HETU RIZKA CAHYO (JMC)

6. RATU ARIANDORO (JMC)

7. NURUL A. (JMC)

8. GUNUNG HANINDO (JMC)

9. RIZKI ALYAN (JMC)

10. ENO CAHYONO (JMC)

11. ANANDI (JMC)

KELOMPOK B

1. LEONIKY ISTARNO (DPV)

2. ALEXANDRA W. PRASEPTO (DPV)

3. RIZKA RIZKA (JMC)

4. ANGGUS PUTRA (JMC)

5. ANANDA (JMC)

6. GADYU PUTRA (JMC)

7. RIZKI ALYAN (JMC)

8. NURUL A. (JMC)

9. RIZKA ALYAN (JMC)

10. ENO CAHYONO (JMC)

11. ANANDI (JMC)

KELOMPOK C

1. MUH. ARIFIN (DPV)

2. LINDA GADYU (DPV)

3. RIZKI ALYAN (JMC)

4. ANGGUS PUTRA (JMC)

5. ANANDA (JMC)

6. RIZKI ALYAN (JMC)

7. RIZKA ALYAN (JMC)

8. RIZKI ALYAN (JMC)

9. RIZKA ALYAN (JMC)

10. ENO CAHYONO (JMC)

11. ANANDI (JMC)

KELOMPOK D

1. INDIRA RACHMAT (DPV)

2. RIZKI ALYAN (JMC)

3. RIZKA ALYAN (JMC)

4. ANGGUS PUTRA (JMC)

5. ANANDA (JMC)

6. RIZKI ALYAN (JMC)

7. RIZKA ALYAN (JMC)

8. RIZKI ALYAN (JMC)

9. RIZKA ALYAN (JMC)

10. ENO CAHYONO (JMC)

11. ANANDI (JMC)

KELOMPOK A

1. RIZKI APRINANTO (DPV)

2. GADYU PUTRA (DPV)

3. ANDI SUKANTO (JMC)

4. FENI SARAFI (JMC)

5. HETU RIZKA CAHYO (JMC)

6. RATU ARIANDORO (JMC)

7. NURUL A. (JMC)

8. GUNUNG HANINDO (JMC)

9. RIZKI ALYAN (JMC)

10. ENO CAHYONO (JMC)

11. ANANDI (JMC)

KELOMPOK B

1. LEONIKY ISTARNO (DPV)

2. ALEXANDRA W. PRASEPTO (DPV)

3. RIZKA RIZKA (JMC)

4. ANGGUS PUTRA (JMC)

5. ANANDA (JMC)

6. GADYU PUTRA (JMC)

7. RIZKI ALYAN (JMC)

8. NURUL A. (JMC)

9. RIZKA ALYAN (JMC)

10. ENO CAHYONO (JMC)

11. ANANDI (JMC)

KELOMPOK C

1. MUH. ARIFIN (DPV)

2. LINDA GADYU (DPV)

3. RIZKI ALYAN (JMC)

4. ANGGUS PUTRA (JMC)

5. ANANDA (JMC)

6. RIZKI ALYAN (JMC)

7. RIZKA ALYAN (JMC)

8. RIZKI ALYAN (JMC)

9. RIZKA ALYAN (JMC)

10. ENO CAHYONO (JMC)

11. ANANDI (JMC)

KELOMPOK D

1. INDIRA RACHMAT (DPV)

2. RIZKI ALYAN (JMC)

3. RIZKA ALYAN (JMC)

4. ANGGUS PUTRA (JMC)

5. ANANDA (JMC)

6. RIZKI ALYAN (JMC)

7. RIZKA ALYAN (JMC)

8. RIZKI ALYAN (JMC)

9. RIZKA ALYAN (JMC)

10. ENO CAHYONO (JMC)

11. ANANDI (JMC)

KELOMPOK A

1. RIZKI APRINANTO (DPV)

2. GADYU PUTRA (DPV)

3. ANDI SUKANTO (JMC)

4. FENI SARAFI (JMC)

5. HETU RIZKA CAHYO (JMC)

6. RATU ARIANDORO (JMC)

7. NURUL A. (JMC)

8. GUNUNG HANINDO (JMC)

9. RIZKI ALYAN (JMC)

10. ENO CAHYONO (JMC)

11. ANANDI (JMC)

KELOMPOK B

1. LEONIKY ISTARNO (DPV)

2. ALEXANDRA W. PRASEPTO (DPV)

3. RIZKA RIZKA (JMC)

4. ANGGUS PUTRA (JMC)

5. ANANDA (JMC)

6. GADYU PUTRA (JMC)

7. RIZKI ALYAN (JMC)

8. NURUL A. (JMC)

9. RIZKA ALYAN (JMC)

10. ENO CAHYONO (JMC)

11. ANANDI (JMC)

KELOMPOK C

1. MUH. ARIFIN (DPV)

2. LINDA GADYU (DPV)

3. RIZKI ALYAN (JMC)

4. ANGGUS PUTRA (JMC)

5. ANANDA (JMC)

6. RIZKI ALYAN (JMC)

7. RIZKA ALYAN (JMC)

8. RIZKI ALYAN (JMC)

9. RIZKA ALYAN (JMC)

10. ENO CAHYONO (JMC)

11. ANANDI (JMC)

KELOMPOK D

1. INDIRA RACHMAT (DPV)

2. RIZKI ALYAN (JMC)

3. RIZKA ALYAN (JMC)

4. ANGGUS PUTRA (JMC)

5. ANANDA (JMC)

6. RIZKI ALYAN (JMC)

