

**ANALISIS KEBIJAKAN PIHAK BANDARA TERHADAP
KEPATUHAN SLOT TIME MASKAPAI DI BANDAR UDARA
INTERNASIONAL JUANDA SURABAYA
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 15 Desember 2025 – 27 Febuari 2026**



Disusun Oleh:

MUHAMMAD RAMADHAN ABYANTARA SOEPRAPTO
NIT. 30623042

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

**ANALISIS KEBIJAKAN PIHAK BANDARA TERHADAP
KEPATUHAN SLOT TIME MASKAPAI DI BANDAR UDARA
INTERNASIONAL JUANDA SURABAYA
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)
Tanggal 15 Desember 2025 – 27 Febuari 2026**



Disusun Oleh:

MUHAMMAD RAMADHAN ABYANTARA SOEPRAPTO
NIT. 30623042

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

LEMBAR PERSETUJUAN

**ANALISIS KEBIJAKAN PIHAK BANDARA TERHADAP KEPATUHAN
SLOT TIME MASKAPAI DI BANDAR UDARA INTERNASIONAL
JUANDA SURABAYA
LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)**

Oleh:

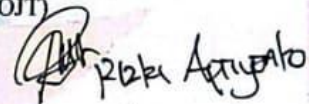
**MUHAMMAD RAMADHAN ABYANTARA SOEPRAPTO
NIT.30623042**

Program Studi D-III Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan
Surabaya

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

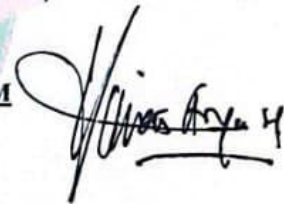
Supervisor

**RIZKI APRIYANTO
NIP. 20241726**



Dosen Pembimbing On The
Job Training

**Dr. DIMAS ARYA
SOEADYFA FRIDYATAMA, S.E., M.M
NIP. 19890106 200912 1002**



Disetujui oleh:

Mengetahui

**PGS AIRPORT OPERATION AND SERVICE DIVISION HEAD
PIMPINAN INSTANSI LOKASI OJT**



**ASWIN ANZHARI PERDANA PUTRA
NIP.20241732**

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 24 bulan Febuari tahun 2026 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On The Job Training*

Tim penguji

Ketua

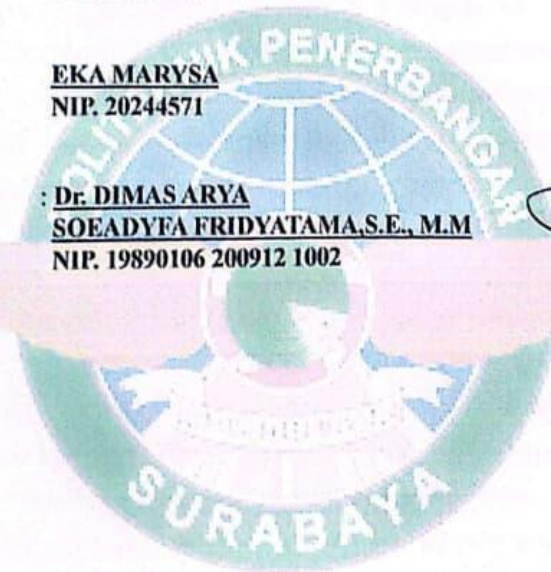
ASWIN ANZHARI PERDANA PUTRA
NIP. 20241732

Sekretaris

EKA MARYSA
NIP. 20244571

Anggota

: Dr. DIMAS ARYA
SOEADYFA FRIDYATAMA, S.E., M.M
NIP. 19890106 200912 1002



KATA PENGANTAR

Puji syukur ke hadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat, taufik, dan hidayah-Nya. Tidak lupa sholawat serta salam penulis panjatkan kepada junjungan kita Nabi Muhammad SAW, sehingga penulis dapat menyelesaikan Laporan *On The Job Training* (OJT) di PT Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya dengan tepat waktu dan lancar tanpa suatu halangan apa pun. Laporan ini disusun sebagai gambaran sekaligus bentuk tanggung jawab atas pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) ke-I Program Studi Manajemen Transportasi Udara Angkatan IX B. Laporan ini mencakup catatan kegiatan penulis selama melaksanakan *On The Job Training* yang berisi informasi mengenai fasilitas, unit kerja, serta pelayanan yang tersedia di PT Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya.

On The Job Training (OJT) merupakan latihan kerja lapangan yang wajib ditempuh oleh taruna dan taruni D-III Manajemen Transportasi Udara Angkatan IX Politeknik Penerbangan Surabaya pada instansi atau perusahaan yang telah ditentukan. *On The Job Training* (OJT) atau Latihan Kerja Lapangan merupakan salah satu bentuk penerapan ilmu teori dan praktik yang telah diperoleh oleh taruna D-III Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya selama lima semester. Sasaran praktik kerja taruna Manajemen Transportasi Udara mencakup ruang lingkup unit operasional kebandarudaraan yang berada di bawah pengelolaan PT Angkasa Pura I (Persero).

Selama pelaksanaan *On The Job Training* (OJT), penulis memperoleh kesempatan untuk mempelajari ilmu serta pengalaman kerja yang belum pernah diperoleh selama kegiatan perkuliahan di kampus. Diharapkan setelah mengikuti kegiatan *On The Job Training* (OJT) ini, penulis mampu mengembangkan daya berpikir, memahami, serta menerapkan praktik kerja di lapangan secara profesional sesuai dengan peraturan, ketentuan, dan prosedur yang berlaku. Adapun manfaat yang penulis peroleh dari bimbingan dan pengarahan selama pelaksanaan serta penyusunan laporan *On The Job Training* ini diharapkan dapat menjadi pelajaran

dan bekal berharga dalam dunia kerja serta acuan dalam proses pembelajaran ke depannya.

Tidak lupa penulis ucapkan terimakasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam pelaksanaan *On The Job Training* dan juga proses penyusunan Laporan *On The Job Training* ini, antara lain:

1. Tuhan Yang Maha Esa
2. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E.,M.T., selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
3. Laksamana Pertama (TNI) Muhammad Tohir, General Manager PT. Angkasa Pura Indonesia Bandara Internasional Juanda Surabaya, beserta seluruh tim, yang telah memberikan kesempatan emas untuk mengikuti OJT di lingkungan yang begitu dinamis.
4. Bapak Aswin Anzhari Perdana Putra sebagai Supervisor OJT, yang memberikan bimbingan dan arahan praktis.
5. Mbak Eka Marsya selaku pembimbing *On The Job Training*.
6. Segenap staf dan karyawan Injourney Airport cabang Bandara Internasional Juanda Surabaya, yang memberikan kerjasama dan pengalaman berharga selama masa OJT.
7. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.T. selaku Ketua Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Udara di Politeknik Penerbangan Surabaya
8. Bapak Dr. Dimas Arya Soeadyfa Fridyatama, S.E., M.M selaku dosen pembimbing *On The Job Training*.
9. Mas Rizki Apriyanto selaku supervisor *On The Job Training* (OJT) *Apron Movement Control* (AMC)
10. Kedua orang tua dan keluarga yang telah memberikan doa dan dukungan kepada penulis
11. Seluruh Staff, Senior dan Karyawan di Unit *Apron Movement Control* (AMC)
12. Mas Galih selaku senior saya yang telah banyak membantu, memberikan arahan, dan berbagai pengalaman berharga selama kegiatan berlangsung.
13. Seluruh dosen dan staff civitas akademika Program Studi Manajemen Transportasi Udara.
14. Rekan-rekan *On The Job Training* dan rekan-rekan *course* MTU IX Bravo yang senantiasa mendukung dan bekerjasama.
15. Semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu penulisan laporan *On The Job Training*.

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 PT Jasa Angkasa Semesta Bandar Udara Internasional Surabaya selanjutnya.

Surabaya, 08 Oktober 2025

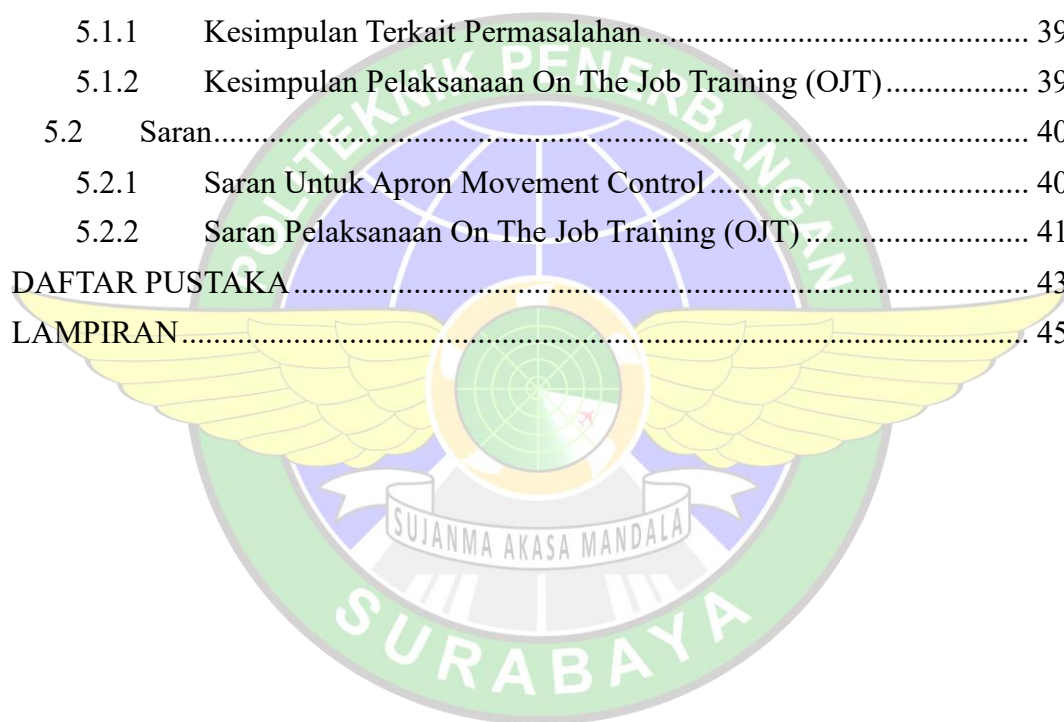
Penulis



DAFTAR ISI

ANALISIS KEBIJAKAN PIHAK BANDARA TERHADAP KEPATUHAN SLOT TIME MASKAPAI DI BANDAR UDARA JUANDA SURABAYA LAPORAN <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT)	0
ANALISIS KEBIJAKAN PIHAK BANDARA TERHADAP KEPATUHAN SLOT TIME MASKAPAI DI BANDAR UDARA JUANDA SURABAYA LAPORAN <i>ON THE JOB TRAINING</i> (OJT)	1
LEMBAR PERSETUJUAN.....	2
LEMBAR PENGESAHAN	3
KATA PENGANTAR.....	4
DAFTAR ISI	7
DAFTAR GAMBAR	9
DAFTAR TABEL.....	10
DAFTAR LAMPIRAN	11
BAB I PENDAHULUAN.....	12
1.1 Latar Belakang	12
1.2 Maksud dan Manfaat Kegiatan <i>On The Job Training</i> (OJT)	14
1.2.1 Maksud Kegiatan <i>On The Job Training</i> (OJT)	14
1.2.2 Manfaat Kegiatan <i>On the Job Training</i> (OJT)	14
BAB II PROFIL LOKASI OJT.....	16
2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Juanda Surabaya	16
2.1.1 Sejarah Singkat PT Angkasa Pura Indonesia	19
2.2 Data Umum	22
2.2.1 Penjelasan Logo PT Angkasa Pura Indonesia	22
2.2.2 Visi, Misi, dan Nilai PT Angkasa Pura Indonesia	24
2.2.3 Profil Perusahaan	25
2.2.4 Struktur Organisasi Perusahaan	25
BAB III TINJAUAN TEORI	27
3.1 Analisis.....	27
3.2 Kebijakan	28
3.3 Bandar Udara	29
3.4 Slot Time	30