7. RIZKA ALYAN (JMC)

8. RIZKI ALYAN (JMC)

9. RIZKA ALYAN (JMC)

10. ENO CAHYONO (JMC)

11. ANANDI (JMC)

Gambar 7 Jadwal AMC Pegawai

**Pembagian Shift OJT
Poltebang Surabaya Batch II
(TMT 1-12 Maret)**

A:

- Luthfekar Abdul Lathief
- Fransiska Isabela Gomi Dora
- Ahmad Zam Zam Mulya
- Adisti

B:

- Mannuel Boas Adi Putra
- Belinda Hevi Apta Hadyani
- Satrisna Rama Barani

C:

- Fransisco Djera Jeloya
- Zivana Shofi Alia Marsanda
- Muhammad Irham Fauzi

D:

- Anggi Eka Nastiti
- Sabhara Aura Sakti Setiawan
- Muhammad Giralid Aulagafari

14.35

Gambar 8 Jadwal AMC OJT

Jadwal OJT di AMC mengikuti jadwal group pegawai di AMC.

3.3 Tinjauan Teori

3.3.1 Pengertian dan Fungsi Bandar Udara

Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, bandar udara adalah kawasan di darat dan/atau perairan dengan batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun

penumpang, bongkar muat barang, serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan serta fasilitas penunjang lainnya.

Selanjutnya, dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 55 Tahun 2023 tentang Tata Letak dan Fasilitas Bandar Udara Nasional dijelaskan bahwa bandar udara memiliki fungsi sebagai simpul jaringan transportasi udara, pintu gerbang perekonomian, serta tempat penyelenggaraan pelayanan publik. Dengan demikian, bandar udara tidak hanya berfungsi sebagai infrastruktur teknis penerbangan, tetapi juga sebagai fasilitas pelayanan jasa yang harus memenuhi standar keselamatan, keamanan, dan kenyamanan pengguna jasa.

Secara internasional, dalam Annex 14 Aerodromes yang diterbitkan oleh International Civil Aviation Organization dijelaskan bahwa bandar udara wajib menyediakan fasilitas yang mendukung keselamatan operasi penerbangan dan pelayanan penumpang sesuai standar internasional. Hal ini menunjukkan bahwa penyediaan dan pengawasan fasilitas merupakan kewajiban yang bersifat regulatif dan tidak dapat diabaikan.

3.3.2 Fasilitas Terminal Penumpang

Fasilitas terminal penumpang merupakan bagian dari fasilitas sisi darat (landside) yang digunakan untuk menunjang proses pelayanan penumpang. Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 48 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Bandar Udara Umum, penyelenggara bandar udara wajib menyediakan fasilitas operasional dan penunjang sesuai standar yang ditetapkan.

Kemudian, dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 178 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara, diatur bahwa badan usaha bandar udara wajib memenuhi standar pelayanan yang meliputi aspek keselamatan, keamanan, keandalan, kenyamanan, kemudahan, dan kesetaraan bagi penumpang. Standar tersebut mencakup ketersediaan ruang tunggu, toilet, sistem informasi penerbangan, fasilitas bagi penumpang berkebutuhan khusus, serta fasilitas pendukung lainnya.

3.3.3 Konsep Monitoring dalam Operasional Bandar Udara

Monitoring dalam konteks operasional bandar udara merupakan kegiatan pengawasan dan pemantauan secara berkala untuk memastikan bahwa fasilitas dan

pelayanan berjalan sesuai standar yang berlaku. Dalam praktiknya, kegiatan monitoring dilakukan oleh unit yang bertanggung jawab terhadap pengawasan operasional landside, seperti Terminal Inspection atau Airport Operation Landside and Terminal Service Inspection (AOLTSI).

Berdasarkan PM 178 Tahun 2015, penyelenggara bandar udara wajib melakukan pengendalian mutu pelayanan secara berkelanjutan. Hal ini berarti bahwa monitoring terhadap kondisi fasilitas terminal merupakan bagian dari sistem pengendalian mutu pelayanan.

Selain itu, prinsip pengawasan dan evaluasi berkelanjutan juga sejalan dengan standar manajemen keselamatan dan kualitas pelayanan yang dianjurkan oleh International Civil Aviation Organization, di mana setiap negara anggota diwajibkan memastikan adanya sistem pengawasan untuk menjaga standar operasional dan pelayanan di bandar udara.

3.3.4 Pengguna Jasa Penumpang dalam Perspektif Regulasi

Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan disebutkan bahwa penumpang merupakan pengguna jasa angkutan udara yang memiliki hak atas pelayanan yang aman, nyaman, dan sesuai standar. Hak tersebut juga diperkuat dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 38 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Udara, yang mengatur bahwa pelayanan kepada penumpang harus memenuhi prinsip kejelasan informasi, kenyamanan, dan perlindungan.

Dengan demikian, pengguna jasa penumpang memiliki kedudukan yang dilindungi secara hukum. Apabila fasilitas terminal tidak tersedia atau tidak berfungsi dengan baik, maka secara tidak langsung hal tersebut dapat mempengaruhi pemenuhan hak penumpang terhadap pelayanan yang layak.

3.3.5 Hubungan Monitoring Ketersediaan Fasilitas terhadap Penggunaan Penumpang

Berdasarkan regulasi nasional dan standar internasional, penyediaan fasilitas terminal yang sesuai standar merupakan kewajiban penyelenggara bandar udara. Monitoring yang dilakukan oleh unit Terminal Inspection bertujuan untuk memastikan bahwa fasilitas tersebut selalu dalam kondisi siap pakai, aman, dan nyaman digunakan oleh penumpang.

Secara operasional, semakin baik pelaksanaan monitoring, maka semakin kecil kemungkinan terjadinya gangguan fasilitas yang dapat mempengaruhi kenyamanan dan kelancaran pergerakan penumpang. Sebaliknya, apabila monitoring tidak dilakukan secara optimal, maka potensi kerusakan, ketidakteraturan alur penumpang, dan penurunan kualitas pelayanan dapat meningkat.

3.3.6 Standar Pelayanan Minimum Bandar Udara

Dalam penyelenggaraan pelayanan kepada pengguna jasa, bandar udara wajib memenuhi Standar Pelayanan Minimum (SPM) yang telah ditetapkan pemerintah. Ketentuan mengenai standar pelayanan ini diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 178 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara.

Dalam regulasi tersebut ditegaskan bahwa pelayanan bandar udara harus memenuhi indikator keselamatan, keamanan, keandalan, kenyamanan, kemudahan, dan kesetaraan. Aspek kenyamanan dan kemudahan secara langsung berkaitan dengan ketersediaan dan kondisi fasilitas terminal penumpang, seperti ruang tunggu, toilet, sistem informasi penerbangan, pendingin ruangan, fasilitas bagi penyandang disabilitas, serta sarana kebersihan.

Pelaksanaan monitoring oleh unit Terminal Inspection merupakan salah satu bentuk pengendalian internal untuk memastikan bahwa Standar Pelayanan Minimum tersebut tetap terpenuhi secara konsisten. Dengan demikian, kegiatan monitoring tidak hanya bersifat teknis operasional, tetapi juga sebagai bentuk implementasi kewajiban regulatif.