BAB IV PELAKSANAAN OJT	31
4.1 Lingkup Pelaksanaan On The Job Training (OJT).....	31
4.1.1 <i>Airport Operation Control Center</i> (AOCC).....	31
4.1.2 <i>Aviobridge Operator</i> (AO).....	32
4.1.3 Marshaller	33
4.2 Jadwal Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT).....	34
4.3 Permasalahan.....	35
4.4 Penyelesaian.....	38
BAB V PENUTUP.....	39
5.1 Kesimpulan	39
5.1.1 Kesimpulan Terkait Permasalahan	39
5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan On The Job Training (OJT).....	39
5.2 Saran.....	40
5.2.1 Saran Untuk Apron Movement Control	40
5.2.2 Saran Pelaksanaan On The Job Training (OJT)	41
DAFTAR PUSTAKA	43
LAMPIRAN.....	45



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Ir Djuanda Kartawijaya	16
Gambar 2. 2 Terminal 1 Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya	18
Gambar 2. 3 Terminal 2 Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya	19
Gambar 2. 4 Logo Pt Angkasa Pura Sebelum Perubahan	22
Gambar 2. 5 Logo Pt Angkasa Pura Sesudah Perubahan.....	23
Gambar 2. 6 Logo Injourney Airports.....	24
Gambar 2. 7 Struktur Organisasi Airport Operation Airside Departement Bandar Udara Juanda Surabaya.....	26
 Gambar 4. 1 Monitoring Pergerakan Pesawat Melalui AOCC	32
Gambar 4. 2 Pengoprasian Aviobridge Docking Undocking Pesawat.....	33
Gambar 4. 3 Proses Pemanduan Parkir Pesawat atau Marshaller.....	34
Gambar 4. 4 Jadwal Pelaksanaan OJT Bulan Desember 2025	34
Gambar 4. 5 Jadwal Pelaksanaan OJT Bulan Januari 2026	35
Gambar 4. 6 Data Slot Time.....	37



DAFTAR TABEL

TABEL 2. 1 Profil Perusahaan 25

TABEL 4. 1 Jawal Pelaksanaan OJT..... 35



DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN 1 Kegiatan Berada di Lapangan	45
LAMPIRAN 2 Kegiatan di Dalam Kantor.....	46
LAMPIRAN 3 Jadwal Pelaksanaan OJT	46
LAMPIRAN 4 Tempat Kantor di AMC	47



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya memiliki peran penting sebagai salah satu bandara dengan tingkat pergerakan penerbangan yang tinggi di Indonesia, khususnya di wilayah Jawa Timur. Aktivitas penerbangan yang padat menuntut sistem pengelolaan operasional bandara yang efektif dan terintegrasi agar seluruh kegiatan penerbangan dapat berjalan dengan tertib, aman, dan efisien. Salah satu unsur krusial dalam pengelolaan operasional tersebut adalah pengaturan *slot time*, yaitu penetapan waktu kedatangan dan keberangkatan pesawat udara bagi setiap maskapai penerbangan.

Penerapan *slot time* bertujuan untuk mengoptimalkan pemanfaatan fasilitas bandara serta menjaga kelancaran lalu lintas penerbangan. Namun demikian, dalam pelaksanaannya masih dijumpai ketidaksesuaian antara *slot time* yang telah ditetapkan dengan realisasi operasi penerbangan maskapai. Ketidakpatuhan terhadap slot time berpotensi menimbulkan keterlambatan penerbangan, peningkatan kepadatan di sisi udara, terganggunya jadwal penerbangan lain, serta penurunan kualitas pelayanan kepada pengguna jasa bandara.

Dalam hal ini, pihak bandara sebagai pengelola memiliki tanggung jawab untuk menetapkan kebijakan, melakukan pengawasan, serta mengendalikan pelaksanaan *slot time* agar dapat dipatuhi oleh seluruh maskapai. Kebijakan tersebut meliputi mekanisme pengajuan dan persetujuan *slot*, pemantauan operasional penerbangan, koordinasi dengan maskapai dan instansi terkait, serta penerapan sanksi atau tindakan evaluatif terhadap pelanggaran yang terjadi. Tingkat keberhasilan kebijakan yang diterapkan sangat berpengaruh terhadap disiplin dan kepatuhan maskapai dalam menjalankan operasional penerbangan sesuai ketentuan slot time sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomer PM 89 Tahun 2015, penanganan keterlambatan penerbangan (*Delay Management*) pada

badan usaha angkutan udara niaga berjadwal di Indonesia.(Menteri Perhubungan 2015)

Berdasarkan kondisi tersebut, diperlukan suatu kajian mengenai kebijakan pihak bandara terhadap kepatuhan slot time maskapai di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya. Kajian ini diharapkan mampu memberikan gambaran mengenai efektivitas kebijakan yang diterapkan, mengidentifikasi hambatan yang dihadapi dalam implementasinya, serta merumuskan rekomendasi yang dapat mendukung peningkatan ketertiban operasional, kelancaran penerbangan, dan mutu pelayanan kebandarudaraan.

Dalam kegiatan *On The Job Training* (OJT), penulis memperoleh kesempatan untuk melaksanakannya di PT Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya, khususnya pada unit *Airport Movement Control* (AMC). Pelaksanaan *On The Job Training* ini berlangsung selama dua bulan dan dilaksanakan pada satu unit kerja, yaitu AMC, yang memiliki peran dalam pengawasan pergerakan pesawat udara serta kendaraan operasional di sisi udara. Selama menjalani *On The Job Training* di PT Angkasa Pura I (Persero), penulis memperoleh berbagai pengetahuan dan pengalaman secara langsung melalui kegiatan praktik di lapangan. Pengetahuan tersebut diperoleh dari hasil pengamatan sekaligus keterlibatan langsung dalam kegiatan operasional di unit AMC.

Selain memperoleh pengalaman dan pengetahuan, penulis juga menemukan beberapa kendala yang terjadi selama pelaksanaan kegiatan di lapangan. Oleh karena itu, melalui penyusunan laporan *On The Job Training* ini, diharapkan dapat memberikan masukan berupa solusi yang efektif dan efisien, serta turut mendukung upaya peningkatan kualitas pelayanan dan kinerja operasional di PT Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya.

1.2 Maksud dan Manfaat Kegiatan *On The Job Training* (OJT)

1.2.1 Maksud Kegiatan *On The Job Training* (OJT)

Adapun maksud dari kegiatan *On The Job Training* (OJT) adalah sebagai berikut:

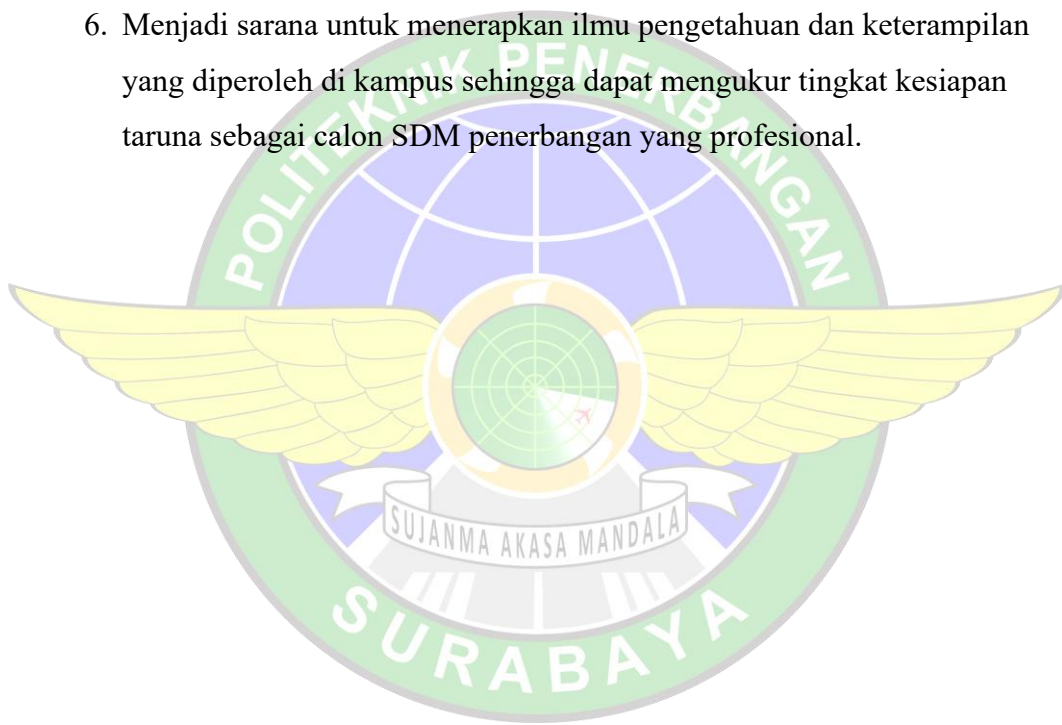
- 1) Agar taruna *On the Job Training* (OJT) mengetahui keadaan sesungguhnya di lapangan berkaitan dengan operasional dan struktur organisasi, serta lingkungan sosial dari suatu bandar udara tempat pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) tersebut.
- 2) Mengetahui apa saja peran dan fungsi kerja dari unit dan fasilitas yang terdapat di *Apron Movement Control* (AMC) lokasi *On The Job Training* terutama berhubungan dengan Pengawasan Pergerakan Pesawat Udara, Pengendalian FOD (*Foreign Object Debris*), Pengawasan *Slot Time* dan Ketepatan Operasional, Juru Parkir Pesawat Udara (Marshaller).
- 3) Taruna dapat memahami dan mengetahui masalah-masalah apa saja yang dihadapi oleh unit Manajemen Transportasi Udara di dunia kerja dan juga cara untuk mengatasi masalah tersebut.
- 4) Dapat bekerja sama dan koordinasi dengan unit-unit lain yang berkaitan dengan operasional penerbangan dengan baik dan benar. Sehingga tercipta suasana kerjasama dan pribadi yang disiplin dengan tanggung jawab yang tinggi.