3.3.7 Konsep Kualitas Pelayanan dalam Transportasi Udara

Kualitas pelayanan dalam sektor transportasi udara dapat diartikan sebagai tingkat kesesuaian antara pelayanan yang diberikan dengan harapan pengguna jasa. Dalam konteks bandar udara, kualitas pelayanan sangat dipengaruhi oleh kondisi fasilitas yang tersedia di terminal.

Secara regulatif, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menegaskan bahwa penyelenggara bandar udara wajib menjamin keselamatan, keamanan, dan pelayanan kepada pengguna jasa. Selain itu, standar

internasional yang ditetapkan oleh International Civil Aviation Organization melalui berbagai dokumen kebandarudaraan juga menekankan pentingnya pelayanan yang berorientasi pada keselamatan dan kenyamanan penumpang.

3.3.8 Manajemen Fasilitas (Facility Management) di Bandar Udara

Manajemen fasilitas merupakan proses perencanaan, pengoperasian, pemeliharaan, dan pengawasan fasilitas agar tetap berfungsi sesuai standar yang ditetapkan. Dalam lingkungan bandar udara, manajemen fasilitas mencakup pengelolaan infrastruktur terminal, sistem utilitas, peralatan pendukung pelayanan, serta fasilitas umum lainnya.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 48 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Bandar Udara Umum, penyelenggara bandar udara bertanggung jawab terhadap pemeliharaan dan pengoperasian fasilitas agar tetap laik fungsi. Tanggung jawab tersebut dilaksanakan melalui sistem inspeksi dan monitoring rutin oleh unit terkait, termasuk Terminal Inspection.

Melalui manajemen fasilitas yang baik, potensi gangguan operasional dapat diminimalkan. Sebaliknya, apabila pengawasan tidak berjalan efektif, maka risiko kerusakan fasilitas dan ketidaknyamanan penumpang akan meningkat.

3.3.9 Konsep Kenyamanan dan Kepuasan Penumpang

Kenyamanan penumpang merupakan salah satu indikator keberhasilan pelayanan bandar udara. Kenyamanan ini dipengaruhi oleh berbagai faktor, antara lain kebersihan, suhu ruangan, ketersediaan tempat duduk, kemudahan akses informasi, serta keteraturan alur penumpang.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 38 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Udara ditegaskan bahwa penumpang berhak memperoleh pelayanan yang layak dan sesuai standar. Artinya, setiap kekurangan pada fasilitas terminal yang berdampak pada kenyamanan dapat dikategorikan sebagai penurunan mutu pelayanan.

Oleh karena itu, monitoring ketersediaan fasilitas menjadi langkah preventif untuk menjaga tingkat kenyamanan dan kepuasan penumpang. Dalam penelitian ini, aspek tersebut menjadi relevan karena penggunaan fasilitas oleh

penumpang secara langsung dipengaruhi oleh kondisi dan kesiapan fasilitas yang tersedia.

3.3.10 Peran Unit Terminal Inspection dalam Pengawasan Landside

Unit Terminal Inspection atau AOLTSI memiliki peran dalam melakukan pengawasan operasional di area landside, khususnya terminal penumpang. Pengawasan ini dilakukan melalui kegiatan pengecekan rutin, pencatatan temuan, serta pelaporan kepada unit terkait apabila ditemukan ketidaksesuaian atau kerusakan fasilitas.

Kegiatan tersebut merupakan bagian dari sistem pengendalian operasional bandar udara yang bertujuan menjaga standar pelayanan dan memastikan fasilitas selalu dalam kondisi siap digunakan. Dengan adanya pengawasan yang terstruktur, potensi gangguan terhadap aktivitas penumpang dapat diidentifikasi lebih awal dan segera ditindaklanjuti.

Berdasarkan keseluruhan teori dan regulasi yang telah diuraikan, dapat disimpulkan bahwa monitoring ketersediaan fasilitas terminal memiliki dasar hukum yang jelas dan peran yang signifikan dalam mendukung pelayanan penumpang. Oleh karena itu, penelitian mengenai monitoring fasilitas di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya menjadi relevan untuk dikaji dalam kerangka peningkatan kualitas pelayanan bandar udara.

3.4 Permasalahan

Berdasarkan hasil observasi selama pelaksanaan OJT pada unit Terminal Inspection di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya, ditemukan fenomena di mana pada waktu-waktu tertentu terdapat penumpang yang memilih duduk di lantai pada area ruang tunggu maupun selasar penghubung antar ruang tunggu dan menuju area tenant.

Kondisi tersebut terjadi bukan karena keterbatasan jumlah kursi, melainkan meskipun kursi masih tersedia dan dalam keadaan kosong, sebagian penumpang tetap memilih duduk di lantai. Fenomena ini menimbulkan beberapa dampak, antara lain terganggunya kelancaran arus pergerakan penumpang di selasar, berkurangnya kenyamanan pengguna jasa lain, serta menurunnya estetika dan citra pelayanan terminal. Selain itu, dari aspek keselamatan, kondisi tersebut berpotensi

menimbulkan risiko tersandung atau terhambatnya jalur evakuasi apabila terjadi keadaan darurat.

Permasalahan ini menunjukkan bahwa ketersediaan fasilitas secara kuantitatif belum tentu menjamin pemanfaatan fasilitas secara optimal oleh penumpang. Oleh karena itu, perlu dilakukan analisis mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku penumpang dalam menggunakan fasilitas ruang tunggu, serta bagaimana pelaksanaan monitoring oleh unit Terminal Inspection dalam mengendalikan kondisi tersebut.

Berdasarkan uraian tersebut, maka rumusan permasalahan dalam penelitian ini dapat dijabarkan sebagai berikut:

1. Mengapa penumpang memilih duduk di lantai meskipun kursi ruang tunggu masih tersedia?
2. Bagaimana pelaksanaan monitoring oleh unit Terminal Inspection terhadap penggunaan fasilitas ruang tunggu oleh penumpang?
3. Apakah tata letak kursi, kenyamanan fasilitas, atau faktor perilaku penumpang mempengaruhi tingkat penggunaan tempat duduk yang tersedia?
4. Upaya apa yang dapat dilakukan untuk meningkatkan pemanfaatan fasilitas ruang tunggu sehingga tidak mengganggu arus pergerakan dan ketertiban di area terminal?

3.5 Penyelesaian Masalah

No	Permasalahan	Dampak Operasional	Upaya Penyelesaian
1	Penumpang duduk di lantai meskipun kursi tersedia	Mengganggu estetika terminal dan citra pelayanan	Memberikan teguran dan imbauan secara persuasif kepada penumpang agar menggunakan kursi yang tersedia
2	Penumpang duduk di selasar penghubung antar ruang tunggu	Menghambat arus pergerakan penumpang dan berpotensi menimbulkan risiko	Memberikan imbauan persuasif secara langsung oleh petugas Terminal Inspection

		keselamatan	
3	Penumpang memilih duduk di lantai karena dekat dengan colokan atau titik tertentu	Pemanfaatan kursi tidak optimal	Penambahan atau pemerataan fasilitas pendukung seperti colokan listrik di area kursi
4	Kurangnya kesadaran penumpang terhadap ketertiban penggunaan ruang publik	Menurunkan kenyamanan pengguna jasa lainnya	Pemasangan signage atau pemberitahuan agar tidak duduk di lantai pada area sirkulasi
5	Monitoring belum fokus pada perilaku penggunaan fasilitas	Pengawasan hanya berorientasi pada kondisi fisik fasilitas	Penambahan indikator pengawasan terkait pemanfaatan fasilitas dalam checklist Terminal Inspection

BAB 4

KESIMPULAN DAN SARAN

4.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil pengamatan dan pembahasan yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa ketersediaan fasilitas ruang tunggu di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya secara umum telah mencukupi baik dari segi jumlah maupun kelayakan fungsi. Kursi yang tersedia masih dalam kondisi layak dan tidak menunjukkan adanya kekurangan kapasitas yang signifikan. Namun demikian, ditemukan fenomena penumpang yang memilih duduk di lantai pada area selasar dan ruang tunggu, meskipun kursi dalam keadaan kosong. Hal ini menunjukkan bahwa permasalahan yang terjadi bukan terletak pada aspek kuantitatif fasilitas, melainkan pada aspek perilaku pengguna jasa serta kurang optimalnya pengendalian terhadap pemanfaatan ruang.