1.2.2 Manfaat Kegiatan *On the Job Training* (OJT)

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

1. Mengetahui dan memahami gambaran nyata mengenai kegiatan operasional di dunia kerja taruna memiliki persiapan awal sebelum memasuki lingkungan kerja setelah lulus.
2. Mempraktikkan secara langsung penggunaan fasilitas, teknologi, serta prosedur terapan di lokasi OJT sesuai dengan kompetensi yang telah dipelajari selama perkuliahan.

3. Melatih kemampuan beradaptasi serta menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja profesional melalui interaksi langsung dengan personel industri penerbangan.
4. Menambah pengalaman dalam memahami dan penyelesaian permasalahan yang terjadi di dunia kerja sebagai bentuk pengembangan kompetensi dalam pengambilan keputusan.
5. Meningkatkan kemampuan soft skill seperti komunikasi, kedisiplinan, kerja sama tim, dan tanggung jawab yang sangat dibutuhkan dalam industri penerbangan.
6. Menjadi sarana untuk menerapkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh di kampus sehingga dapat mengukur tingkat kesiapan taruna sebagai calon SDM penerbangan yang profesional.



BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat Bandar Udara Juanda Surabaya

Surabaya adalah sebuah kota yang terletak di Pulau Jawa bagian timur dan berhadapan langsung dengan Selat Madura serta Laut Jawa. Surabaya merupakan kota terbesar kedua di Indonesia dibawah Jakarta. Dengan meningkatnya mobilitas masyarakat di Surabaya dan sekitarnya tentunya harus didukung dengan fasilitas dan sarana transportasi. Salah satunya yaitu transportasi udara, Bandara Udara Internasional Juanda adalah bandar udara yang terletak di Kecamatan Sedati, Kabupaten Sidoarjo, 20 km sebelah selatan Kota Surabaya. Bandar udara ini di ambil dari salah satu nama pahlawan nasional Republik Indonesia (RI) yaitu Ir. Djuanda Kartawidjaja, Wakil Perdana Menteri (Waperdam) terakhir Indonesia yang telah menyarankan pembangunan bandar udara ini.



Gambar 2. 1 Ir Djuanda Kartawidjaya

Gagasan pembangunan sebuah pangkalan udara baru berstandar internasional telah dirintis sejak berdirinya Biro Penerbangan Angkatan Laut Republik Indonesia pada tahun 1956. Namun, realisasi pembangunan tersebut sangat dipengaruhi oleh dinamika politik nasional pada masa itu, khususnya agenda perjuangan pembebasan Irian Barat. Beberapa lokasi sempat dipertimbangkan sebagai tempat pembangunan pangkalan udara, yaitu Gresik, Bangil di Kabupaten Pasuruan, dan Sedati di Kabupaten Sidoarjo.

Lokasi Sedati akhirnya dipilih karena letaknya yang strategis dan berdekatan dengan Kota Surabaya, serta memiliki kondisi lahan yang luas dan relatif datar sehingga memungkinkan pembangunan pangkalan udara Angkatan Laut berskala besar dan berpotensi untuk dikembangkan di masa mendatang.

Proyek pembangunan pangkalan udara tersebut kemudian dikenal dengan nama “Proyek Waru” dan menjadi proyek pembangunan lapangan terbang pertama yang dilaksanakan setelah Indonesia merdeka. Proyek ini bertujuan untuk menggantikan pangkalan udara peninggalan Belanda di Morokrembangan yang berada di sekitar Pelabuhan Tanjung Perak, mengingat lokasinya telah berada di kawasan permukiman padat dan tidak lagi memungkinkan untuk dikembangkan. Pelaksanaan Proyek Waru melibatkan tiga pihak utama, yaitu tim pengawas sebagai perwakilan pemerintah, *Compagnie d’Ingenieurs et Techniciens* sebagai konsultan perencanaan, serta *Société de Construction des Batignolles* sebagai kontraktor pelaksana. Kedua perusahaan tersebut berasal dari Prancis dan berdasarkan kontrak yang disepakati, pembangunan proyek ditargetkan selesai dalam jangka waktu empat tahun, yaitu dari tahun 1960 hingga 1964.

Pembangunan pangkalan udara ini dinyatakan selesai dan siap digunakan pada tanggal 22 September 1963. Sehari setelahnya, dilakukan uji coba pendaratan perdana melalui satu sortie penerbangan yang terdiri atas empat pesawat *Fairey Gannet* milik Angkatan Laut Republik Indonesia di bawah pimpinan Mayor AL (Pnb) Kunto Wibisono. Selama proses pembangunan berlangsung, proyek sempat menghadapi kendala keuangan yang menyebabkan pihak kontraktor mengancam untuk menghentikan pekerjaannya. Permasalahan tersebut kemudian ditangani oleh Presiden Soekarno yang memberikan mandat kepada Wakil Perdana Menteri I Ir. Djuanda untuk menyelesaikan persoalan tersebut hingga proyek dapat diselesaikan sesuai rencana.

Sebagai bagian dari upaya penyelesaian proyek, pada tanggal 15 Oktober 1963 Ir. Djuanda melakukan pendaratan di landasan pacu dengan menggunakan pesawat Convair 990 guna melakukan koordinasi terkait

pelaksanaan pembangunan. Setelah wafatnya Ir. Djuanda pada tanggal 7 November 1963, pemerintah memberikan penghormatan atas jasa beliau dengan menetapkan nama pangkalan udara tersebut sebagai Pangkalan Udara Angkatan Laut Djuanda.

Pangkalan udara ini secara resmi diresmikan oleh Presiden Soekarno pada tanggal 12 Agustus 1964. Dalam perkembangan selanjutnya, maskapai Garuda Indonesia Airways (GIA) menyampaikan keinginan untuk memindahkan sebagian operasional penerbangannya dari lapangan terbang Morokrembangan ke Djuanda. Namun, karena fasilitas awal pangkalan udara ini belum dirancang untuk melayani penerbangan sipil, otoritas pangkalan pada saat itu melakukan inisiatif renovasi fasilitas gudang guna menunjang kegiatan penerbangan komersial.



Gambar 2. 2 Terminal 1 Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya

13,6 Juta Penumpang. Terminal 2 mulai dibangun sejak tahun 2011 yang berada di terminal lama Bandar Udara Juanda. Terminal lama dibongkar dan dibangun terminal 2. Terminal ini dibangun untuk mengurangi kepadatan penumpang di terminal 1 yang sudah *overload* dan dipakai untuk semua keberangkatan Internasional, termasuk Umroh dan Haji. Terminal ini memiliki 9 *Gate* Keberangkatan. Setelah tertunda beberapa bulan, terminal ini dijadwalkan beroperasi tanggal 14 Februari 2014. Namun karena abu letusan Gunung Kelud, terminal ini ditunda operasinya hingga beberapa hari. Terminal ini dapat menampung 6 juta

penumpang pertahun. Terminal ini sempat ditutup untuk sementara waktu pada tahun 2020-2021 dikarenakan Pandemi COVID-19 yang melonjak tinggi, sehingga tidak melayani penerbangan internasional dan semua keberangkatan domestik Garuda Indonesia dan AirAsia yang awalnya berada di Terminal ini dipindahkan ke Terminal 1, namun pada akhir tahun 202,

Terminal ini beroperasi kembali untuk melayani penerbangan internasional.



Gambar 2. 3 Terminal 2 Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya

2.1.1 Sejarah Singkat PT Angkasa Pura Indonesia

Sejarah PT. AngkasaPura Indonesia atau dikenal juga dengan *Angkasa Pura Airports* sebagai pelopor perusahaan kebandarudaraan secara komersial di Indonesia bermula sejak tahun 1962. Ketika itu Presiden RI Soekarno baru kembali dari Amerika Serikat. Beliau menegaskan keinginannya kepada Menteri Perhubungan dan Menteri Pekerjaan Umum agar lapangan terbang di Indonesia dapat setara dengan lapangan terbang di negara maju. Tanggal 15 November 1962 terbit Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 33 Tahun 1962 tentang Pendirian Perusahaan Negara (PN) Angkasa Pura Kemayoran.(Rohimah 2013). Tugas pokoknya adalah untuk mengelola Pelabuhan Udara Kemayoran di Jakarta yang saat itu merupakan satu satunya bandar udara internasional. Setelah melalui masa transisi selama dua tahun, terhitung sejak 20 Februari 1964 PN Angkasa Pura Kemayoran resmi

mengambil alih secara penuh aset dan operasional Pelabuhan Udara Kemayoran Jakarta dari Pemerintah RI. Tanggal 20 Februari 1964 ditetapkan sebagai hari jadi perusahaan. Pada tanggal 17 Mei 1965, berdasarkan PP Nomor 21 tahun 1965 tentang Perubahan dan Tambahan PP Nomor 33 Tahun 1962, PN Angkasa Pura Kemayoran berubah nama menjadi PN Angkasa Pura dengan maksud untuk lebih membuka kemungkinan mengelola bandar udara lain di wilayah Indonesia.