Kondisi tersebut berdampak pada terganggunya kelancaran arus pergerakan penumpang, khususnya pada area yang seharusnya difungsikan sebagai jalur sirkulasi, serta berpotensi menurunkan tingkat kenyamanan dan estetika terminal secara keseluruhan. Dari sisi pelaksanaan tugas, monitoring yang dilakukan selama ini masih berfokus pada pemeriksaan kondisi fisik fasilitas, sehingga diperlukan penguatan dalam aspek pengawasan terhadap pola penggunaan fasilitas. Oleh karena itu, monitoring ketersediaan fasilitas perlu dilaksanakan secara lebih komprehensif, tidak hanya memastikan fasilitas tersedia dan berfungsi, tetapi juga memastikan penggunaannya sesuai dengan peruntukan ruang. Upaya penanganan yang dapat dilakukan antara lain melalui pemberian teguran dan imbauan secara persuasif kepada penumpang, peningkatan pengawasan pada area sirkulasi, serta evaluasi indikator pengawasan dalam kegiatan inspeksi terminal, sehingga ketertiban, kenyamanan, dan standar pelayanan kebandarudaraan tetap terjaga secara berkelanjutan.

4.2 Saran

Berdasarkan hasil pelaksanaan OJT di Bandar Udara Internasional Juanda, kegiatan monitoring yang dilakukan oleh unit Terminal Inspection pada dasarnya

telah berjalan dengan baik, termasuk dalam pengecekan kondisi fasilitas, koordinasi dengan unit terkait, serta pencatatan hasil monitoring. Namun demikian, masih ditemukan kondisi dimana penumpang memanfaatkan area terminal tidak sesuai dengan peruntukannya, seperti duduk di area selasar atau lantai meskipun kursi masih tersedia. Hal ini menunjukkan bahwa permasalahan tidak hanya berkaitan dengan ketersediaan fasilitas, tetapi juga dengan perilaku penggunaan ruang oleh penumpang.

Oleh karena itu, hasil monitoring yang telah dilakukan perlu dimanfaatkan secara lebih optimal melalui analisis pola penggunaan ruang oleh penumpang pada area tertentu yang sering digunakan tidak sesuai fungsinya. Hasil analisis tersebut dapat menjadi dasar dalam penataan ulang fasilitas terminal, seperti penyesuaian posisi kursi, penambahan fasilitas pendukung seperti colokan listrik pada area ruang tunggu, serta pemasangan signage atau himbauan yang lebih informatif agar penumpang menggunakan fasilitas sesuai dengan peruntukannya.

Sebagai langkah pengembangan yang lebih inovatif, pengelola bandar udara juga dapat mempertimbangkan pendekatan berbasis behavioral management, misalnya melalui desain tata ruang terminal yang secara tidak langsung mengarahkan penumpang untuk menggunakan area ruang tunggu secara optimal. Selain itu, dapat pula dikembangkan sistem monitoring berbasis data sederhana, seperti pemetaan area dengan tingkat pemanfaatan fasilitas yang tinggi maupun rendah sebagai bahan evaluasi operasional. Dengan pendekatan tersebut, kegiatan monitoring tidak hanya berfungsi sebagai kegiatan pengawasan rutin, tetapi juga sebagai dasar pengambilan keputusan strategis dalam meningkatkan kualitas pelayanan terminal.

DAFTAR PUSTAKA

Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya. Profil Lokasi, Sejarah, dan Data Umum Operasional.

InJourney (PT Angkasa Pura Indonesia). Sejarah Singkat, Visi, dan Misi Subholding Sektor Jasa Kebandarudaraan.

InJourney Aviation Services. Lingkup Pelayanan Ground Handling, Cargo & Logistics, Hospitality, serta Operation Support.

International Civil Aviation Organization (ICAO). *Annex 14 Aerodromes* mengenai standar fasilitas keselamatan operasi penerbangan dan pelayanan penumpang.

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 21 Tahun 2015 tentang Pedoman Teknis Operasional Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139–11 (*Advisory Circular CASR Part 139–11*) mengenai Lisensi Personel Bandar Udara.

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 205 Tahun 2016 tentang Penataan Area Komersial pada Terminal Penumpang Bandar Udara.

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 362 Tahun 2019 tentang *Manual of Standard CASR Part 139 Volume I* Bandar Udara.

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor KP 635 Tahun 2015 tentang Standar Peralatan Penunjang Pelayanan Darat dan Kendaraan Operasional di Sisi Udara.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 22 Tahun 2005 tentang Pemberlakuan SNI 03-7094-2005 tentang Rambu-Rambu di Terminal Bandar Udara sebagai Standar Wajib.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 48 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Bandar Udara Umum.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 178 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Pengguna Jasa Bandar Udara.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 37 Tahun 2021 tentang Personel Bandar Udara.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 38 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Udara.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2011 tentang Standar Pelayanan Minimum Bandar Udara.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2023 tentang Pelayanan Jasa Kebandarudaraan di Bandar Udara.

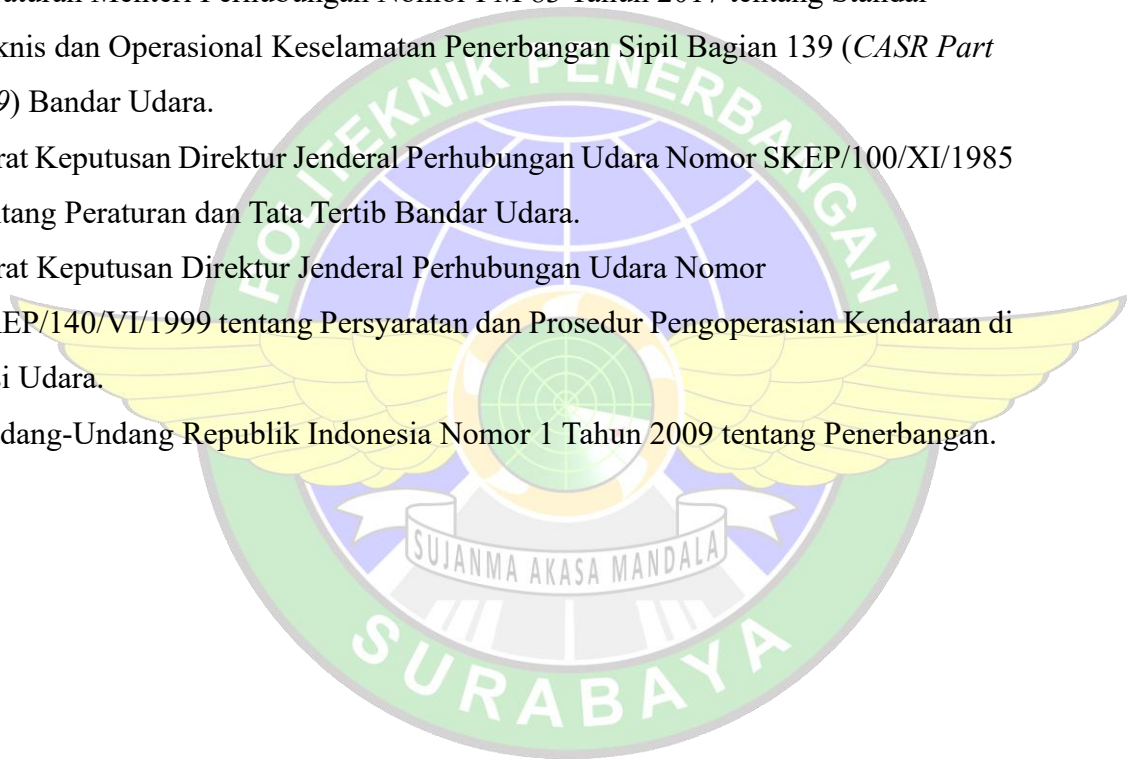
Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 55 Tahun 2023 tentang Tataan Kebandarudaraan Nasional.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 83 Tahun 2017 tentang Standar Teknis dan Operasional Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 (*CASR Part 139*) Bandar Udara.

Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/100/XI/1985 tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara.

Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/140/VI/1999 tentang Persyaratan dan Prosedur Pengoperasian Kendaraan di Sisi Udara.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.



LAMPIRAN



Gambar 9 Monitoring Termometer area koridor Terminal 1



Gambar 10 Monitoring Area Garbarata Terminal 1



Gambar 11 Monitoring Travalator area koridor Terminal 1



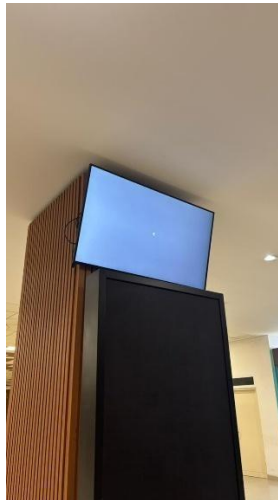
Gambar 12 Monitoring area ruang tunggu Terminal 1