Secara bertahap, pelabuhan Udara Ngurah Rai (Denpasar), pelabuhan udara Polonia (Medan), pelabuhan Udara Juanda (Surabaya), pelabuhan udara sepinggan (Balikpapan) dan pelabuhan udara Hasanuddin (Ujung pandang) berada dalam pengelolaan PN Angkasa Pura. Berdasarkan PP Nomor 37 tahun 1974, status badan hukum perusahaan diubah menjadi Perusahaan Umum (Perum). Dalam rangka pembagian wilayah pengelolaan bandar udara, berdasarkan PP Nomor 25 Tahun 1986 tanggal 19 Mei 1986, nama Perum Angkasa Pura diubah menjadi Perusahaan Umum Angkasa Pura I. Hal ini sejalan dengan dibentuknya Perum Angkasa Pura II yang sebelumnya bernama Perum Pelabuhan Udara Jakarta Cengkareng, secara khusus bertugas untuk mengelola Bandar Udara Soekarno-Hatta Jakarta. Kemudian, berdasarkan PP Nomor 5 Tahun 1992, bentuk Perum diubah menjadi Perseroan Terbatas (PT) yang sahamnya dimiliki sepenuhnya oleh Negara Republik Indonesia sehingga namanya menjadi PT Angkasa Pura I. Saat ini, Angkasa Pura *Airports* mengelola 15 (lima belas) bandar udara di Indonesia, yaitu:

1. Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai – Denpasar
2. Bandar Udara Juanda – Surabaya
3. Bandar Udara Sultan Hasanuddin – Makassar
4. Bandar Udara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan – Balikpapan
5. Bandar Udara Frans Kaisiepo – biak
6. Bandar Udara Sam Ratulangi – Manado
7. Bandar Udara Syamsudin Noor – Banjarmasin

8. Bandar Udara Jenderal Ahmad Yani – Semarang
9. Bandar Udara Adisujipto – Yogyakarta
10. Bandar Udara Adi Soemarmo – Surakarta
11. Bandar Udara Internasional Lombok – Lombok Tengah
12. Bandar Udara Pattimura – Ambon
13. Bandar Udara El Tari – Kupang
14. Bandar Udara Internasional Yogyakarta – Kulon Progo
15. Bandar Udara Sentani – Jayapura

Pada 9 September 2024 PT. Angkasa Pura 1 dan PT. Angkasa Pura 2 bergabung menjadi satu lembaga kebandarudaraan di Indonesia yaitu PT. Angkasa Pura Indonesia atau *InJourney Airports*. Menteri Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Erick Thohir meresmikan penggabungan dua perusahaan besar pengelola bandar udara di Indonesia, PT Angkasa Pura I (AP I) dan PT Angkasa Pura II (AP II). Penggabungan ini telah berjalan dengan lancar dan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dalam satu entitas yakni 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*, PT *Aviasi Pariwisata Indonesia (Persero)* atau *InJourney*. Penggabungan AP I dan AP II menjadi *InJourney Airports* sejalan dengan yang telah diungkapkan oleh Menteri BUMN, Erick Thohir bahwa kehadiran *InJourney Airports* sebagai *Subholding InJourney Group*, merupakan terobosan besar dalam sektor industri *aviasi* dan kebandarudaraan sebagai bentuk adaptif BUMN dalam menghadapi perubahan zaman. *InJourney Airports* akan mengelola 37 bandara komersial di Indonesia.

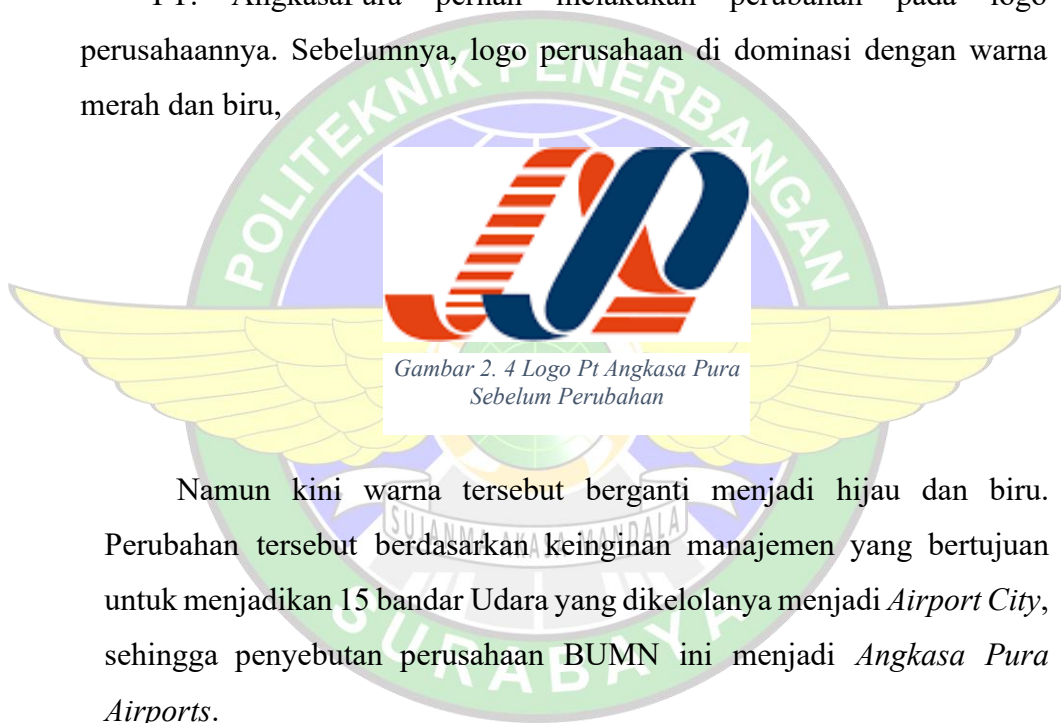
Transformasi di sektor pengelolaan bandara menjadi keharusan dalam mengoptimalkan tatanan kebandarudaraan nasional, potensi sektor ekonomi, pariwisata, hingga logistik Indonesia. Dengan adanya konsolidasi ini *InJourney Airports* dapat menangani lebih dari 170 juta penumpang per

tahun dan akan berada di urutan kelima perusahaan operator bandara terbesar di dunia. Dengan adanya penggabungan ini, bandara yang dikelola InJourney akan menjadi salah satu dari 5 operator bandar udara terbesar di dunia. Lebih lanjut, transformasi yang dilakukan dengan menghadirkan wajah baru bandara-bandara di Indonesia, di antaranya adalah beautifikasi terminal bandara.

2.2 Data Umum

2.2.1 Penjelasan Logo PT Angkasa Pura Indonesia

PT. AngkasaPura pernah melakukan perubahan pada logo perusahaannya. Sebelumnya, logo perusahaan di dominasi dengan warna merah dan biru,



Gambar 2. 4 Logo Pt Angkasa Pura
Sebelum Perubahan

Namun kini warna tersebut berganti menjadi hijau dan biru. Perubahan tersebut berdasarkan keinginan manajemen yang bertujuan untuk menjadikan 15 bandar Udara yang dikelolanya menjadi *Airport City*, sehingga penyebutan perusahaan BUMN ini menjadi *Angkasa Pura Airports*.

Perubahan identitas perusahaan merupakan upaya Angkasa Pura I untuk mengembangkan citra perusahaan ke arah yang lebih baik dan membawa hasil yang nyata bagi pencapaian visi, misi dan tujuan perusahaan.(Unique 2016).



Gambar 2. 5 Logo Pt Angkasa Pura Sesudah Perubahan

Tulisan “Angkasa Pura” berdampingan dengan tulisan “Airports” untuk memperjelas bisnis yang digeluti perusahaan. Logo perusahaan tampil dengan warna yang lebih cerah dan segar yaitu warna hijau memberi makna bagi bisnis yang membumi, berakar, tumbuh dan lestari. Sedangkan warna biru melambangkan langit atau angkasa. Kedua warna tersebut bersanding dengan simbol yang melambangkan “give and take” yang merupakan prinsip kemuliaan, pelayanan, profesionalisme dan kebersamaan “together stronger”. Simbol tersebut adalah “senyuman” yang melambangkan citra pelayanan yang ramah dan manusiawi sebagai kebanggaan perusahaan. Simbol tersebut juga melambangkan “interlocking” yang mencerminkan “safety and security concept” yang merupakan unsur terpenting di bandar udara. Penerapan simbol dengan sudut aerodinamis mencerminkan tekad dan semangat transformasi yang diupayakan demi kemajuan perusahaan. Pada tanggal 9 September 2024, Angkasa Pura I dan II sebelumnya dipisah berdasarkan wilayah yang dilayani resmi digabungkan menjadi PT. Angkasa Pura Indonesia atau *InJourney Airports* untuk mereformasi industri aviasi beserta pariwisata Indonesia dibawah In Journey.(Akhir and Fiqian 2022)



Gambar 2. 6 Logo Injourney Airports

2.2.2 Visi, Misi, dan Nilai PT Angkasa Pura Indonesia

1) Visi PT Angkasa Pura Indonesia

Menjadi penghubung dunia yang lebih dari sekadar operator bandar udara dengan keunggulan layanan yang menampilkan keramahtamahan khas Indonesia. (Haoxing and System n.d.)

2) Misi PT Angkasa Pura Indonesia

- Memberikan layanan berskala global dalam standar keselamatan, keamanan dan kenyamanan terbaik.
- Meningkatkan nilai pemangku kepentingan.
- Menjadi mitra pemerintah dan penggerak pertumbuhan ekonomi
- Meningkatkan daya saing perusahaan melalui kreativitas dan inovasi.
- Memberikan kinerja pelayanan bandar udara yang prima dalam memenuhi harapan stakeholder melalui pengelolaan sumber daya manusia yang unggul.
- Memberikan kontribusi positif pada kelestarian lingkungan

3) Nilai PT Angkasa Pura Indonesia

- Amanah, memegang teguh kepercayaan yang diberikan
- Kompeten, terus belajar dan mengembangkan kapabilitas
- Harmonis, saling peduli dan menghargai perbedaan
- Loyal, berdedikasi dan mengutamakan kepentingan bangsa dan negara.
- Adaptif, terus berinovasi dan antusias dalam menggerakkan ataupun menghadapi perubahan

- Kolaboratif, membangun kerja sama yang sinergis.

2.2.3 Profil Perusahaan

TABEL 2. 1 Profil Perusahaan

Data Umum Bandar Udara Internasional Juanda	
Nama Bandara	Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya
Alamat Kantor	Jalan Ir. H. Juanda Surabaya
Kode IATA	SUB
Kode ICAO	WARR
Kode Referensi Bandar Udara	IV E
Telepon/Fax	031-8667506
Letak	Kab. Sidoarjo , Prov. Jawa Timur
Rute Bandara	Domestik dan Internasional
Jam operasi	05.00 – 24.00 WIB (22.00- 07.00 UTC)
Kemampuan Landasan	PCR 890 F/D/X/U
Dimensi Landasan	3000 (P) m x 45 (L) m
Pelayanan Lalu Lintas Udara	ATC/ Aerodrome Control Tower 118,10 MHz, 118,30 MHz
ARFF Categories	Category 8
Aerodrome Reference Point	07° 22' 51"S, 112° 47' 11" E
Aerodrome reference Temperature	11 ft/ 32 °C
Arah dan jarak ke kota	Heading 160,74° dan berjarak ± 15 KM to Surabaya

2.2.4 Struktur Organisasi Perusahaan

Berikut ini merupakan struktur organisasi *Airport Operation Airside Departement* Bandara Internasional Juanda Surabaya.



Gambar 2. 7 Struktur Organisasi Airport Operation Airside Departement Bandar Udara Juanda Surabaya



BAB III

TINJAUAN TEORI

3.1 Analisis

Analisis merupakan suatu proses yang dilakukan secara sistematis untuk menelaah dan memahami suatu permasalahan secara mendalam guna memperoleh gambaran yang akurat mengenai kondisi yang sebenarnya. Proses analisis melibatkan kegiatan pengumpulan data, pengolahan informasi, serta penguraian fakta-fakta yang diperoleh dari hasil pengamatan langsung maupun data pendukung lainnya di lapangan. Dengan demikian, analisis menjadi dasar penting dalam memahami suatu permasalahan secara objektif dan terstruktur. (2023 2021).

Dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT), kegiatan analisis dilakukan berdasarkan pengalaman langsung penulis selama terlibat dalam aktivitas operasional di lingkungan kerja. Data yang digunakan dalam analisis diperoleh melalui observasi, pencatatan kegiatan, serta keterlibatan langsung dalam proses operasional yang berlangsung. Melalui pendekatan tersebut, penulis dapat memperoleh pemahaman yang lebih nyata mengenai kondisi operasional serta permasalahan yang terjadi di lapangan.

Dalam konteks kebandarudaraan, analisis pada kegiatan OJT digunakan untuk mengevaluasi pelaksanaan kebijakan operasional yang diterapkan oleh pihak bandara, khususnya yang berkaitan dengan pengaturan dan kepatuhan *slot time* penerbangan. Analisis ini bertujuan untuk menilai kesesuaian antara ketentuan yang telah ditetapkan dengan praktik operasional yang terjadi, sehingga potensi kendala, penyimpangan, maupun ketidaksesuaian dapat diidentifikasi secara lebih jelas.

Hasil analisis yang diperoleh selama pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) diharapkan dapat memberikan gambaran yang menyeluruh mengenai permasalahan operasional yang terjadi di lapangan. Temuan tersebut

selanjutnya menjadi dasar dalam penyusunan laporan OJT, sekaligus sebagai bahan pertimbangan dalam merumuskan rekomendasi dan solusi yang efektif dan efisien guna mendukung peningkatan kinerja operasional serta kualitas pelayanan di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya.

3.2 Kebijakan

Kebijakan publik dapat diartikan sebagai serangkaian keputusan atau pilihan tindakan yang ditetapkan oleh pemerintah atau otoritas terkait untuk mengatur pengelolaan serta pendistribusian sumber daya, baik sumber daya alam, finansial, maupun sumber daya manusia, demi kepentingan masyarakat luas. Kebijakan ini disusun sebagai upaya untuk memenuhi kebutuhan publik dan menciptakan keteraturan dalam penyelenggaraan berbagai sektor pelayanan, termasuk sektor transportasi udara. (Medtek n.d.)

Ditinjau dari proses pembentukannya, kebijakan publik merupakan hasil interaksi dan dinamika antara berbagai gagasan, teori, ideologi, serta kepentingan yang berkembang dalam sistem pemerintahan. Proses tersebut melibatkan adanya sinergi, kompromi, maupun penyesuaian antar kepentingan sehingga menghasilkan kebijakan yang dapat diterapkan secara efektif. Dalam pelaksanaan *On The Job Training* (OJT), penulis memperoleh pemahaman bahwa kebijakan tidak hanya bersifat normatif, tetapi juga harus mampu diimplementasikan secara nyata dalam kegiatan operasional sehari-hari.

Dalam konteks pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di lingkungan bandar udara, kebijakan publik berfungsi sebagai pedoman dan acuan bagi seluruh pihak terkait dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya. Kebijakan tersebut tidak hanya dituangkan dalam bentuk peraturan dan ketentuan resmi, tetapi juga diwujudkan melalui prosedur operasional, instruksi kerja, serta standar pelayanan yang diterapkan di lapangan. Melalui pemahaman terhadap kebijakan selama OJT, penulis dapat menilai sejauh mana kebijakan yang ditetapkan telah berjalan sesuai tujuan serta

memberikan dampak terhadap kelancaran operasional dan kualitas pelayanan bandar udara.

3.3 Bandar Udara

Bandar udara merupakan suatu kawasan atau area yang dilengkapi dengan fasilitas serta peralatan yang digunakan untuk mendukung kegiatan kedatangan, keberangkatan, dan pergerakan pesawat udara, termasuk pelayanan terhadap penumpang serta barang yang diangkut. Fasilitas tersebut dirancang untuk menjamin kelancaran, keselamatan, dan keamanan operasional penerbangan. Keberadaan bandar udara menjadi elemen penting dalam sistem transportasi udara nasional maupun internasional. (Yayasan and Menulis n.d.)

Selama pelaksanaan *On The Job Training* (OJT), penulis memperoleh pemahaman bahwa bandar udara tidak hanya berfungsi sebagai tempat operasional penerbangan, tetapi juga sebagai kawasan strategis yang memiliki peran penting dari berbagai aspek. Ditinjau dari sisi operasional, bandar udara menjadi pusat koordinasi berbagai unit kerja yang saling berkaitan. Dari sisi sosial dan ekonomi, bandar udara berperan dalam mendukung mobilitas masyarakat serta pertumbuhan kegiatan ekonomi di wilayah sekitarnya. Selain itu, dari sudut pandang pertahanan dan keamanan, bandar udara merupakan objek vital yang memerlukan pengelolaan dan pengawasan yang optimal.

Kinerja operasional suatu bandar udara dapat diukur melalui sejumlah indikator produksi, seperti jumlah pesawat yang melakukan kedatangan dan keberangkatan, jumlah penumpang yang berangkat, datang, maupun transit, serta volume bagasi, kargo, dan pos yang dibongkar maupun dimuat. Berdasarkan pengamatan selama *On The Job Training* (OJT), tingginya tingkat aktivitas operasional tersebut mencerminkan tingkat pemanfaatan

fasilitas bandar udara. Semakin besar volume pergerakan yang terjadi, semakin tinggi pula tingkat utilisasi fasilitas serta kompleksitas pengelolaan operasional di bandar udara tersebut.

3.4 Slot Time

Slot time merupakan alokasi waktu penerbangan di bandar udara yang mencakup jadwal kedatangan (*arrival*) dan keberangkatan (*departure*) pesawat udara pada waktu dan tanggal tertentu. Penetapan slot time dilakukan oleh *Air Traffic Flow Management* (AFTM) dan dikelola oleh PT Angkasa Pura sebagai pengelola bandar udara. Pengaturan ini disesuaikan dengan kapasitas operasional bandar udara guna menjamin keteraturan serta kelancaran pergerakan pesawat. (Utami et al. 2022)

Selama pelaksanaan *On The Job Training* (OJT), penulis memperoleh pemahaman bahwa slot time memiliki peran penting dalam mengendalikan lalu lintas penerbangan di bandar udara. *Slot time* berfungsi sebagai instrumen pengaturan agar penggunaan fasilitas bandara, seperti landasan *pacu*, *taxiway*, dan *apron*, dapat berlangsung secara optimal. Kepatuhan terhadap *slot time* menjadi faktor utama dalam mencegah terjadinya kepadatan, keterlambatan, maupun gangguan operasional penerbangan.

Berdasarkan pengamatan selama *On The Job Training* (OJT), ketidaksesuaian antara *slot time* yang telah ditetapkan dengan realisasi operasional penerbangan dapat berdampak langsung terhadap efisiensi dan keteraturan operasional bandara. Oleh karena itu, pengelolaan serta pengawasan slot time yang efektif sangat diperlukan sebagai bagian dari kebijakan operasional bandara. Hal ini bertujuan untuk memastikan kelancaran arus lalu lintas udara serta meningkatkan kualitas pelayanan penerbangan di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya.

BAB IV

PELAKSANAAN OJT

4.1 Lingkup Pelaksanaan On The Job Training (OJT)

Selama pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) di PT Angkasa Pura Bandar Udara Juanda Surabaya merupakan bagian integral dari program akademik Politeknik Penerbangan Surabaya yang bertujuan memberikan pengalaman empiris, peningkatan keterampilan operasional, dan penguatan kompetensi profesional. Dalam konteks industri penerbangan, OJT tidak hanya menjadi media pembelajaran, tetapi juga merupakan bentuk *experiential learning* yang memungkinkan taruna memahami dinamika, kompleksitas, serta standar keselamatan dan pelayanan yang menjadi kewajiban badan usaha jasa kebandarudaraan. Yang ada di PT Angkasa Pura di *unit Apron Movement Control* (AMC) meliputi:

4.1.1 Airport Operation Control Center (AOCC)

Airport Operation Control Center (AOCC) merupakan pusat pengendalian operasional bandar udara yang berfungsi sebagai wadah koordinasi seluruh aktivitas operasional penerbangan dan fasilitas bandara secara terintegrasi. AOCC berperan dalam melakukan pemantauan, pengendalian, serta pengoordinasian pergerakan pesawat udara, penumpang, bagasi, dan kargo agar operasional bandar udara dapat berjalan secara aman, tertib, dan efisien sesuai dengan ketentuan serta kebijakan yang berlaku.

Selama pelaksanaan *On The Job Training* (OJT), penulis memperoleh pemahaman bahwa AOCC memiliki peran strategis dalam mendukung kelancaran operasional bandara, khususnya dalam menangani kondisi operasional yang tidak normal, seperti keterlambatan penerbangan, perubahan *slot time*, gangguan fasilitas, maupun kondisi cuaca yang memengaruhi operasional. Melalui AOCC, koordinasi antara pengelola bandara, *Air Traffic Control* (ATC), maskapai penerbangan, serta unit terkait lainnya dapat dilakukan secara cepat dan efektif, sehingga keputusan operasional dapat

diambil secara tepat untuk menjaga keteraturan penerbangan dan kualitas pelayanan di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya.



Gambar 4. 1 Monitoring Pergerakan Pesawat Melalui AOCC

4.1.2 *Aviobridge Operator (AO)*

Aviobridge Operator merupakan petugas yang bertanggung jawab dalam pengoperasian *aviobridge* atau garbarata sebagai fasilitas penghubung antara terminal penumpang dan pintu pesawat udara. Petugas ini memastikan proses naik dan turun penumpang dapat berlangsung secara aman, tertib, dan efisien dengan tetap mengacu pada prosedur operasional standar serta ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan yang berlaku di bandar udara.

Selama pelaksanaan *On The Job Training (OJT)*, penulis memperoleh pemahaman bahwa peran *Aviobridge Operator* sangat penting dalam mendukung kelancaran pelayanan penumpang di sisi udara. Pengoperasian *aviobridge* harus dilakukan dengan tingkat ketelitian dan koordinasi yang tinggi dengan petugas apron, maskapai penerbangan, serta unit terkait lainnya. Kepatuhan terhadap prosedur operasional menjadi faktor utama untuk mencegah terjadinya risiko keselamatan, kerusakan peralatan, maupun

gangguan operasional yang dapat berdampak pada keterlambatan penerbangan di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya.



Gambar 4. 2 Pengoprasian
Aviobridge Docking
Undocking Pesawat

4.1.3 Marshaller

Marshaller merupakan petugas yang bertanggung jawab dalam memandu pergerakan pesawat udara di area apron dengan menggunakan isyarat tangan atau alat bantu visual lainnya. Petugas marshaller memastikan pesawat dapat bergerak, berhenti, dan diparkir pada posisi yang telah ditentukan secara aman dan tepat, sesuai dengan prosedur operasional standar serta ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan yang berlaku.