Gambar 13 Monitoring Termometer area ruang tunggu Terminal 1



Gambar 14 Monitoring kebocoran saat hujan di area koridor Terminal 1



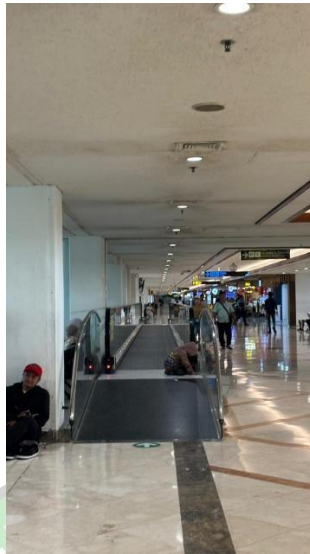
Gambar 15 Monitoring FIDS area check-in counter Terminal 1



Gambar 16 Monitoring AC area garbarata Terminal 1



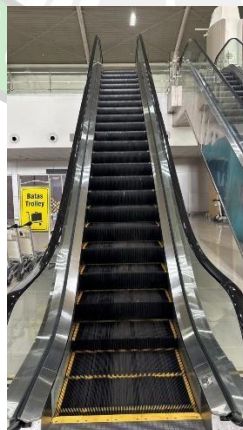
Gambar 17 Monitoring Maintance Lift Terminal 1



Gambar 18 Monitoring Travalator area selasar ruang tunggu Terminal 1



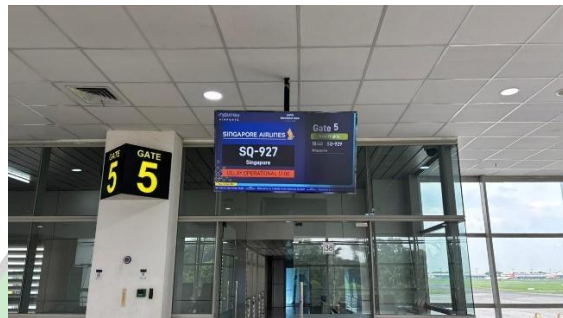
Gambar 19 Monitoring Flight Delay Terminal 2



Gambar 20 Monitoring Eskalator area check-in counter Terminal 2



Gambar 21 Monitoring area security check point Terminal 2



Gambar 22 Monitoring FIDS area ruang tunggu Terminal 2



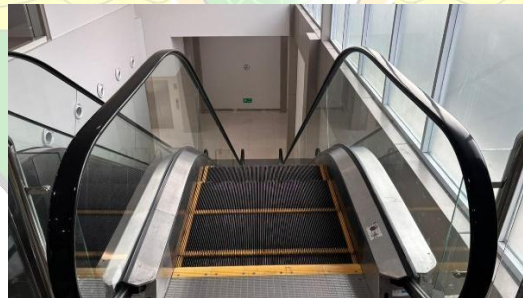
Gambar 23 Monitoring proyek tenant Terminal 2



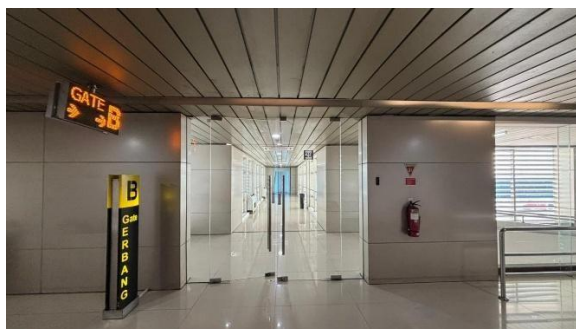
Gambar 24 Monitoring area check-in counter Terminal 2



Gambar 25 Monitoring area ruang tunggu Terminal 2



Gambar 26 Monitoring Ekskalator area kedatangan Terminal 2



Gambar 27 Monitoring area garbarata Terminal 2



Gambar 28 Monitor area koridor Terminal 2



Gambar 29 Monitor keberangkatan haji Terminal 2



Gambar 30 Monitoring area kedatangan Terminal 2



Gambar 31 Monitoring area pengambilan bagasi Terminal 2



Gambar 32 Monitoring proyek tenant blue sky Terminal 2



Gambar 33 Rombongan penumpang yang tidur dan duduk di lantai