Selama pelaksanaan *On The Job Training* (OJT), penulis memperoleh pemahaman bahwa peran *marshaller* sangat penting dalam mendukung kelancaran operasional penerbangan di sisi udara. Pelaksanaan tugas marshaller menuntut tingkat konsentrasi, ketelitian, dan koordinasi yang tinggi dengan pilot, petugas apron, serta unit terkait lainnya. Kepatuhan terhadap prosedur operasional menjadi faktor utama untuk mencegah terjadinya potensi insiden, kerusakan pesawat, maupun gangguan operasional

4.2 Jadwal Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

JADWAL DINAS APRON MOVEMENT CONTROL
BANDARA INTERNASIONAL JUANDA - SIDOARJ
DESEMBER 2025

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																																																											
2	GROUP B																																																											
3	GROUP C																																																											
4	GROUP D																																																											
ETIKETKAN																																																												
1 (MAMUK) = 30.00.00.00.00																																																												
1 (DAMUK) = 13.00.00.00.00.00																																																												
1 (PAK) = 00.00.13.00.00.00																																																												
1 (LUBUK)																																																												
INSTRUKSI CO. SUP. AMMUN. ANGKUT	GROUP A															GROUP B															GROUP C															GROUP D														
	1. MINIM APERTURASI (SMP) 2. MINIMUM 10000 (SMP) 3. GEMUK (PURA) (SMP) 4. KURUS (SUSUK) (SMP) 5. PERMAYAN (SMP) 6. HORMON (SMP) 1 (SMP) 7. NUKLAT (A) (SMP) 8. LUBUK (KANDUK) (SMP) 9. GATUK (SMP) (SMP) 10. BONG (ALUBA) (SMP)															1. GEMUK (PURA) (SMP) 2. KURUS (SUSUK) (SMP) 3. MINIMUM 10000 (SMP) 4. MINIMUM 10000 (SMP) 5. MINIMUM 10000 (SMP) 6. MINIMUM 10000 (SMP) 7. MINIMUM 10000 (SMP) 8. MINIMUM 10000 (SMP) 9. MINIMUM 10000 (SMP) 10. MINIMUM 10000 (SMP)															1. MINIMUM 10000 (SMP) 2. MINIMUM 10000 (SMP) 3. MINIMUM 10000 (SMP) 4. MINIMUM 10000 (SMP) 5. MINIMUM 10000 (SMP) 6. MINIMUM 10000 (SMP) 7. MINIMUM 10000 (SMP) 8. MINIMUM 10000 (SMP) 9. MINIMUM 10000 (SMP) 10. MINIMUM 10000 (SMP)															1. MINIMUM 10000 (SMP) 2. MINIMUM 10000 (SMP) 3. MINIMUM 10000 (SMP) 4. MINIMUM 10000 (SMP) 5. MINIMUM 10000 (SMP) 6. MINIMUM 10000 (SMP) 7. MINIMUM 10000 (SMP) 8. MINIMUM 10000 (SMP) 9. MINIMUM 10000 (SMP) 10. MINIMUM 10000 (SMP)														

Gambar 4. 4 Jadwal Pelaksanaan OJT Bulan Desember 2025

JADWAL OPAS APRON MOVEMENT CONTROL
BANDARA INTERNASIONAL JUANDA - SICOBAR
JANUARI 2026

NO	GROUP	TUGAS																																		
		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	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S			
2	GROUP B	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S		
3	GROUP C	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	
4	GROUP D	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S	P	L	M	S

SUPERVISOR:

1. RENDI APRILIA (SPV)

2. RENDI APRILIA (SPV)

3. RENDI APRILIA (SPV)

4. RENDI APRILIA (SPV)

5. RENDI APRILIA (SPV)

6. RENDI APRILIA (SPV)

7. RENDI APRILIA (SPV)

8. RENDI APRILIA (SPV)

9. RENDI APRILIA (SPV)

10. RENDI APRILIA (SPV)

11. RENDI APRILIA (SPV)

12. RENDI APRILIA (SPV)

GROUP B

1. RENDI APRILIA (SPV)

2. RENDI APRILIA (SPV)

3. RENDI APRILIA (SPV)

4. RENDI APRILIA (SPV)

5. RENDI APRILIA (SPV)

6. RENDI APRILIA (SPV)

7. RENDI APRILIA (SPV)

8. RENDI APRILIA (SPV)

9. RENDI APRILIA (SPV)

10. RENDI APRILIA (SPV)

11. RENDI APRILIA (SPV)

12. RENDI APRILIA (SPV)

GROUP C

1. RENDI APRILIA (SPV)

2. RENDI APRILIA (SPV)

3. RENDI APRILIA (SPV)

4. RENDI APRILIA (SPV)

5. RENDI APRILIA (SPV)

6. RENDI APRILIA (SPV)

7. RENDI APRILIA (SPV)

8. RENDI APRILIA (SPV)

9. RENDI APRILIA (SPV)

10. RENDI APRILIA (SPV)

11. RENDI APRILIA (SPV)

12. RENDI APRILIA (SPV)

GROUP D

1. RENDI APRILIA (SPV)

2. RENDI APRILIA (SPV)

3. RENDI APRILIA (SPV)

4. RENDI APRILIA (SPV)

5. RENDI APRILIA (SPV)

6. RENDI APRILIA (SPV)

7. RENDI APRILIA (SPV)

8. RENDI APRILIA (SPV)

9. RENDI APRILIA (SPV)

10. RENDI APRILIA (SPV)

11. RENDI APRILIA (SPV)

12. RENDI APRILIA (SPV)

REVISI

1. RENDI APRILIA (SPV)

2. RENDI APRILIA (SPV)

3. RENDI APRILIA (SPV)

4. RENDI APRILIA (SPV)

5. RENDI APRILIA (SPV)

6. RENDI APRILIA (SPV)

7. RENDI APRILIA (SPV)

8. RENDI APRILIA (SPV)

9. RENDI APRILIA (SPV)

10. RENDI APRILIA (SPV)

11. RENDI APRILIA (SPV)

12. RENDI APRILIA (SPV)

Surabaya, 14 Desember 2025

Gambar 4. 5 Jadwal Pelaksanaan OJT Bulan Januari 2026

TABEL 4 1 Jawal Pelaksanaan OJT

No	Tanggal	Kegiatan	Keterangan
1.	3 – 12 Desember 2025	Pembuatan pass bandara dan stay di kantor Angkasa Pura bandar udara juanda surabaya	-
2.	12 Desember 2025	Taruna On The Job Training visitasi ke bandar udara juanda surabaya dan ke unit Apron Movement Contro (AMC)	-
3.	15 Desember 2025 – 05 Febuari 2026	Taruna OJT melakukan dinas harian	Dinas di sesuaikan dengan shift yang sudah terbagi
4.	24 Febuari 2026	Taruna Melakukan Sidang laporan On The Job Training (OJT) 2	Menyesuaikan dosbim
5.	-	Taruna OJT off duty	-

4.3 Permasalahan

Berdasarkan hasil rekapitulasi On Time Performance (OTP) periode 15 Desember 2025 di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya, diketahui bahwa tingkat ketepatan waktu operasional sejumlah maskapai masih berada di bawah standar 80%. Pada penerbangan domestik, maskapai yang mencatatkan OTP di bawah 80% meliputi Batik Air (57%), Lion Air (48%), Citilink (69%), Sriwijaya Air (24%), NAM Air (64%), Super Air Jet (44%), serta Wings Air (66%). Adapun maskapai domestik yang telah memenuhi

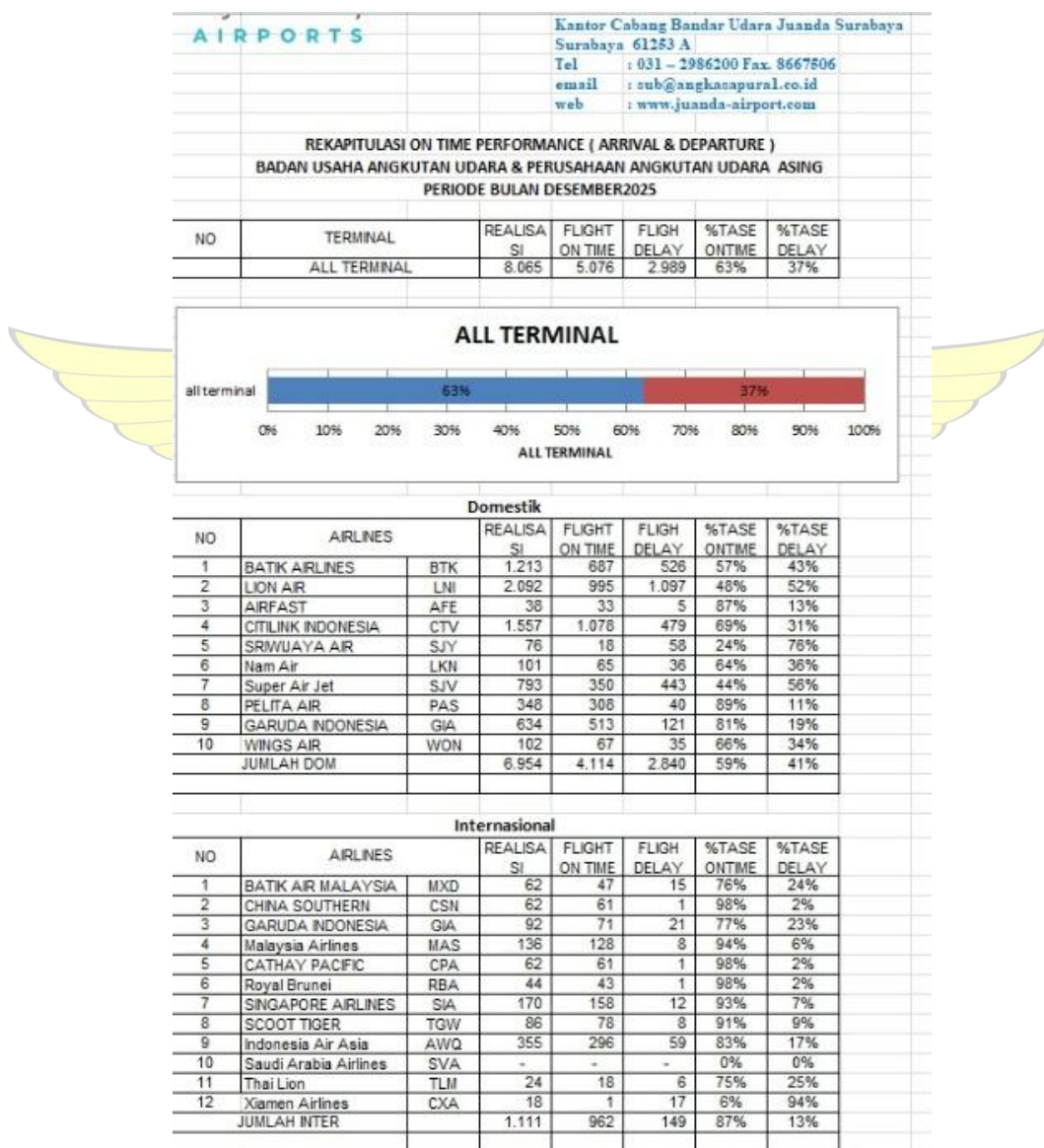
standar OTP $\geq 80\%$ yaitu Airfast Indonesia (87%), Pelita Air (89%), dan Garuda Indonesia pada rute domestik (81%).

Sementara itu, pada penerbangan internasional, maskapai yang mencatatkan OTP di bawah 80% antara lain Batik Air Malaysia (76%), Garuda Indonesia pada rute internasional (77%), Thai Lion Air (75%), Xiamen Airlines (6%), serta Saudia (0%). Di sisi lain, maskapai internasional yang telah mencapai OTP di atas 80% meliputi China Southern Airlines (98%), Malaysia Airlines (94%), Cathay Pacific (98%), Royal Brunei Airlines (98%), Singapore Airlines (93%), Scoot (91%), serta Indonesia AirAsia (83%).

Data tersebut menunjukkan bahwa secara agregat OTP penerbangan domestik masih berada pada angka 59%, sehingga belum memenuhi standar kinerja minimal 80%, sedangkan OTP penerbangan internasional mencapai 87%. Meskipun capaian internasional secara umum telah melampaui standar, masih terdapat maskapai tertentu yang menunjukkan deviasi signifikan terhadap alokasi slot time yang telah ditetapkan. Kondisi ini mengindikasikan bahwa pemanfaatan slot time belum sepenuhnya optimal dan masih terdapat ketidaksesuaian antara *Estimated Time of Arrival/Departure* (ETA/ETD) dengan *Actual Time of Arrival/Departure* (ATA/ATD), yang berpotensi menimbulkan gangguan terhadap keseimbangan *traffic flow* serta meningkatkan risiko keterlambatan berantai (*knock-on delay*).

Apabila ditinjau dari aspek regulasi, kondisi tersebut belum sepenuhnya sejalan dengan ketentuan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (Menteri Perhubungan 2015). Pada Pasal 3 diatur bahwa badan usaha angkutan udara wajib memberikan pelayanan yang layak kepada penumpang apabila terjadi keterlambatan serta bertanggung jawab atas keterlambatan sesuai dengan kategori yang ditetapkan. Selanjutnya, Pasal 4 mengatur kewajiban maskapai untuk memberikan kompensasi, menyampaikan informasi penyebab

keterlambatan secara jelas, dan melaksanakan penanganan keterlambatan sesuai ketentuan yang berlaku. Dengan demikian, capaian OTP yang masih berada di bawah 80% pada sejumlah maskapai menunjukkan perlunya peningkatan pengawasan, evaluasi kinerja operasional, serta penguatan koordinasi lintas unit guna memastikan implementasi delay management berjalan secara efektif dan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.(Menteri Perhubungan 2015)



Gambar 4. 6 Data Slot Time

4.4 Penyelesaian

Upaya penyelesaian Apabila suatu maskapai penerbangan selama tiga bulan berturut-turut menunjukkan tingkat ketepatan operasional di bawah 80% pada slot waktu tertentu, maka terhadap slot pada jam tersebut dapat diberlakukan penghentian sementara sebagai bentuk evaluasi penggunaan slot menurut PT Angkasa Pura yaitu:

1. Evaluasi Kinerja Slot Selama 3 bulan

- Maskapai yang menunjukkan tingkat ketepatan operasional (OTP) di bawah 80% selama tiga bulan berturut-turut pada slot waktu tertentu akan dilakukan evaluasi khusus terhadap penggunaan slot tersebut.

2. Penerapan Penghentian Sementara (Suspensi Slot)

- Slot pada jam yang bersangkutan dapat diberlakukan penghentian sementara sebagai bentuk pengendalian dan evaluasi penggunaan slot.

3. Pembatasan Penggunaan Kembali Slot

- Maskapai yang dikenakan suspensi tidak diperkenankan menggunakan kembali slot pada jam yang sama dalam waktu dekat.

4. Pengajuan Ulang Setelah Masa Evaluasi

- Permohonan pengajuan kembali slot hanya dapat dilakukan setelah melewati masa evaluasi tiga bulan berikutnya sesuai mekanisme koordinasi slot yang berlaku.

5. Tujuan Pembinaan Operasional

- Kebijakan ini bertujuan untuk meningkatkan kedisiplinan maskapai serta mendorong perbaikan performa ketepatan waktu operasional.

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Terkait Permasalahan

Berdasarkan hasil pengamatan dan analisis selama *pelaksanaan On The Job Training (OJT)* di *unit Apron Movement Control (AMC)* Bandar Udara Internasional Juanda, ditemukan bahwa tingkat pemanfaatan slot time penerbangan belum memenuhi standar kinerja yang ditetapkan, yaitu masih berada di bawah 80%. Kondisi ini menunjukkan adanya permasalahan dalam pelaksanaan dan kepatuhan terhadap slot time penerbangan di lingkungan operasional bandara.

Permasalahan tersebut disebabkan oleh adanya deviasi antara jadwal penerbangan yang direncanakan dengan realisasi operasional di lapangan. Faktor penyebabnya berasal dari internal maskapai, seperti keterlambatan rotasi pesawat, ketidaksiapan kru, serta kesiapan pesawat di apron, dan juga dipengaruhi oleh faktor eksternal berupa kondisi cuaca buruk yang berdampak pada perubahan dan pembatasan jadwal penerbangan.

Dampak dari rendahnya pemanfaatan slot time tersebut adalah terganggunya keseimbangan arus lalu lintas udara, meningkatnya antrean pergerakan pesawat, serta potensi terjadinya keterlambatan berantai (*knock-on delay*). Selain itu, kondisi ini turut menyulitkan *Apron Movement Control (AMC)* dan *Airport Operation Control Center (AOCC)* dalam melakukan koordinasi lintas unit serta pengambilan keputusan operasional secara *real time* untuk menjaga kelancaran operasi bandara.

5.1.2 Kesimpulan Pelaksanaan On The Job Training (OJT)

Pelaksanaan *On The Job Training (OJT)* di PT Angkasa Pura Bandar Udara Internasional Juanda, khususnya pada unit *Apron Movement Control (AMC)*, memberikan kesempatan kepada penulis untuk memperoleh

pengalaman kerja serta pemahaman secara langsung mengenai operasional kebandarudaraan di sisi udara. Selama kegiatan OJT berlangsung, penulis mempelajari berbagai aspek operasional, antara lain pengawasan pergerakan pesawat udara, pengendalian dan pemantauan slot time penerbangan, koordinasi operasional antarunit kerja, serta penerapan prosedur keselamatan dan pelayanan sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Dengan keterlibatan langsung dalam aktivitas operasional sehari-hari, penulis mampu memahami dinamika serta kompleksitas pengelolaan lalu lintas udara di area *apron*. Selain itu, penulis juga memperoleh pemahaman mengenai penanganan kondisi operasional tidak normal, seperti keterlambatan penerbangan dan pengaruh kondisi cuaca terhadap perubahan jadwal penerbangan.

Secara umum, pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) dapat berjalan dengan lancar dan memberikan manfaat yang berarti dalam meningkatkan pengetahuan, keterampilan, dan kesiapan penulis sebagai calon tenaga profesional di bidang transportasi udara, serta menjadi bekal yang berharga dalam menghadapi tuntutan dan tantangan dunia kerja di industri penerbangan.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Untuk Apron Movement Control

Berdasarkan hasil analisis yang telah diuraikan pada Bab IV, penulis merumuskan sejumlah rekomendasi strategis yang dipandang perlu untuk meningkatkan tingkat pemanfaatan slot time penerbangan serta mendukung kelancaran operasional di *unit Apron Movement Control* (AMC) Bandar Udara Internasional Juanda. Adapun rekomendasi tersebut meliputi:

- 1) *Apron Movement Control* (AMC) perlu mengoptimalkan pemantauan pergerakan pesawat dengan membandingkan ETA/ETD dan ATA/ATD secara berkelanjutan guna mendeteksi deviasi slot time sejak dini.

- 2) AMC disarankan untuk melakukan analisis berkala terhadap *movement* data sebagai dasar identifikasi pola keterlambatan dan faktor penyebab rendahnya tingkat pemanfaatan slot time.
- 3) Diperlukan peningkatan koordinasi antara AMC, *Airport Operation Control Center* (AOCC), ATC, serta unit operasional lainnya untuk menyelaraskan perencanaan slot time dengan kondisi aktual di lapangan.
- 4) Maskapai dengan tingkat kepatuhan slot time yang rendah perlu diberikan rekomendasi peningkatan manajemen rotasi pesawat, kesiapan kru, serta kesiapan pesawat di apron guna meminimalkan keterlambatan operasional.
- 5) Dalam situasi bad weather, AMC bersama AOCC disarankan untuk melakukan penyesuaian slot time secara dinamis dengan tetap memperhatikan keselamatan penerbangan dan kapasitas operasional bandara.

5.2.2 Saran Pelaksanaan On The Job Training (OJT)

Dalam rangka meningkatkan mutu pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) pada periode berikutnya, penulis mengajukan beberapa rekomendasi strategis yang ditujukan kepada junior MTU. Rekomendasi ini diharapkan dapat memberikan kontribusi nyata dalam meningkatkan kesiapan, kompetensi, dan *profesionalisme* taruna sebelum memasuki dunia kerja penerbangan, yaitu:

- 1) Meningkatkan pembekalan pra-OJT agar taruna memiliki pemahaman yang lebih matang terkait prosedur operasional, standar keselamatan, dan alur pelayanan.
- 2) Mengatur rotasi unit kerja secara lebih merata agar taruna memperoleh pengalaman yang lebih komprehensif di berbagai bidang operasional
- 3) Melaksanakan pendampingan instruktur secara lebih intensif melalui bimbingan rutin dan evaluasi berkala
- 4) Mendorong taruna untuk terus meningkatkan kedisiplinan, kemampuan komunikasi, kerja sama tim, serta sikap profesional

- 5) Mewajibkan atau menganjurkan pencatatan kegiatan harian (*daily report*) sebagai sarana evaluasi diri dan memudahkan penyusunan laporan akhir OJT.



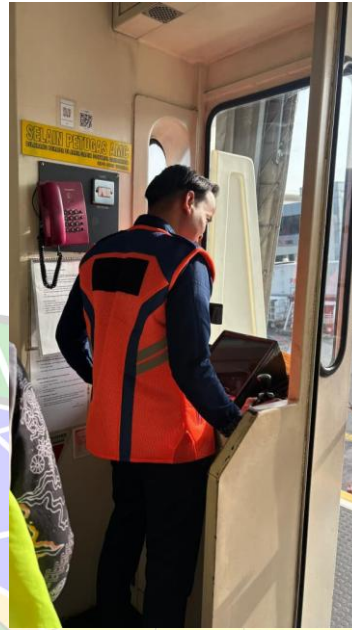
DAFTAR PUSTAKA

- 2023, Kasmianti et al. 2021. “No Title 済無 No Title No Title No Title.” 32(3):167–86.
- Akhir, Tugas, and Fiorina Fahmayani Fiqian. 2022. “Ir-Perpustakaan Universitas Airlangga.”
- Haoxing, Zhuhai, and Control System. n.d. “No 主観的健康感を中心とした在宅高齢者における 健康関連指標に関する共分散構造分析Title.”
- Medtek, Jurnal. n.d. “Aka N Pendidikan.”
- Menteri Perhubungan. 2015. “PerMen No. 89.”
- Rohimah, Nadia Siti 2023. 2013. “Gambaran Umum Perusahaan Hyundai.” *Journal of Petrology* 369(1):1689–99.
<http://dx.doi.org/10.1016/j.jsames.2011.03.003><https://doi.org/10.1016/j.gr.2017.08.001><http://dx.doi.org/10.1016/j.precamres.2014.12.018><http://dx.doi.org/10.1016/j.precamres.2011.08.005><http://dx.doi.org/10.1080/00206814.2014.902757><http://dx.doi.org/10.1016/j.jsames.2011.03.003>
- Unique, Aflii. 2016. “Sejarah PT. Angkasa Pura I (Persero) Sejarah.” (0):1–23.
[https://repository.umi.ac.id/bitstream/handle/123456789/23375/6. BAB II.pdf?sequence=6&isAllowed=y](https://repository.umi.ac.id/bitstream/handle/123456789/23375/6.BAB%20II.pdf?sequence=6&isAllowed=y).
- Utami, Nefika Prayudha, Sekolah Tinggi, Teknologi Kedirgantaraan, Mekanisme Slot, Time Penerbangan, Kargo Terhadap, Penyesuaian Rantai, Pasok Dalam, Meminimalisir Waiting, and Terminal Kargo. 2022. “ANALISIS MEKANISME SLOT TIME PENERBANGAN KARGO TERHADAP PENYESUAIAN ALUR RANTAI PASOK DALAM MEMINIMALISIR WAITING WASTE WAREHOUSING DI TERMINAL KARGO BANDAR UDARA INTERNASIONAL SOEKARNO-HATTA TANGERANG (STUDI KASUS PT Angkasa Pura Kargo Yang Merupakan An.” 4(2):261–71.
- Yayasan, Penerbit, and Kita Menulis. n.d.
FullBook%20Perancangan%20Bandar%20Udara.

- 2023, Kasmiati et al. 2021. “No Title 済無 No Title No Title No Title.” 32(3):167–86.
- Akhir, Tugas, and Fiorina Fahmayani Fiqian. 2022. “Ir-Perpustakaan Universitas Airlangga.”
- Haoxing, Zhuhai, and Control System. n.d. “No 主観的健康感を中心とした在宅高齢者における健康関連指標に関する共分散構造分析Title.”
- Medtek, Jurnal. n.d. “Aka N Pendidikan.”
- Menteri Perhubungan. 2015. “PerMen No. 89.”
- Rohimah, Nadia Siti 2023. 2013. “Gambaran Umum Perusahaan Hyundai.” *Journal of Petrology* 369(1):1689–99.
<http://dx.doi.org/10.1016/j.jsames.2011.03.003><https://doi.org/10.1016/j.gr.2017.08.001><http://dx.doi.org/10.1016/j.precamres.2014.12.018>
<http://dx.doi.org/10.1016/j.precamres.2011.08.005><http://dx.doi.org/10.1080/00206814.2014.902757><http://dx.doi.org/10.1080/00206814.2014.902757>
- Unique, Aflii. 2016. “Sejarah PT. Angkasa Pura I (Persero) Sejarah.” (0):1–23.
[https://repository.umsida.ac.id/bitstream/handle/123456789/23375/6.BAB II.pdf?sequence=6&isAllowed=y](https://repository.umsida.ac.id/bitstream/handle/123456789/23375/6.BAB%20II.pdf?sequence=6&isAllowed=y).
- Utami, Nefika Prayudha, Sekolah Tinggi, Teknologi Kedirgantaraan, Mekanisme Slot, Time Penerbangan, Kargo Terhadap, Penyesuaian Rantai, Pasok Dalam, Meminimalisir Waiting, and Terminal Kargo. 2022. “ANALISIS MEKANISME SLOT TIME PENERBANGAN KARGO TERHADAP PENYESUAIAN ALUR RANTAI PASOK DALAM MEMINIMALISIR WAITING WASTE WAREHOUSING DI TERMINAL KARGO BANDAR UDARA INTERNASIONAL SOEKARNO-HATTA TANGERANG (STUDI KASUS PT Angkasa Pura Kargo Yang Merupakan An.” 4(2):261–71.
- Yayasan, Penerbit, and Kita Menulis. n.d. *FullBook%20Perancangan%20Bandar%20Udara*.

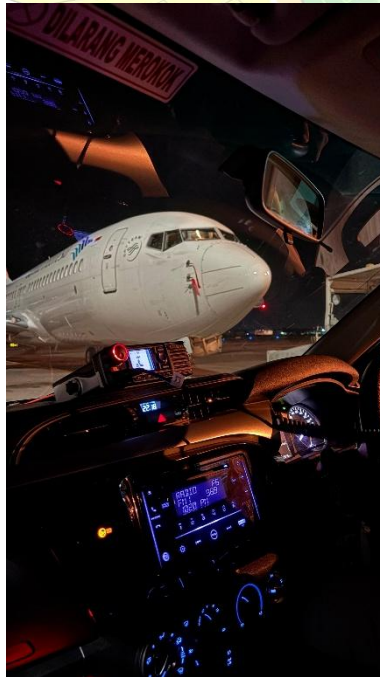
LAMPIRAN

LAMPIRAN 1 Kegiatan Berada di Lapangan



Kegiatan Undocking Garbarata

Kegiatan Docking Garbarata



Kegiatan Towing Pesawat



Melakukan Sidak yang Tidak Sesuai SOP



Melakukan Pembersihan FOD

LAMPIRAN 2 Kegiatan di Dalam Kantor



Tempat Input Data Parking Stand



Memasukkan Data Parking Stand

LAMPIRAN 3 Jadwal Pelaksanaan OJT

JADWAL DINAS APRON MOVEMENT CONTROL
BANDARA INTERNASIONAL SUKARNOPRATNO - SURABAYA
DESEMBER 2025

"SUKARNOPRATNO"																																
NO	GROUP	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	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
2	GROUP B	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
3	GROUP C	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
4	GROUP D	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
5	GROUP E	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
6	GROUP F	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
7	GROUP G	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
8	GROUP H	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
9	GROUP I	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
10	GROUP J	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
11	GROUP K	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11
12	GROUP L	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
13	GROUP M	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13
14	GROUP N	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14
15	GROUP O	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
16	GROUP P	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16
17	GROUP Q	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17
18	GROUP R	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18
19	GROUP S	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19
20	GROUP T	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
21	GROUP U	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21
22	GROUP V	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22
23	GROUP W	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23
24	GROUP X	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24
25	GROUP Y	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
26	GROUP Z	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26
27	GROUP AA	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27
28	GROUP AB	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28
29	GROUP AC	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29
30	GROUP AD	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
31	GROUP AE	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31

Waktu Kerja : 06.00 - 18.00 WIB
Waktu Istirahat : 18.00 - 06.00 WIB
P. HARI : 06.00 - 18.00 WIB

KETERANGAN:
GK : GROUND
GK : GROUND
GK : GROUND

REMARKS:
1. KET. KET. KET.
2. KET. KET. KET.
3. KET. KET. KET.

REMARKS:
1. KET. KET. KET.
2. KET. KET. KET.
3. KET. KET. KET.

REMARKS:
1. KET. KET. KET.
2. KET. KET. KET.
3. KET. KET. KET.

REMARKS:
1. KET. KET. KET.
2. KET. KET. KET.
3. KET. KET. KET.

REMARKS:
1. KET. KET. KET.
2. KET. KET. KET.
3. KET. KET. KET.

REMARKS:
1. KET. KET. KET.
2. KET. KET. KET.
3. KET. KET. KET.

REMARKS:
1. KET. KET. KET.
2. KET. KET. KET.
3. KET. KET. KET.

REMARKS:
1. KET. KET. KET.
2. KET. KET. KET.
3. KET. KET. KET.

REMARKS:
1. KET. KET. KET.
2. KET. KET. KET.
3. KET. KET. KET.

REMARKS:
1. KET. KET. KET.
2. KET. KET. KET.
3. KET. KET. KET.

REMARKS:
1. KET. KET. KET.
2. KET. KET. KET.
3. KET. KET. KET.

REMARKS:
1. KET. KET. KET.
2. KET. KET. KET.
3. KET. KET. KET.

REMARKS:
1. KET. KET. KET.
2. KET. KET. KET.
3. KET. KET. KET.

REMARKS:
1. KET. KET. KET.
2. KET. KET. KET.
3. KET. KET. KET.

REMARKS:
1. KET. KET. KET.
2. KET. KET. KET.
3. KET. KET. KET.

REMARKS:
1. KET. KET. KET.
2. KET. KET. KET.
3. KET. KET. KET.

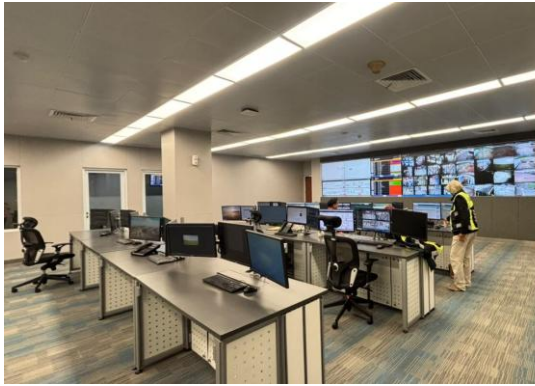
JADWAL DINAS APRON MOVEMENT CONTROL
BANDARA INTERNASIONAL SUKARNOPRATNO - SURABAYA
DESEMBER 2025

NO	GROUP	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	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2	GROUP B	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
3	GROUP C	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
4	GROUP D	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
5	GROUP E	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
6	GROUP F	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
7	GROUP G	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
8	GROUP H	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
9	GROUP I	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
10	GROUP J	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
11	GROUP K	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11
12	GROUP L	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
13	GROUP M	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13
14	GROUP N	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14
15	GROUP O	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15														

Jadwal Bulan Desember 2025

Jadwal bulan Januari 2026

LAMPIRAN 4 Tempat Kantor di AMC



Ruangan Yang Berada di Kantor



Ruangan Yang Berada di Lapangan

